

Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: 02 de agosto de 2022 (terça-feira)

Horário: 10h às 12h (online)

Participantes | Poder Público:

Carlos Henrique de Campos Costa – SMT AT

Daniela Mangini - CET

Dawton Gaia – SMT AT

Denise - CET

Fabio Nigro Gonzalez - CET

João Cucci – SMT AT

Luis Gregório - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Michele Perea Cavinato – SMT AT

Paulo Eduardo – SMT AT

Paulo Matias – SETRAM

Pedro Ivo – SMT AT

Rogério Batista - SMT

Rogério de Oliveira Ramos – SMT AT

Sergio Amaral – CET

Vanessa Gac Leal - SETRAM

Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

Aline Pellegrini Matheus

Kristofer Willy Alonso de Oliveira

Lucian

Rogério Viduedo

Thomas

Observadores:

Allan

Celia

Felipe Claros

Luísa Moura

Sérgio

Pautas:

1. Atualização dos projetos em andamento das Licitações 2 e 3.
2. BikeSP.
3. Atualização dos projetos e kms das PPPs
4. Atualização de status da licitação de Manutenção das Ciclovias e Ciclo faixas.
5. Atualização de status da Ciclo faixa de Lazer, chamamento e licitação.

6. Status das remoções de obstáculos na Indianópolis e República do Líbano.

Informe:

Resposta do ofício que mandamos sobre a R. Sena Madureira.

Dawton Gaia - Bom dia a todos sejam todos bem vindos a mais uma reunião da Câmara temática de bicicleta, hoje nossa pauta, temos 6 itens, atualização dos projetos em andamento das licitações 2 e 3, BikeSP, atualização dos projetos e quilômetros das PPPs, atualização de status da licitação da manutenção da ciclovia/ciclofaixas, status das remoções de interferências e obstáculos da avenida Republica do Líbano e Indianapolis.

Jackeline - Bom dia a todos, sejam bem-vindos, quero desejar uma ótima reunião o Dalton vai falar sobre todas as pautas, ele fala uma e a gente faz as perguntas e assim seguimos. Pode ser assim? Muito obrigado, Dalton, com você

Dawton Gaia - Atualização dos projetos em andamento da licitação continuam com a mesma programação, nosso prazo contratual é de 6 meses, foram concluídos até agora 23 km, que estão sendo entregues , estão sendo planejado as outras e provavelmente a gente tenha que fazer um aditivo no prazo contratual, mas isso não é problema e a idéia é que tudo isso seja concluído ainda este ano (esses 48 km), o que o que precisamos fazer agora é sinalizar o que já está feito e dar início ao restante das ciclovias e ciclofaixas das licitações, o processo está correndo tranquilamente está sendo está sendo executado conforme a gente havia programado, estamos fazendo algumas a melhorias nos trechos das ciclovias que estão sendo construídas. Eu não sei se vocês viram hoje na ciclovia da Indianópolis, ela estava com grama... e a Enel abriu o canteiro central, estamos notificando para ela recompor para que a gente possa dar início a sinalização. Alguma pergunta aqui sobre isso? Se quiserem perguntar depois voltamos.

- BikeSP, nós estamos na fase final de estudos, nós temos um grupo de estudos formado com componentes da Câmara temática e antes de trazer aqui nesta reunião queremos apresentar para o grupo, nesse grupo também temos participantes da Secretaria de finanças e estamos numa fase de conversas.O que ocorreu? O Banco Mundial concluiu o trabalho e fez uma apresentação para para nós aqui do grupo, Secretaria SMT e Finanças. Desta apresentação surgiram algumas dúvidas, então nós fizemos algumas perguntas, inclusive a própria Secretaria de finanças com relação ao que foi concluído. Diante disto nós temos que abrir alguns estudos e estamos fazendo isso agora, resumindo não terminamos e assim que nós tivermos condições de fazer uma apresentação para o nosso grupo de trabalho, faremos isso e posteriormente a essa apresentação traremos aqui para a Câmara Temática para debater. O trabalho não está parado. Algum questionamento? Lucian. pode falar.

Lucian -Eu queria saber se vocês estabeleceram um prazo para essa reunião, para essa finalização ou pelo menos esse esboço de minuta para a gente poder reunir com o GT.

Dawton Gaia - A princípio Lucian eu quero fazer uma reunião o quanto antes início da semana que vem se possível. Eu não sei se nós vamos conseguir concluir isso essa semana mesmo porque nós estamos com tantos outros trabalhos aqui, a equipe é pequena e nós estamos trabalhando exaustivamente em todas as frentes .

Lucian - É OK, sobre isso OK. Se não me engano acabou o calendário parlamentar da lei do orçamentária anual. Vocês tinham falado que iam criar uma rubrica. Mesmo que fosse para criar com

100 Reais para depois que a gente precisando fazer um aporte assim. E como é que está isso n legislativo?

Dawton Gaia - Esse assunto está sendo discutido também, é provável que nós coloquemos, mas ainda não está definido, são várias instâncias - Secretaria de Finanças, SMT, a diretoria financeira ... Mais importante, a justificativa, eu acho que não é problema, o maior problema é estimar o custo deste programa deste porte, nós estamos nesse estágio ainda. É por isso que não decidimos rubricar, mas provavelmente nós vamos colocar uma rubrica mesmo, queremos garantir a rubrica para o para a gestão seguinte.

Jackeline - Thomas, por favor.

Thomas - Bom dia, eu queria perguntar esses 23 km eles são prontos de obra? Ou estão prontos finalizados já liberados para uso?

Dawton Gaia - Eles estão pronto de obras, sem sinalização, inclusive tem muitos. Como é que, como é que funciona essa implantação da rede cicloviária? Todas as obras (quando eu falo obra) é escavação, quebra de calçada, concretagem e tudo mais, postes por exemplo e a burocracia para poder tirar essas interferências, e é disso que nós estamos tratando agora. Todos eles serão retirados. Todas as interferências possíveis, talvez se alongue um pouco, de modo geral, nós estamos tentando garantir a remoção do máximo possível desses objetos para poder dar início à sinalização, então os 23 km não estão sinalizados, mas as obras estão praticamente concluídas. Algumas delas estão numa fase de limpeza apenas, tem que fazer uma limpeza geral para poder entrar com a sinalização.

Thomas - Tá? Então nesses 23, falta coisas pontuais que nem o bueiro, etc e limpeza?

Dawton Gaia - Exatamente, por exemplo, tinha lá uma caixa da Sabesp que era um obstaculo, ontem foi identificado que tinha um dos pontos de vistas e roubaram a tampa, então ficou lá um buraco aberto. Isso vai continuar surgindo mesmo depois dela inaugurada, porque alguém vai lá e rouba e o poder público ou a entidade responsável toma uma providencia. O que é mais importante é que tudo isso vai ser concluído, as coisas estão acontecendo.

Terceiro assunto atualização dos projetos e quilômetros da PPP. São 119.2 kms, para ser mais exato das PPP s, já foram assinados acordos de cooperação. Nós estamos numa fase que como é um projeto que deu início lá em 2018, nós estamos numa fase de aditamento de contrato, (não nosso), mas da própria PPP da habitação. Esses contratos são aditados para trazer para as datas de hoje, e é isso está sendo feito, é um planilhamento atualizado para poder encaminhar para COHAB. A partir do momento que for assinado esse aditivo pode ser contratados projetos que vão ser elaborados pela própria COHAB, quer dizer, eles vão contratar uma empresa para fazer esses projetos e esses projetos serão monitorados e aprovados pela CET, toda a parte de planejamento é feito pela CET, e o processo e responsabilidade da gestão de todo esse processo é da SMT. E se vocês me perguntarem se nós vamos implantar os 120 km da PPP ainda esse ano, eu vou falar que sim, estamos trabalhando para isso, eu acho que o passo mais importante era a assinatura do convênio, e ele foi dado; a partir daí é são prazos, mesmos de elaboração de projetos e execução de obras. Já estou conversando com a COHAB e falei sobre que o primeiro projeto que vai ser contratado, será o projeto da corifeu de Azevedo Marques. A ideia é fazer aquela rede que tem na corifeu, a ideia é dar início com esta obra, são 7 lotes, depois começamos os outros lotes. Dúvidas? Se vocês tiverem depois podemos voltar.

O quarto item é a atualização do status da manutenção das ciclovias, na última reunião eu até falei sobre isso, nós fizemos uma ata de registro de preço contendo um 700 km da rede cicloviária, eu acho que o grande desafio de tudo isso é ter um contrato constante de todo e qualquer trecho da ciclovia, quando ele tiver algum problema específico, então nós fizemos uma ata contendo 700 km mesmo as que foram implantadas recentemente, como ela tem prazo de validade dessa essa ata, nós não deixamos nada em aberto. O que ocorreu agora é que nós fomos notificados pelo TCM. Nós já respondemos todas as perguntas que eles nos fizeram e estamos aguardando esse retorno para colocar a ATA na praça. Assim que for registrada e assinada essa ata, a ideia é fazer uma relação de ciclovias que estão realmente muito ruins, e dar prioridade total. A manutenção será feita no mesmo patamar de qualidade e consiste em fresa, capa e re-sinalização da rede cicloviária, e a orientação é que nos locais que possam melhorar a condição de segurança com relação à largura na implantação dos projetos será feito, é uma orientação do Secretário e da diretoria da CET - nos locais onde pudesse sofrer essa melhoria, faremos. Perguntas?

Rogério Viduedo - Sobre sinalização, a sinalização das anteriores não foi concluída ainda, quando é que isso vai ser feito, a ciclovia da Politécnica, ela não tem mais aquela linha lateral que era para ser feito, na confluência da Politécnica ali na praça junto com a corifeu. Quem não conhece ali está sendo induzido ao erro porque não tem sinalização. Essa é sinalização recente, dessa obra, assim como na ciclovia da Faria Lima. Vai ter essa se essa sinalização? Porque está sendo prometida e até agora nada.

Dawton Gaia - Uma coisa você liberar o recurso (dinheiro) e outra coisa é você ter esse recurso disponível para poder fazer a implantação dos projetos, esse recurso está sendo disponibilizado, todo e qualquer ciclofaixa ou ciclovia que não tenha mais a sinalização vamos re-sinalizar dentro da nova proposta de projeto (tapetes vermelhos nas aproximações com as linhas de bordo branco e vermelho...).

Rogério Viduedo - Eu não entendo o seguinte, foi feito a primeira manutenção de 300 km na gestão do Bruno Covas. No final, né? Foi feito os 300, nesses 300 km de manutenção não foi prevista a sinalização.

Dawton Gaia - Nos 300km toda sinalização foi implantada, aqui estamos falando de manutenção que é (recuperar o que estragou com o tempo) ou seja re-sinalização. Os 300km foram todos sinalizados.

Rogério Viduedo - Das ciclofaixas, das ciclovias não as ciclovias de concreto que foram reformadas, não receberam sinalização. Já faz quase um ano.

Dawton Gaia - Tinha um plano uma listagem, uma planilha que foi apresentada e que foram feitas 310 km, se não me falha a memória. É foram foram realizados 325 km de de ciclovias. Lógico que se algumas delas não foram elas entram no planejamento dos próximos anos., tudo o que esteve fora do planejamento, do ano passado vai ser contemplado com essa nova manutenção, vamos dizer assim, com esse novo planejamento.

Rogério Viduedo - Mas o Dalton nessas editais, eu não vejo a previsão dessas empresas que estão fazendo essas ciclovias de colocar sinalização ou é engano meu.

Dawton Gaia - Não, o edital é apenas obra, o que é contratado é obra, toda a parte de sinalização é feito pela CET, exceto a reposição quando as empresas entram na via e danificam a sinalização e elas por força da lei são obrigados a realizar.

Rogério Viduedo - Tá bom, vamos esperar. Então, talvez até o ano que vem a gente vê se resolve isso.

Dawton Gaia - Esse ano ainda, nós estamos apostando muito que nesse ano seja feito muito projeto de manutenção.

Rogério Viduedo - Assim, essa outra pergunta é foi suspensa pelo TCM? Mas aquela lista que tinha anterior, ela vai ser mantida?

Dawton Gaia - Sim, você falando 700 km, não é? Sim, vai ser mantida.

Rogério Viduedo - É da manutenção nessa lista de manutenção e como parou é eu vi lá no diário oficial que foi suspenso, mas eu não vi esse. Essa não vi nada do TCM, não sei por que não apareceu na pesquisa.

Dawton Gaia - Eles fazem questionamentos que nós já respondemos, se tiverem outros nos responderemos também.

Jackeline - Temos o Lucian, depois do Thomas.

Lucian - Fiquei feliz com a possibilidade de que na manutenção já tenha a possibilidade da melhoria das larguras. A gente sempre pede enquanto for feita a fresa/ manutenção que a gente fica efetivamente, sem a sinalização da ciclofaixa, se vai ter uma segregação ou demarcação temporária, para não ser invadida pelos automóveis, e também se vocês vão utilizar a avaliação da ciclocidade - utilizar auditoria cidadã, que a ciclocidade fez e entregou?

Luis Gregório - Oi, bom dia, como estão me ouvindo? A idéia é começar pelas que estão em pior estado de manutenção, a nossa proposta de começar a manutenção pela auditoria, foi um indicador.

Jackeline - Thomas, por favor.

Thomas - Tenho vários pontos, o primeiro é nos 700 km que vocês pretendem reformar agora neste edital que o TCM questionou, ele prevê o recape total de asfalto e concreto e toda a re-sinalização. Ou vai ser só pintar por cima do piso que já está? Vai trocar todo o asfalto e todo concreto e aí re-sinalizar o novo?

Dawton Gaia - É fresa, capa e é uma estrutura totalmente renovada.

Dawton Gaia - Sim. Tem existe, existe um formato de vistoria que você tem uma qualidade de asfalto que ele ainda está na garantia, então esse eu não posso mexer se ele tiver boas condições. Porque está num estado de conservação muito bom e que está na garantia. Não posso nem mexer, de um modo geral, o que está previsto nos 700 km, está planilha é um percentual do concreto, pois ele não rompeu completamente nos 700km, então existe uma porcentagem de troca de concreto.

Thomas - Então destes 700 km tem uma porcentagem deles que é concreto. Porque não é totalmente, nesses 700 km incluem aquelas que foram feitas em 2019? Porque tem várias que a obra foi feita de forma, eu vou dizer porca.

Dawton Gaia - É são 700 km de manutenção de ciclovias, seja ela de obra, fresa, capa e ou concreto e re-sinalização. Se alguém identificar/verificar que está em más condições, nós podemos imediatamente usar dessa ata e fazer a manutenção.

Thomas - Helio Pellegrino tem lugar que a rampa não foi reformada naquela época de 2019, então todas essas essas falhas vão ser refeitas agora?

Dawton Gaia - O objetivo é corrigir todas os problemas que tenham em toda a rede cicloviária.

Thomas - Oh, e os obstáculos que nem aquela árvore na hélio Pelegrino com a Santo Amaro ou poste na Berrini também vão ser retirados?

Dawton Gaia - Isso eu não consigo te responder pontualmente agora, é uma questão de planejar e fazer um projeto de retirada do poste por ex. Se você pega um poste, por exemplo, da Eletropaulo Enel que tem um transformador em cima, por exemplo, o custo de remoção e impostos dele é elevado, e as vezes não cabe no contrato mas a ideia é que nós possamos de fato fazer dessa rede cicloviária uma rede cicloviária onde as pessoas possam andar com tranquilidade, com segurança, então é melhorar mesmo, o formato dessa manutenção é que essa rede melhore.

Thomas - Eu pergunto tudo isso, Dawton porque naquela reforma de 2019 que foi feita teve um lugar que não precisava ser reformado e quebraram, teve lugar que quebraram e não voltou, teve lugar que removeram ciclofaixa e não voltou. Então, toda vez que vocês falam em reforma, quando eu digo vocês, a prefeitura como um todo, a gente acha que não, não necessariamente melhora. Eu entendo que o objetivo é melhorar só que tem ciclovia até hoje que não foi repintada. A Berrini tem vários trechos que virou calçada que não dá para pedalar, porque como não tem calçada à direita na avenida, o pessoal está andando nas ciclovia porque tiraram assim, tiraram concreto, vermelho, não pintaram, tiraram placa e virou calçada na prática. E aí fica esse caos. Então precisa de um cuidado muito grande com isso e uma fiscalização muito em cima dessas empresas.

Dawton Gaia - É por isso que nós programamos a Ata para todos os 700 km Thomas para que não volte a ocorrer. Isso não é e por isso que nós assumimos todas as obras, inclusive. Se tiver algum parceiro junto conosco, não nos abandonar novamente. A responsabilidade da obra, sinalização, a responsável do planejamento, implantação é toda nossa. A partir deste novo pacote de manutenção de 700 km toda a responsabilidade de fato é da SMT, a ideia da manutenção é que recupere, e deixe a ciclovia ou ciclofaixa em condições plenas de uso para todas as pessoas que querem de fato se locomover na cidade com segurança.

Thomas - Tá, então todas as guias rebaixadas vão ser feitas e parte sem sinalização e as partes removidas anteriormente vão ser feitas também.

Dawton Gaia - Sim.

Jackeline - Lucian, por favor e depois Aline.

Lucian - O Luis Gregório respondeu que vai usar a auditoria cidadã, mas não respondeu se durante a obra se ela ia ficar segregada de alguma maneira, com cone, com uma pintura provisória.

Luis Gregório - a SMT pode responder, a sinalização temporária está dentro do contrato.

Dawton Gaia - Está planejado que todas os momentos a sinalização de obras, garantindo a segurança do ciclista que está passando.

Lucian - O que é esse projeto você pode desenvolver? A única coisa que a gente menos gosta é quando tem aquele cavalete falando "ciclistas desmontado ou busque outra via" joga para quem está circulando o problema, né?

Dawton Gaia - Tem várias tipologias, essa inclusive. Eu sei que é ruim, mas tem casos que eu não consigo fazer diferente. Tenho defendido muito a questão a mobilidade ativa, mas nós não podemos esquecer que às vezes, dependendo do lugar, você está fazendo uma obra se você tirar uma faixa do do carro é bem complicado para a cidade como um todo, vamos dizer assim, quando a obra tiver que

ter ocupação da ciclofaixa, nós estamos fazendo o possível para garantir a passagem do ciclista com segurança pela pelo bordo, então o PDT (Projeto de Desvio de Tráfego) é exatamente para isso.

Jackeline - Aline.

Aline Pellegrini - Oi, bom dia a todos, em relação ao que o Thomas estava falando dos 700 km dentro desses 700 km estão inclusos as vias são que afetadas pelo asfalto novo? Porque a gente tem visto que por onde passa o asfalto novo e tem ciclofaixa, a ciclofaixa tem sido deixada de lado, visto, por exemplo, o caso da avenida engenheiro George Cobusier aqui no Jabaquara. Que o asfalto novo passou e a ciclovia/ciclofaixa não foi contemplada. Se depois ela vai ser contemplada com recape/fresa, tudo direitinho? E a outra coisa em relação a esse caso da segregação durante a obra. Quando o recape for feito a gente vê aí pelo seu discurso, Dawton, que a gente sempre fica à margem, o carro mais uma vez é contemplado tem prioridade não pode perder uma faixa. Se um ciclista perde a vida e aí a gente que que sofre é o ciclista, que sofre e é a prefeitura que fica prejudicada em sua imagem. A gente quer garantir a nossa passagem em segurança.

Dawton Gaia - Concordo totalmente com você Aline, a prioridade total é a mobilidade ativa, primeiro o pedestre depois o ciclista, aí vem o ônibus e vem todos os outros depois, esse é nosso pensamento e nossa responsabilidade, como eu falei tem determinados casos que realmente é muito difícil você retirar uma faixa, no planejado não tem uma obra com exclusão de espaço para o ciclista que o leve para o meio da rua, nossa meta é preservar a segurança dele, o planejado é que que se mantenha/garanta a passagem do ciclista com segurança. Com relação a Corbusier, a condição do pavimento está boa ainda, por isso não foi refeito, se precisar fazer a manutenção da sinalização nos avise, você identificou anomalias no pavimento?

Aline Pellegrini - Olha, eu passo lá com regularidade e lá sim é não vou falar assim, que está péssima em relação a outras ciclovias da cidade aqui, precisamos de manutenção em outras mais urgentes, mas falar assim que ela está perfeita e está bem sinalizada assim no chão, que não precisa de uma reforma nunca, na sinalização, mas já que o asfalto novo passou por lá, porque que deixou a ciclovia de fora, entendeu? A ciclofaixa de fora. Está ali por deixar de fora, assim, claramente uma exclusão, entendeu?

Dawton Gaia - Olha, tem uns termos de garantia do asfalto como eu disse e temos por Lei que respeitar, e se for necessário fazer a manutenção, com certeza nós vamos fazer, não tenha dúvida disso. Vai entrar no nosso pacote.

Aline Pellegrini - O ruim é que assim, quando for fazer o recape fica um desnível do recape da ciclofaixa com o asfalto que está feito lá igual agora está um desnível, entendeu? Causa indignação na gente, quem pode menos, né assim, gasta se 1000000, com asfalto novo, aí quando é para fazer alguma coisa para o ciclista o TCM vai lá e barra um contrato, entendeu?

Dawton Gaia – Aline entendo, vocês ficam chateados, imagina nós que planejamos como ficamos? Apesar dos percalços nossos planos estão indo de vento em polpa, temos muito para construir nessa cidade e nós queremos construir.

Jackeline - Thomas, por favor, depois do Kristopher. 55 min

Thomas - O primeiro ponto é sobre a Corbusier tem trechos nela que tem rachadura no asfalto, trecho que não foi reformado da outra vez, tem trecho que está sem taxão. Se não é o asfalto novo, e está no prazo de validade que vocês tem, tem que cobrar aquela empresa que fez lá atrás. Segundo ponto é todo lugar que a ciclovia/ciclofaixa tiver em obras tem que ter o cone do lado para o ciclista passar ponto. Vmos ter que tirar foto dos cartazes vergonhosos “Ciclista, desmonte da bicicleta” ,

para vocês colocarem cone na rua? Tem que atrapalhar o trânsito, ponto. Quando eu tenho um assalto novo, atrapalha o trânsito, igual quando a Sabesp Faz uma obra, vocês dão autorização para caminhão de obra particular parar em ciclofaixas, sem colocar nenhum tipo de sinalização para o ciclista? Ou vai esperar alguém ser atropelado ou vai esperar sair no sptv? .

Jackeline - Kristopher.

Kristofer Willy - Bom, é só para pontuar, né? Até entendo a parte do TCM que é um órgão externo à prefeitura ele cobra isso de vocês num essa fiscalização intensa deles, não seriam culpa de vocês – e sim do próprio TCM, né? Acredito que tinha que levar essas críticas para lá e passar a criticar conselheiros também, porque é nossa parte como população, né? Agora, o que todos falam, aqui é uma coisa que já devia ter resolvido internamente, de entender a preferência da circulação na via e até das políticas públicas em geral, né? Porque quando você faz uma política pública, bicicleta, só fazendo uma política climática que evita a queima de carbono, está fazendo a política ambiental. Claro que tem preferência, você não pode simplesmente dar preferência para um meio de transporte que queima carbono em detrimento de um meio de transporte que não queima Carbonos que tem legislação ambiental aprovada, votada. E como estamos falando, essa discussão já tinha sido superada. A obra ela atrapalha sim, no trânsito tem impacto temporária. Ela não é definitiva, então as pessoas têm que entender que a bicicleta vai passar aqui pela faixa do carro por um tempinho. Obra acabou normaliza tudo, obra gera uma confusão, não tem como evitar isso. Como tinha um cartaz muito antigo da prefeitura, que é o transtorno é passageiro, mas o benefício permanente. A solução está dada já. Agora querer o ciclista desmontado, mandar ele procurar uma via nova ou simplesmente deletar o caminho da frente dele para não atrapalhar os carros, é algo que vai contra, é anti-científico, não tem nem o que dizer, não é? Mas, enfim.

Jackeline - Dalton, sem perguntas, você pode continuar, por favor?

Dawton Gaia - Atualização da ciclofaixa de lazer foi republicada - no sábado, nós tivemos 2 empresas da publicação anterior e elas foram notificadas porque não cumpriram tudo o que estava pedido nas nossas exigências. Me parece que até dia 7 dia 8/8/22 será a próxima abertura de envelope. Essas mesmas empresas podem entrar com a papelada que elas precisam. Então foi aberto uma nova chamad e nós temos que cumprir com esse rito.

Jackeline - Lucian favor, depois o Rogério.

Lucian - Eu queria saber se por acaso o chamamento não der certo ou a licitação já está pronta para ser publicada na segunda-feira seguinte, vocês tinham falado de fazer uma licitação. Contratação formal antes e depois, se ela desse vazio, teria a licitação emergencial, né? E como assim, até o final do mês, eu ainda estou preocupado se vai ser publicado só daqui uma semana, tem 3 semanas para publicação, entrada a proposta, recurso, resposta, recurso... Estou preocupado com esse prazo. Eu acho que não dá tempo, como que fica isso?

Rogério Viduedo - Posso fazer a pergunta você já emenda Dalton?

Dawton Gaia - Por favor.

Rogério Viduedo - Se não tiver interessado, a prefeitura/SMT está fazendo alguma coisa para atrair interessado? Existe algum trabalho de ir atrás desse patrocinador? A outra pergunta é vai ficar sem faixa de lazer? Existe a previsão da CET ir lá e colocar os cones para esses 117 km ou vai ficar algum domingo sem esse serviço/ sem ciclofaixa?

Dawton Gaia - Primeiro, respondendo à pergunta do Lucian é mais ou menos a mesma pergunta. Está encaminhada a proposta para licitação ou ata de registro de preço, não sei qual modelo, nossa área técnica está desenvolvendo esse trabalho, acho que a grande desafio nosso aqui, do poder público é que não tenha emergencial, emergencial é muito difícil você justificar e passar pelo tribunal de contas essa que é verdade. Nós estamos realmente trabalhando para que não seja interrompida a ciclofaixa de lazer. Então a resposta para o Rogério é que sim nós estamos trabalhando para que os parceiros se aproximem. E não tenho como te afirmar que a CET iria assumir esse papel, creio que não porque não tem operacional suficiente.

Rogério Viduedo - É, eu só tenho só me esclarece o seguinte, no dia 21/8 é o último dia do da Uber, certo? No dia 28, vai estar funcionando?

Dawton Gaia - Não tenho como te afirmar isso.

Rogério Viduedo - Não, tudo bem a gente espera.

Rogério Viduedo - Assim, mesmo que dia 8 abra o envelope, apareça lá um *Elon Musk* falando: “eu vou patrocinar a ciclofaixa de lazer” no dia 28 ainda não vai estar com os trâmites resolvidos.

Dawton Gaia - É possível que resolva-se?

Jackeline - Lucian.

Lucian - O chamamento a licitação e, se for o caso, é tudo o mesmo objeto, né? A ciclofaixa de lazer, como ela - na outra reunião vocês tinham falado na possibilidade de expandir, mas pelo que entendi se vocês publicaram licitação, vai ser só como ela é hoje e para um segundo momento chegar nos 300km? Espero que nessas outra licitação já inclua as sugestões da CTB, tanto de que trajeto, quanto de operações.

Dawton Gaia – Status da remoção dos obstáculos da Indianópolis e República do Líbano – respondi no início, está previsto sim a remoção dos obstáculos, a ideia é que não, fique nenhum obstáculo, fique o menor número possível de obstáculos para poder inaugurar . Eu me considero bastante vitorioso com essa implantação. Alguém tem mais alguma pergunta, né?

Dawton Gaia - Vamos conseguir encerrar a nossa reunião no horário.

Kristofer Willy - Tem os informes da Sena Madureira.

Jackeline - Tem a resposta que o setor do da Márcia do Luiz mandaram. Vocês querem que eu leia? São 4 folhas.

Kristofer Willy - Como dar uma resumida rápida da resposta é muito complexa.

Jackeline - Eu lerei na íntegra, tudo bem?

Lucian - Pode ser seu último item da pauta. Acho que a gente está. A gente está confortável também pode ser.

Jackeline - Vou Ler na íntegra:

Ofício 012/2022 - CTB/CMTT Câmara Temática de Bicicleta do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte da Prefeitura de São Paulo

Assunto: Melhorias das obras da ciclovia da Rua Sena Madureira

Em resposta ao ofício 012/2022 - CTB/CMTT - Câmara Temática de Bicicleta, que solicitam que as obras da ciclovia da R. Sena Madureira recebam melhorias no projeto temos a informar o que segue:

1. Solicitamos que no trecho da Sena Madureira próximo da R. Dr. Mario Cardim sejam instaladas, de forma complementar, mais intervenções que visem proteger os ciclistas. Apesar do efeito inibidor de velocidade que radares apresentam, eles são incapazes de forçar uma redução de velocidade a qualquer um que negligencie a segurança, por dolo ou desatenção, como a infraestrutura física é capaz de fazer. O local da travessia, no final de uma rampa de descida na saída do viaduto, estimula os motoristas a desenvolverem velocidade, independente do radar, por isso vemos a necessidade de limitadores físicos de velocidade. Sugerimos:
 - Que a travessia seja feita em nível, tipo lombofaixa, ou que seja incluída uma lombada alguns metros antes.
 - É necessário também a instalação de iluminação específica com foco na travessia.
 - Sugerimos também ainda as ranhuras ou faixas de alerta no asfalto que provocam trepidação no veículo, com objetivo de avisar ao motorista da necessidade de reduzir a velocidade naquele trecho da via.
 - Estas intervenções devem ser acompanhadas de sinalização horizontal e vertical exigindo redução de velocidade e reforçando a preferência do ciclista na travessia.
 - Semáforo de amarelo piscante
 - Pedimos também que no trecho bidirecional sobre o viaduto, a divisão inclua segregadores físicos, altos, feitos de concreto, mesmo que espaçados e intercalados com tachões. Os balizadores de plástico “atropeláveis” não impedem adequadamente as invasões na pista, e é particularmente essencial pois, caso haja um atropelamento de ciclista por automóvel invasor, caso a vítima seja arremessada a qualquer distância é capaz que venha a cair do viaduto. Por isso a necessidade de utilizar segregadores físicos, não apenas balizadores ou sinalizadores na segregação das faixas de rolamento e da ciclovia.

Informamos que o projeto foi elaborado de forma a proporcionar aos ciclistas um trajeto seguro e linear para conectar ao Parque do Ibirapuera, a partir do eixo Paulista/Domingos de Moraes passando pelo Complexo Viário João Jorge Saad. No ponto de intersecção da ciclovia da Sena Madureira com a ciclofaixa sobre o viaduto foi projetada uma travessia rodociclovária, de uma faixa de rolamento próximo ao radar de velocidade, em local plano e de boa visibilidade.

A implantação de uma lombofaixa como sugerida, não é recomendada e contrapõe ao que está estabelecido na Norma de Dispositivos Auxiliares Volume 7 – Critério de Projetos para Travessias Elevadas (Revisão 2) que estabelece no capítulo 5 – Critério de Uso:

A travessia elevada pode ser implantada, em locais onde se deseja dar melhores condições de acessibilidade, conforto e segurança a circulação e travessia de pedestres, em áreas comerciais e de uso misto, em áreas residenciais, assim como, em terminais de transporte coletivo, em locais de aglomeração ou entrada de área ou vias de pedestres.

Não deve ser implantada em via, ou trecho de via, em que seja observada qualquer uma das seguintes condições:

Não deve ser utilizada travessia elevada para uso exclusivo de ciclistas

Informamos que este Manual foi elaborado com base na Resolução CONTRAN n. º 738 de 06 de setembro de 2018, que estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada em vias públicas.

<http://www.cetsp.com.br/media/1198926/MSU-Vol-07-DispositivosAuxiliares-Travessia-Elevada-Rev-02.pdf>

A implantação de lombada antes da travessia também não é recomendada e a iluminação pública do local é existente e adequada.

Quando a implantação de foco específico ou amarelo piscante para travessia dos ciclistas, informamos que somente será possível, após a avaliação realizada pela área técnica responsável pela sinalização semafórica.

Acrescentamos que serão implantadas no viaduto ***linhas de estímulo à redução de velocidade*** e conjunto de sinalização vertical de advertência informando o cruzamento de ciclistas, conforme indicado.

No trecho bidirecional sobre o viaduto a ciclofaixa é segregada da faixa veicular por dispositivos tipo tachão colocados a cada 1,0 metro, de acordo com o Manual de Sinalização Urbana volume 13 – Espaço Cicloviário. Outro tipo de dispositivo segregador como prisma de concreto ou mesmo segregadores físicos, altos feitos de concreto, exigem uma consulta previa de SIURB, que realiza estudo e dimensionamento de carga para serem instalados em obras de arte. Além disso, um elemento de concreto tipo “prisma” não deve ser utilizado para segregar a ciclofaixa da faixa veicular, pois em caso de abalroamento pode causar um acidente ou mesmo ser arremessado na pista e obstruir a circulação do local.

2. Logo a poucos metros do acesso do viaduto, na continuação da Sena Madureira em direção à Av. Pedro Álvares Cabral existem 3 locais de atração significativa de viagens de bicicleta. Existe no projeto alguma saída com travessia para o lado oposto (direito) da rua, dado que existem estes locais de atração de viagens? São eles:
 - Passarela Ciccillo Matarazzo, conexão direta com o Parque Ibirapuera;
 - MAC, Museu de Arte Contemporânea;
 - Unifesp, prédio da Reitoria.

Tanto o MAC quanto a Unifesp possuem bicicletários e rotineiramente atraem viagens de trabalhadores e visitantes de bicicleta, e se beneficiariam muito de uma conexão.

Informamos que no projeto da ciclovia Sena Madureira está prevista a conexão, através da Praça Soichiro Honda, localizada nos baixos do Complexo Viário João Jorge Saad, a conexão com a ciclofaixa França Pinto e também, com a Passarela Ciccilio Matarazzo e Museu de Arte Contemporânea - MAC, esta última partilhada sobre o passeio da Av. Pedro Álvares Cabral.

3. Na altura da Praça Mokiti Okada há uma árvore no sentido Av. Ibirapuera que deixa a ciclovia com largura de 1,0m. Solicitamos que a ciclovia contorne a árvore e seja alargada para no mínimo 2,2m, a largura considerada “desejável” pelo Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo. Reforçamos esta demanda pois a largura presente de 1m é impassável para muitas bicicletas cargueiras, reboques de trailers de criança, adaptadas PCD, entre outras.

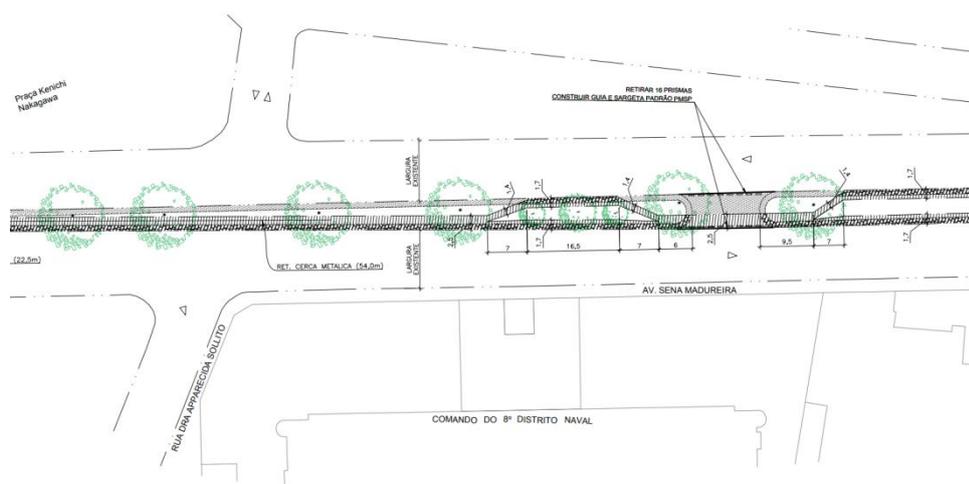
Informamos que o projeto foi elaborado de acordo com as normas e critérios estabelecidos pela CET, que constam do Manual de Sinalização Urbana – Volume 13 Espaço Cicloviário (revisão 01). As larguras da ciclovia monodirecional no trecho próximo da Praça Motoki Okada, (L= 1,4m) foram projetadas dentro dos parâmetros sugeridos na tabela 2.3 para evitar a retirada de espécies arbóreas.

Tabela 2.3 apresenta a largura útil para ciclovia/ciclofaixa unidirecional.

Tabela 2.3

LARGURA ÚTIL CICLOVIA/CICLOFAIXA UNIDIRECIONAL (m)						
TIPOLOGIA	Desejável		Mínima		Excepcional	
		Distância do meio fio		Distância do meio fio		Distância do meio fio
Ciclofaixa na pista	1,50	≥ 1,95	≥ 1,00	≥ 1,45	≥ 0,80	≥ 1,25
Ciclovia sobre canteiro	1,50		≥ 1,00		≥ 0,80	
Ciclofaixa partilhada com pedestre sobre canteiro	1,50		≥ 1,15		≥ 1,05	

<http://www.cetsp.com.br/media/1100702/MSU-Vol-13-Espaco-Cicloviario-Rev01.pdf>



Largura de projeto Av. Sena Madureira X Praça Motoki Okada.

4. Novamente, solicitamos o envio dos projetos atualizados dos 48 quilômetros de ciclovias em construção, assim como todas apresentações, tabelas, mapas e outros materiais utilizados nas reuniões desta Câmara, conforme já solicitado no Ofício 004/2022, enviado no dia 06 de março de 2022, e sugerimos que estes arquivos de projetos, apresentações, etc. sejam disponibilizados no site da prefeitura em local intuitivo relacionado à mobilidade de bicicleta.

Além disso, solicitamos que todas infraestruturas cicloviárias futuras (em estudo, projetadas ou em obras) possuam, no mínimo, as larguras consideradas "desejáveis" pelo Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo. As larguras desejáveis são 2,20m para ciclofaixas/ciclovias monodirecionais e 3,20m para ciclofaixas/ciclovias bidirecionais. As larguras devem contemplar os usuários mais frágeis (crianças, idosos, iniciantes, etc.) e suas condições de circulação (acompanhados, com pouco equilíbrio, em situação de ultrapassagem) e assegurar que o deslocamento seja seguro e confortável.

Acrescentamos que todos os arquivos dos projetos, serão disponibilizados para consulta após concluídas as revisões que estão sendo realizadas em função das atualizações necessárias devido ao tempo decorrido entre a sua elaboração e a implantação face à dinâmica do sistema viário da cidade que envolvem todos os modais. Os mapas do site da CET serão atualizados de acordo com a conclusão das obras e a implantação da sinalização.

Ressaltamos que a Secretaria de Mobilidade e Trânsito – SMT e a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, permanece atendendo a todas as reivindicações da sociedade civil, em especial dos membros da Câmara Temática de Bicicletas visando a segurança e conforto dos ciclistas.

Jackeline –Temos inscrições, Alan, depois o Lucian. Alan, por favor.

Allan – O convite foi enviado ontem, se fosse possível encaminhar com um pouco mais de antecedência seria interessante, muito obrigado.

Jackeline - Alan, muito obrigada, eu peço desculpa a todos, nós estávamos fechando as pausas porque a nossa intenção sempre é aceitar todas as pautas, algumas a gente precisa de outros órgãos, nosso objetivo é que a gente mande com a maior antecedência possível. Peço desculpas pela equipe pessoalmente, mas a gente está melhorando, não sei se já viram que até no site já tem um link convite, e isso foi criado a partir das sugestões de vocês.

Lucian - Pena que quase nada foi atendido, mas feliz que tem as conexões com os outros polos que essa parte é achar que. Vocês falaram que a criação do segregador tipo prisma de concreto depende da análise de SIURB, então queria que solicitassem que SIURB fizesse essa análise pra quando é feito em cima de obras de arte, pontes, porque o que foi argumentado contrário foi que em caso de abalroamento pode provocar um acidente. Mas o prisma de concreto está lá justamente para isso, porque se o carro vai fazer o desvio, o trajeto, o erro, onde ele abalroa um prisma de concreto, o prisma de concreto não está lá quem o carro acerta é um ciclista, então é pra isso não albaroar um ciclista, então é isso que a gente queria. Depois a gente vai ler o texto, mas queria já adiantar isso e pedir para fazer essa reconsideração e pedir para fazer análise de SIURB, eu entendo que a argumentação que vocês falaram que o problema, na verdade é não é um problema, ele funcionando direito para proteger uma vida.

Jackeline - Obrigada, só para deixar claro que a equipe da Márcia/Luiz encaminhou a resposta antecipadamente e vamos encaminhar assim que acabar esta reunião. Me desculpem não enviar antes. E fica anotada suas considerações Lucian para viabilizar a participação de Siurb nesta discussão. Thomas.

Thomas - Eu recebi agora durante a reunião e vai para a reunião regional zona sul mais zona Oeste, só que está marcado amanhã de 8 a 8h30.

Michele - Já corrigi Thomas, já mandei de novo.

Thomas - Há, tá bom, obrigado.

Kristofer Willy - Bom, alguém tem mais alguma coisa para falar ou chegamos ao fim da reunião? Sobre o ofício realmente é muito extenso, vamos ler e fazer ponderações, acho que por escrito. A gente coordena uma resposta única. Nossa reunião termina em tempo recorde da tempo de todo mundo almoçar e ninguém fica nervoso. Isso quero desejar um bom dia a todos e agradecer a prefeitura a disponibilidade para o espaço democrático e aqui aos conselheiros, principalmente, que cedem parte de um tempo dele, assim como eu também. Tira uma parte da gente para tentar fazer uma cidade mais acessível dos 8 meses aos 80 anos. Eu gostei dessa frase .

Jackeline - Dawton, por favor, suas considerações. Muito obrigada Kristofer e conselheiros.

Dawton Gaia - Muito obrigado. É isso mesmo. Eu vou repetir a frase do Lucian, fazer uma cidades dos 8 meses aos 80 anos, nós precisamos juntos poder público e sociedade civil dar essas essas condições, planejar, construir uma cidade que ofereça oportunidades iguais a todos, a SMT tem plena consciência que uma rede ciclovária bem construída, manutenção em dia certamente fará diferença na construção dessa cidade e fazer dessa cidade uma cidade melhor. Tenham uma boa tarde e bom almoço à todos.