REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 04/12/2023 (segunda-feira)
Horário: 10:00 às 11h30 (online)

Participantes

Adail
Aline Pellegrini Matheus
Ricardo Pradas
Dawton Gaia - SMT
DANIEL INGO
Fabio - SME
Fabio Saraiva
Felipe
George Queiroz
Isabella
Jackeline Morena de Oliveira Melo
Jean Carlos Martins do Vale
Johnson DR CET
Jornal Bicicleta
Jose Renato Bergo
Kristofer Willy
Lea
Lucian CTB
Marcelo Moraes CET
Márcia e Gregório - CET
Michele Perea Cavinato
Paula
Pedro Ivo
Renata Falzoni / Bike é Legal
Thomas Wang
Vanessa Gac Leal
Yang I Ti

Pautas:

1 - Retrospectiva: Apresentação sobre a evolução da implantação do plano cicloviário da cidade em 2023. Quais vias foram implantadas e finalizadas neste ano?

2 - Programa de manutenção de ciclovias — o que já foi feito até agora após a assinatura do contrato? Qual o planejamento para 2024?

> 2.1 - já temos várias ciclovias apagadas, com as obras de recapeamento e ciclistas estão em permanente risco de sinistros e mortes. (Rua Vergueiro, por exemplo)

3 - Cronograma de obras de novas ciclovias e ciclofaixas para 2024.

4- Elaboração de cronograma de retorno das reuniões regionais com ciclistas em 2024 para acompanhamento das novas implantações de ciclovias previstas no Plano de Metas.

5 - Corifeu de Azevedo Marques (após Praça Elis Regina), Av. Benjamin Mansur: por que as obras foram paralisadas?

6 - Atualização sobre o Bike SP.

Dawton Gaia - SMT – Bom dia a todos. Mais uma vez, começando mais uma vez a nossa Câmara Temática da bicicleta. Temos uma pauta um tanto quanto extensa. Vamos tentar acabar a nossa reunião no horário que estamos prevendo, por volta de 11h30/11h40. No primeiro item da pauta, vamos fazer uma retrospectiva da evolução da implantação do plano cicloviário para 2023, quais foram as implantadas. Não vou apresentar a listagem, pois lá já é conhecida de todos vocês. Só para fazer um resumo, enquanto a Michele coloca a planilha. Na nossa concorrência 0203, dos 48km estão previstos para esse ano, tem 32 que estão em fase de implantação, já implantamos, acho, que 26 e tem mais 6 ou 8 km que estão em fase de implantação. Tem uma série de problemas que nós estamos notificando a empresa que está fazendo a nossa implantação desse contrato. A empresa tem dado muitos problemas para nós, vocês têm acompanhado, tenho visto vocês colocarem nas redes sociais os problemas que ela tem dado. Realmente, para poder fazer o que tem que ser feito, nós temos que seguir como procedimento legal, para poder fazer com que ela implante tudo o que está previsto. Na verdade, o nosso esforço, já que ela passou por uma concorrência e a concorrência está validada ainda, é que ela conclua os 48km, é isso que está se negociando com a empresa, está dentro do prazo legal, até para uma penalidade mais severa, eu tenho que esperar esse prazo legal chegar próximo do final, tem que ter os períodos que têm que ser obedecidos. O que a gente está falando é o seguinte, a empresa implantou muitas vias e essas vias não estão com boa qualidade de implantação e têm apresentado problemas em vários trechos. Alguns problemas provavelmente da própria construção da ciclovia e outros que infelizmente sobem veículos, sobem caminhões sob ela, e a ciclovia não está prevista para subir nenhum veículo em cima, que ela rompe mesmo e vira um problema para o município. É claro que nós vamos tomar todas as providências que precisam ser tomadas legalmente, caso seja necessário. Nós estamos nessa fase de implantação, com relação ao plano cicloviário das concorrências 02 e 03 que estão ativas. A empresa está se manifestando dizendo que vai fazer a correção. Estamos aguardando fazer a correção. Só para vocês entenderem, desde o início, a gente vem falando sobre a questão da PPP, conseguimos vencer todas as barreiras que tínhamos para vencer, que realmente foram muitas. Agora, trabalhando em conjunto, SMT e CET, dessa questão dos projetos, isso facilitou muito o trabalho que a gente vem fazendo junto à empresa que foi contratada. Para vocês entenderem, teve uma concorrência internacional para construção de empreendimentos, conjuntos residenciais, nesses conjuntos, nós conseguimos colocar vias que estão com algumas redes cicloviárias colocar como suporte de trajeto de transporte entre esse empreendimento e as redes cicloviárias existentes. São planejados 122 km, desses temos 7 lotes, 6 estão liberados para fase 2, que muda do patamar de procedimento interno administrativo da própria Cohab, todos os acessos e empreendimentos, nessas medidas onde ele é obrigado a fazer as redes cicloviárias que nós colocamos nesses lotes. Então, dos lotes que estão liberado, lotes 1, 5, 7, 9, 11 e 12, nós já temos 97.293 km dessa PPP, tem mais 22 ou 23 km do lote 10 que está sendo liberado, eu já dei entrada nos procedimentos, já está em vias, consegui fazer na quinta passada. Tem um procedimento que é fazer a justificativa para dar início ao lote depois da fase 1 que eles concluíram. Já estamos em pleno desenvolvimento para a fase 10. Essa fase 10, a princípio, são 22 km, mas cabe mais, cerca de 8 a 10 km nessa fase, porque são dois limitadores. Um é o financeiro, em relação ao investimento do empreendimento e outro é a distância entre o empreendimento e as

redes locais. Claro que quando você tem essas justificativas, eles continuam levando. Fiz uma introdução para vocês entenderem como funciona esse processo todo que estamos administrando junto à Cohab. De 97 km da PPP, nesse momento, 95% dos projetos já foram elaborados, desse percentual, parte dele já foi apresentado. Nós estamos tratando disso junto à CET, fazendo um controle de normas, vamos dizer assim, dos projetos que estão sendo apresentados, fazendo esse controle, é um trabalho junto à CET, um trabalho muito legal. Desses eu já fizemos o controle de normas, temos 22 prontos para emitir a ordem de serviço, 22 mil 444, que já estão liberados para receber a ordem de serviço. Foi elaborado o projeto, foi aprovada essa revisão em conjunto com a CET. É feito um encaminhamento que libera no sistema esse projeto e envio para empresa para entrar com o TPOV e a execução. Esse é o percurso que se faz para poder fazer essa implantação. Ou seja, de fato, hoje nós temos para ser liberado 22 km para ser implantado imediatamente, mais 25 km, esse número varia praticamente todos os dias, nós estamos fazendo reuniões semanais com a CET, o Luís é o representante dessas reuniões. Cada reunião dessa esse número muda de coluna, ele sai da revisão e passa para o ok, onde há a possibilidade de emitir a ordem de serviço. Teoricamente, eu teria os 24 hoje, teria 22 mais 24 mil metros para dar ordem de serviço nos próximos dias. Já temos 22 mil e esses 24 vai mudando de patamar constantemente. O mais importante é que desses 22, 14.202 km já foram dadas ordem de serviço e já estão em processo de execução da PPP, já foram dadas ordens de serviço. Isso significa primeiro a ordem de serviço para a execução que é fresa, capa, via e sarjeta, toda a parte de geometria, se tiver no projeto, posteriormente a essa implantação, entra com a sinalização. Hoje, nós temos em construção, dos 97, 14.202, isso aqui é o que se pretende até o final do ano, pelo menos, todos esses projetos que estão em processo de revisão já estejam com ordem de serviço dada para a empresa poder entrar com a sinalização, este ano ou início do ano que vem. A ideia é emitir as ordens de serviço ainda este ano, ou seja, temos cerca de 45 km sendo liberados para serem executados ainda este ano, mesma coisa, obras e, posteriormente, sinalização. A ideia é que fique bem claro tudo o que está sendo construído nessa fase. Sem esse entendimento é difícil a gente continuar. É uma retrospectiva do que foi feito e está sendo feito em 2023 e o que será feito em 2024. Ainda em 2023, estou apostando nesses 22 km que já estão liberados, ou seja, dos 14 km, terão mais 8/10 km para este ano. Estamos apertando bastante a empresa contratada para colocar esses projetos na rua, e eles estão dando respostas legais em todos os projetos que nós estamos encaminhando e estão fazendo com a velocidade pedida. Eu diria que a qualidade do serviço que está sendo feito está sendo muito boa. Imediatamente, já emitimos as outras ordens de serviço, que são esses 14 mil km. Nós temos aqui, só para vocês entenderem, criei uma planilha de cronograma de acompanhamento on-line, ela é alimentada e atualizada toda segunda-feira no período da tarde. É exatamente isso daqui, a CET que a gente manda o projeto para fazer a revisão, depois tem as pendências, logo em seguida vem a ordem de serviço que nós estamos falando, com essa ordem de serviço, ele precisa do TPOV. Eu separei aqui o que é adequação semafórica, o que é concreto, o que é asfalto, para ter um acompanhamento do que está sendo feito nesse caso. Nós temos aqui, Agostinho Gomes está com o asfalto finalizado, concreto finalizado. Eles ficaram de fazer nesse fim de semana, não sei se conseguiram fazer, finalizar, no máximo hoje, uma linha amarela dividindo. A gente implantou praticamente toda, faltou uma pequena divisão de fluxo, mas já está em operação, falta apenas a linha amarela para dizermos que está entregue. Ou seja, quando a gente fala que são entregues, significa que está totalmente viabilizada em todos os sentidos, não faltando nenhuma sinalização. Quando se faz essa entrega efetiva, a gente parte para as outras que estão sendo feitas. Nossa Senhora da Saúde já foi entregue dia 26/01, está totalmente concluída, consideramos ela entregue. Mesmo depois que a ciclovia está entregue, se nós identificamos um problema a ser corrigido, nós voltamos lá, falamos com a empresa para fazer o complemento. Então, o entregue é pela empresa em relação ao que está sendo feito e proposto, se tiver que fazer algum complemento, por algum motivo específico, a gente

faz, pega uma ordem de serviço para poder fazer os complementos, caso seja necessário. Apucarana entrou com a fresa esta semana, terminou sexta-feira, me garantiram que iriam começar com o pavimento esta semana, está previsto a partir de hoje fazer a capa asfáltica, até o fim de semana, geralmente eles fazem, quando é um trecho de suporte, Apucarana está com dois mil metros, eles falaram que fazem isso em uma semana. Eu acho que não, acho que vai demorar uns 10 dias para fazer a capa. De qualquer forma, eles me garantiram que iriam fazer isso até o fim de semana, mas não tem problema. A ideia é que realmente ela consiga me entregar isso para poder finalizar a sinalização antes do final do ano. Depois temos a Astarte que está recuperando, foi feita a fresa, a capa foi finalizada, esse final de semana eles me mandaram umas fotos com a pré-marcação do que está sendo feito, ou seja, deu início à sinalização, mas não pintou absolutamente nada. O que nós estamos combinando? Eu quero que ele vá lá, faça a pré-marcação para verificar se ela está garantindo as larguras propostas no projeto para verificar se precisa fazer alguma alteração depois da pré-marcação, depois de liberado a gente vai e pede para sinalizarem. Foi o que aconteceu na Benjamin Mansur, lá a gente tinha feito um projeto, eles pré-marcaram lá, eu fui fazer a vistoria e verifiquei que não estava dentro do proposto, pedi para alargarem um pouco mais a ciclovia e eles já alargaram e pintaram. Esse final de semana eles iriam dar uma avançada nela e toda a ligação que faz dela até a Eliseu, avançaram bastante na Benjamin Mansur. Depois, a Carlos de Campos é a próxima que vai entrar, acabou a fresa e a capa, vão entrar nela e fazer o mesmo processo, fresa, capa e depois a pré-sinalização, logo em seguida, a sinalização. Benjamin Mansur eu apertei muito para que eles concluíssem nesse final de semana, mas acho que eles não deram conta. No domingo à noite eu estava cobrando eles, para que me mandassem foto do que foi feito, eles avançaram muito, mas não conseguiram concluir. Benjamin Mansur tem uma novidade. Tivemos algumas reuniões, por solicitação do Jorge que estava conversando com a secretaria, não só o Jorge, que é o representante, mas todo o grupo que representa. Então, fizemos reuniões, a ideia é que no meio desse ciclo fazer um retorno verde. Achei muito legal essa proposta que eles estavam fazendo, eu terminei encarando que daria para fazer com essa parte deles, que eles fizessem o canteiro central e que eles seguissem o nosso cronograma, porque o grande desafio é não deixar com que as outras obras não interfiram no nosso cronograma. Conversei na sexta-feira com os representantes, eles falaram que estão com problemas de cronograma. Vamos concluir nossa e aguardar o que eles vão fazer. Eles estavam discutindo se colocam guia e sarjeta para poder fazer o verde. Eu insisti muito para que eles fizessem com guia e sarjeta para não ter problema de drenagem ou parte da terra e da vegetação ali voltar para a ciclo posteriormente. Estamos discutindo lá como é que fazemos. Um dos meus pedidos para a Secretaria do Meio Ambiente e para a Subprefeitura é que eles fizessem guia e sarjeta, nem que fosse um pouquinho mais para baixo, lógico dependendo do parecer deles, quem faz essa liberação e dá o aceite são eles, eles fazerem até um pouco mais baixo, uma guia com 10/15 cm, mas faz a guia para garantir que não tenha ninguém passando em cima do canteiro da ciclovia. Eu diria que, se tudo der certo, essa semana, com certeza, a Benjamin Mansur e toda ela, continuação da Benjamin Mansur que faz a ligação com a Corifeu, com a Eliseu. Depois, temos a entrega da primeira fase da Corifeu. Estou devendo a vistoria com o Jorge, já marcamos umas três vezes, mas vamos fazer a vistoria, o compromisso continua em pé, faremos em conjunto para verificar qual é a melhor alternativa nesse trecho. É um desafio, não é fácil, esse trecho tem muitos problemas. Essa via especialmente nós temos que fazer uma proposta a dez mãos, para podermos sair satisfeitos e que realmente atenda a questão da segurança da ciclovia ou da ciclofaixa que está sendo proposto nesse segundo trecho da Corifeu. Primeiro trecho que é o de 1.640 metros foi entregue junto à Vital Brasil, mais 1.230 metros que foram entregues no dia 12/10. Com relação a algumas lâminas de água que nós identificamos, o Jorge postou nas redes sociais um vídeo demonstrando algumas observações que poderiam ser feitas e corrigidas nesse trecho que ele colocou, eu já passei para a empresa, embora não esteja no escopo do projeto essa questão, a

empresa vai vistoriar, vamos vistoriar juntos, ficou de fazermos uma proposta para essas questões. Dificilmente se conseguirá corrigir todos os problemas de drenagem que tem nas redes que estamos propondo. A medida do possível que a gente possa fazer, nós vamos, de fato, fazer essas correções. A empresa ficou de fazer uma vistoria para ver se apresenta uma solução para essas drenagens desses projetos de drenagem apresentados. Está previsto um semáforo. Todo o processo de implantação semafórica depende de uma empresa contratada. O que fazemos? Encaminhamos o projeto para a CET, a CET manda o documento para a empresa, que vai colocar dentro do cronograma dela esse projeto para poder implantar o semáforo proposto. Eles vão implantar o que estamos propondo, porque a gente tem conseguido fazer essas alterações dos projetos propostos. De modo geral, o que se altera é o tempo de implantação de cada proposta que é feita. Então, o projeto, quando é menor, eles vão lá e implantam rapidamente, quando o projeto é maior, tem que olhar o cronograma deles, eles terminam implantando esse projeto. Depois temos a Manoel Gaia, já está com o pavimento feito, eles estão removendo parte da sinalização para poder dar prosseguimento e implantar logo em seguida, ou seja, essa via é também uma das vias que, com certeza, será finalizada ainda este ano. Com relação ao que está se falando nesse programa da PPP, está bem avançado, ela tem adiantado. Lógico que deveriam ser entregues mais do que a gente está colocando, mas todos os problemas que surgiram durante o programa foram superados. Agora é romper a barreira desses problemas que temos enfrentado. A revisão do projeto depende de nós mesmos, da CET e da SMT, revisão de projeto e, logo em seguida, a ordem de serviço, liberação do TPOV para a utilização da via e dar início às obras.

Thomas Wang – Um comentário rápido sobre poste de semáforo. Na Indianópolis estão trocando os semáforos inteligentes, estão colocando os semáforos novos com a borda amarela, mas no cruzamento eles quebraram a ciclovia e colocaram poste nela. Tem a ilha no meio seguindo canteiro, onde tinha o poste antigo, tiraram o poste dali e colocaram o poste novo no meio da rampa da ciclovia. Tem mais de um cruzamento onde já fizeram isso, tem lugar onde não arrumaram, puseram um poste novo, mas não arrumaram o concreto da ciclovia, mesmo onde o poste não está no meio dela. A ciclovia, além dos problemas de obra da empresa que fez, está com problemas que vocês estão criando, o pessoal que põe o poste no farol inteligente.

Dawton Gaia - SMT – Eu vi isso nas redes sociais que você postou na parte da Zona Sul esse problema.

Márcia e Gregório - CET – É bom a gente saber isso para acionar a empresa, o pessoal que cuida lá da área operacional da CET. A gente tem que informar isso para verificarmos o problema, porque aquele poste com a câmera que tinha na Faria Lima com a Ferraz nós conseguimos tirar ela do meio da ciclovia. É importante a gente detectar e mandar eles tirarem, porque é um absurdo eles colocaram no meio da ciclovia isso.

Dawton Gaia - SMT – O que eu posso falar, Thomas, é o seguinte, eu concordo com a Márcia realmente não sei quem é que tomou essa decisão de colocar ali no meio da ciclo, talvez para facilitar a obra, não sei o motivo. Com certeza, ele vai ter que corrigir, não tem cabimento fazer uma obra desse porte e deixar ali um problema para o resto da vida para administrar depois. Tomaremos as providências, já fiz um encaminhamento informal, porque eu vi isso nas redes sociais ontem à noite, mas vamos encaminhar oficialmente para pedir a correção desse local. Eu não vistoriei ainda, eu não sei os locais, se você tiver os locais em uma listagem, pois dependemos de ter os locais para pedir oficialmente a eles. Precisamos fazer uma vistoria, identificar o problema e mandar oficialmente para eles. Se você já tiver os locais, pode mandar por e-mail para a gente, que vamos fazer o encaminhamento imediatamente e já pede para que isso não ocorra mais, se estão trocando todos os postes, pode ser que isso venha a ocorrer no restante da ciclovia, talvez tenham

programado nesse formato. A gente vai evitar isso, vamos tomar providências, pode ter certeza. Infelizmente, essas coisas não dependem muito da gente em relação ao tempo de execução, mas vamos tomar todas as providências para que isso seja realmente feito o mais rápido possível. Qual é o próximo assunto, Mi?

Michele Perea Cavinato – O Programa de Manutenção de Ciclovias, o que já foi feito até agora, após a assinatura do contrato, e qual é o planejamento para 2024.

Dawton Gaia - SMT – Perfeito. Bom, só para vocês entenderem um pouco da questão do Programa de Manutençãoestá sendo dividido em duas partes. Existe um programa de recapeamento da cidade, onde neste recape é programada a ressinalização de todo o recape, inclusive a rede cicloviária se estiver nesse programa. Ou seja, eu tenho um programa de recape que você faz a via inteira e é elaborado um projeto pela GET, então, são muitos recapes que estão sendo feitos na cidade. Pelo que eu entendi, eles não estão conseguindo dar conta de todos os projetos para a implantação ao mesmo tempo. Então, o que está ocorrendo, de fato, é isso, eles não estão conseguindo dar conta, me parece que são 160 recapes que estão fazendo ao mesmo tempo. A CET está correndo atrás disso, com certeza, está fazendo todos os projetos. O projeto não é só ciclovia, é faixa de pedestres, rebalizando, balizando e, quando tem ciclovia, o projeto de ciclovia na manutenção é por esse processo, temos um programa de manutenção que está sendo feito através do Programa Recapeamento. O outro é o nosso contrato de manutenção que foi assinado em agosto/setembro, não lembro, foi anunciado pelo prefeito em julho, foi assinado a ata, entre a ata e o contrato tem um período legal que temos que fazer a assinatura do contrato propriamente dita. Chama a empresa, pede os contratos, tem que apresentar toda a papelada, como a empresa que ganhou foi em um consórcio, ela tem que apresentar toda a documentação como consócio e ela só pode fazer isso após a assinatura da ata. Isso leva um tempo, é um processo legal que tem que ser feito, levou um tempo para fazer esse processo e a assinatura entre a empresa e o secretário e todas as partes envolvidas nessa assinatura de contrato, eu não me lembro se foi em outubro que foi assinado esse contrato. Eu não lembro da data do contrato, mas, de qualquer forma, é feito uma pré-vistoria. Eu fiz algumas delas e selecionamos algumas vias de imediato para poder emitir essa ordem de serviço e planilhamento dessas vias. São duas coisas agora que já tinham sido identificadas por vocês e depois uma que tinha sido identificada pela Ciclocidade eu foram feitas a Auditoria Cidadã, foram identificadas algumas vias, nós estamos falando de mais de um ano que foi feita essa vistoria. Pegamos algumas dessas vias, eu achei duas que poderiam começar imediatamente, que dava para emitir a ordem de serviço. Uma delas é a Jair Ribeiro e a outra é a Teotônio Vilela.

Ricardo Pradas– Só complementando. A publicação do contrato é 26/09 e a ordem de início 6 de outubro. É importante relacionar que a gente tem mais 10 projetos que foram liberados nessa semana pela CET, para a gente poder fazer ordem de serviço para manutenção. Antes a gente não tinha a premissa para conseguir o TPOV, também fica sendo um outro fluxo que a gente fez do zero, não existia esse fluxo e ele passou a existir por conta de toda a sistemática que a gente fez para poder fazer a manutenção da ciclovia.

Dawton Gaia - SMT – Perfeito. É bom, é muito bem lembrado, é bom esclarecer isso. Esse programa de manutenção nunca existiu, na verdade, é um programa separado de tudo, todo o programa estava junto o asfalto que estava sendo feito, com a sinalização que a CET faz, ela coloca dentro de uma prioridade, por exemplo, prioridade total hoje sempre foram as questões das faixas de pedestres nos cruzamentos, então começa sempre por elas, depois, deveria ser a rede cicloviária se estiver existente, depois, o rebalizamento. Quer dizer, tem um fluxo de implantação que a gente sempre seguiu. O que aconteceu com o nosso contrato foi que agora temos um contrato específico de manutenção permanente. Todas as vezes que houver um problema específico como manutenção,

temos itens para poder medir e fazer a manutenção. O que significa isso? O ideal é que nesse programa, quer dizer, eu tenho lá uma ciclovia que está funcionando tudo certinho e cai uma placa, que deveria ser recolocada imediatamente, a gente não tinha um programa como esse, agora, ele cabe nesse programa de manutenção. Por exemplo, a Sumaré e a própria Eliseu de Almeida, tem uma ciclovia que está com problema específico para podermos fazer o tratamento dessas ciclovias. Hoje, temos um contrato específico para tratar desses problemas específicos. A questão da Eliseu é muito mais complexa, porque depende da SP Obras. Estamos conversando com a Subprefeitura, estamos conversando com a SP Obras para poder resolver e trazer uma solução definitiva naquele problema específico da Eliseu. Todo o restante da sinalização, sinalização horizontal e vertical, está dentro do nosso pacote e podemos ressinalizar de fato e colocar aquela ciclovia e deixar impecável como a gente gostaria, mas eu dependo dessa possibilidade da SP Obras ou Siurb que está responsável pelos córregos da cidade poder entrar. É um procedimento interno da Prefeitura, a Siurb faz o córrego, a manutenção desse córrego deveria repassar para a Subprefeitura. Como é um problema muito grande, eu não sei se a Subprefeitura tem verba ou item no contrato dela para poder fazer esse tratamento específico dessas placas que estão separando lá. O grande problema lá é o formato que foi desenvolvido o projeto e fizeram com o mesmo formato na Berrine placas longitudinais, infelizmente. O importante aqui é o seguinte, nós estamos tratando desses problemas, estamos correndo atrás para poder resolver isso definitivamente e vai ser resolvido. É fácil resolver? Não é fácil. Depende de 4 ou 5 secretarias para podermos resolver esses problemas definitivamente. Quando resolver, vai ser resolvido. Tem várias propostas para poder resolver. Voltando ao nosso programa de manutenção, emitimos hoje duas ordens de serviço. Primeiro, Jair Ribeiro que já está quase concluída, se não está concluída, deve concluir hoje. Me parece que faltou sobre o viaduto para poder concluir. A qualidade da manutenção da Jair Ribeiro ficou muito boa. Agora, emitimos uma segunda ordem de serviço que é a Teotônio Vilela. A Jair Ribeiro tem quase 2 km, e a Teotônio Vilela tem quase 4 km. A Teotônio Vilela tem vários problemas ao longo, que eu fiz a vistoria, a gente vai zerar ela. Qual é o procedimento? Para vocês entenderem, vocês estão cobrando um cronograma, essa é a pauta. Eu dependo de um projeto elaborado de manutenção da CET para poder passar para a empresa para fazer a vistoria, planilhar o que foi vistoriado, a SMT aprovar essa planilha e emitir as ordens de serviço de cada serviço que será elaborado. A princípio é emitida uma ordem de serviço geral para poder dar início ao processo e depois vai fazendo o trabalho de cada item que farão. A CET liberou mais 10 projetos que serão vistoriados, só que preciso verificar se o pavimento está em condições de ressinalizar, quem tem que fazer esse aceite somos nós, temos que ir lá vistoriar e verificar se está em condições de ressinalizar, emitir a ordem de serviço e ressinalizar a via. Mesmo que esse problema esteja sendo lento, ele será uma solução definitiva de todos os problemas que estamos vivendo há mais de 10 anos em relação à manutenção. Teremos muitos problemas ao longo do processo, pois sabemos que não é fácil vencer as barreiras operacionais. Imagina uma cidade como a nossa fazendo quase 160 projetos de sinalização na cidade e alguns deles com a rede cicloviária sendo restaurada, ainda pedir para essas empresas que estão ressinalizando colocar materiais que garantam a qualidade nas redes que estão sendo recapeadas. Onde precisa ser colocado, estamos entrando em contato com a área operacional e pedindo para que eles façam essa sinalização e garantam a segurança nesse período que estão sendo feitas a fresa e a capa.

Aline Pellegrini Matheus – Bom dia, pessoal. Minha pergunta em relação às manutenções é a seguinte, a gente sabe que muitas das estruturas que serão feitas de início são as baseadas da Auditoria Cidadã da Cliclocidade, mas eu gostaria de saber até que ponto esse contrato pode ser mudado, pode sofrer alterações para a inclusão de novas vias? Porque a gente tem vias que não estão constando na Auditoria Cidadã, pois a auditoria foi feita antes dessas estruturas serem criadas e essas estruturas que foram recém-criadas já estão com problemas seríssimos nas suas estruturas,

onde não foi, por exemplo, feito esse estudo de como estava o estado do asfalto e simplesmente jogaram o cimento da ciclovia por cima. A ciclovia está estufando, como é o caso da Hugo Beolchi. É eminente que uma hora acontecerá um acidente sério. Ali precisa ser tratado com urgência, talvez na frente de algo que esteja nessa lista. Além da Hugo Beolchi, tem a Indianópolis que está com problemas de estruturas graves semelhantes, Indianópolis e República do Líbano em toda a sua extensão. Na reunião que foi feito o anúncio do contrato de manutenção com o prefeito, foi anunciado que começaria pela Jair Ribeiro e pela França Pinto. E a França Pinto passou para trás também? Porque você citou outra via aí. Esses são os meus questionamentos e a gente pede urgência na apresentação de um cronograma, assim que possível. Eu sei que você depende da CET, mas como tem representantes da CET aqui na reunião, acho que eles poderiam falar um pouco a respeito de como esse cronograma pode ser montado daqui para a frente para que a gente não fique tão no escuro. A gente não sabe, só sabemos da Jair Ribeiro e não sabemos de mais nada. Isso fora as outras vias que estão sendo apagadas pelo asfalto novo, é o caso da Domingos de Morais, que está sumindo uma estrutura, os cones estão lá mal colocados, a gente não tem segurança nenhuma. Toda vez que eu passo, eu alargo o espaço manualmente mesmo, cone por cone, para eu poder conseguir passar, porque tem horas que o cone vai parar em cima da sarjeta mesmo, não tem condição de a gente passar. Talvez uma solução seria colocar aqueles blocos com fita, igual colocou na Treze de Maio, que traria, pelo menos, uma sensação de segurança maior para nós. Cobrar, mais uma vez, que em todas as manutenções, em todas as criações de estruturas, sejam colocados esses cones. Não dá só para colocar na Vergueiro, porque a Vergueiro é uma via que passa muita gente, as que passam menos pessoas também precisam de segurança.

Dawton Gaia - SMT – Na primeira questão, com relação ao contrato que está em vigor ainda das concorrências. O que seria possível nós fazermos com o nosso contrato com relação a isso? Temos que tomar cuidado, porque tem os prazos legais, e quando eu assumo um problema de um contrato que ainda está em vigor e por lei ele tem que dar garantia de um prazo específico, se eu entrar ele não perde essa garantia e eu não consigo cobrar dele, passa a ser da SMT o problema. Podemos fazer sim, mas todo o cuidado com relação a esse item nós temos que tomar. Quem tem que garantir o programa é a empresa que ganhou essa concorrência. Com relação ao tratamento que eles tem que fazer, eles têm a obrigação sim, eles têm que fazer sim, estamos notificando eles praticamente duas vezes por semana para tomarem providência. Essa providência tem que ser tomada oficialmente. Estamos nessa fase com esse problema específico com a empresa que foi contratada. Com relação ao nosso contrato entrar nessa questão, eu só posso entrar, pelo menos que eu saiba legalmente, em um contrato em vigência após ele ser rompido com aquela empresa, enquanto ela for responsável por isso.

Ricardo Pradas – Bom dia a todos. Vamos complementar a informação sempre que for necessário. O contrato de manutenção estava previsto para 699 km que já pré-existentes. Aline, se for levantada alguma situação que não é da Auditoria Cidadã, mas de outra ciclovia da estrutura que já existente, sim, esse contrato pode ser utilizado. No caso das concorrências, ele ainda está na fase que é garantia de obras, eles têm que fazer essa manutenção. É temerário a gente entrar com outra coisa em relação a isso juridicamente falando. Eu sei que a ansiedade é grande, mas a gente quer que a empresa vá e refaça o que é do custo dela, é da responsabilidade é dela da garantia de obra. Agora, se estamos falando de alguma via que já tinha estrutura que não estava no levantamento da Auditoria Cidadã e que é necessário colocar, a gente vai e ela pode ser colocada normalmente até preencher o valor total de manutenção. A gente tem uma expectativa, a ata permite que a gente faça isso que eles façam mais 65 milhões, além dos 65 milhões que estão programados, se a gente tiver área para poder fazer outro contrato. A gente tem uma sistemática boa de desenvolvimento, é o que a gente procurou com a criação desses fluxos de projetos com a Superintendência de Engenharia,

conseguir também que a gente tenha a renovação da ata, ela é renovável por mais 12 meses, e realizar novos contratos. Tudo isso dependendo de ter orçamento para tal. De uma menina muito ampla, nos 700 km que temos de malha, em vocês levantando alguma coisa que não esteja na Auditoria Cidadã, ela está contemplada nesse processo da ata de manutenção por ser uma ciclovia já existente na ata de manutenção. Nesse caso específico pelas concorrências, é fase da garantia de obra da empresa, a empresa tem que dar garantia e a gente tem que cobrar ela. Estão separadas por causa da questão contratual.

Aline Pellegrini Matheus – Qual é o tempo de garantia de obra? Porque esse problema da Hugo Beolchi, por exemplo, vem sendo relatado já em dois ofícios, o primeiro data de março, ou seja, de 7 meses. Há 7 meses essa ciclovia está com problemas e os problemas estão piorando e se agravando. A gente não tem perspectiva nenhuma de conserto. Como é isso? Quanto tempo a gente ainda vai ter que esperar?

Ricardo Pradas – As notificações que a gente vai fazendo são constantes e reiteradas. O que a gente está fazendo em relação ao contrato em si, e isso eu quero ser muito claro, a gente só não quer encerrar, porque a gente quer implantar todas as estruturas. A nossa condução em relação ao contrato das concorrências é de fazer com que eles executem todas e deem manutenção. O pior cenário que a gente tem em relação às concorrências é fazer o contrato se encerrar sem entregas e sem as manutenção. Isso é um prejuízo gigantesco e a justificativa para conseguir outra empresa para terminar de fazer as estruturas é um tempo que esperamos que seja maior do que forçar a empresa a executar o que falta ser executado. Com grande desgaste junto a vocês e à empresa, a gente quer fazer o contrato ser executado, porque achamos que é a maneira mais correta de a gente conseguir que a estrutura seja implementada e realizada. Se eles desistirem e não fizerem mais, chegará um ponto que a gente vai falar "a empresa desistiu, o prejuízo está maior do que deveria ser em relação à malha cicloviária", aí as medidas são outras em relação a isso. Eu entendo que é o olhar de todos que estão nesta reunião que a expansão da malha cicloviária é mais interessante e a manutenção do que está sendo feito de maneira não tão boa, com a qualidade como gostaríamos que fosse. O interesse maior que a gente multar e cancelar o contrato. A multa e o cancelamento do contrato não atendem as expectativas desse grupo, não atende a expectativa de meta, não atende a expectativa de quem quer os modos ativos, com maior expansão dentro da cidade. Essa é a realidade. A despeito de toda a nossa realidade, de todos os problemas que ocorrem junto a esses três contratos, a gente está tentando perseverar o máximo em prol de ter a expansão dessa malha. Vamos cobrar até que se execute, entendendo que a alternativa colocada a essa situação é pior ainda.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Complementando. Aline, eu recebo, sim, todos os seus e-mails. Naquele primeiro a gente teve até um retorno não completo, mas positivo, que algumas coisas foram feitas. Só para pontuar, a gente manda, é bem desgastante, é bem frustrante como ciclista ver que não está dando uma resposta, mas a gente como um grupo corre atrás, visando exatamente isso que o Pradas falou, não é a melhor execução, não é a melhor forma que gostaríamos, mas de todos os mundos parar seria pior. Eu continuo na busca, com as notificações, com as medidas que podem ser tomadas nesse momento. Eu tenho fé ainda que a gente vai resolver este ano ainda o B.O.

Thomas Wang – Eu queria perguntar sobre a colocação de cones nos locais onde está sendo feito asfalto novo. O único lugar que tem cone é a Verdeiro e eu filmei um atropelamento na Dionisio da Costa. É a única ciclofaixa que faz essa ligação e sumiram com ela inteira, não tem um cone. A ciclofaixa é bidirecional em uma rua dupla mão que está sem sinalização para mostrar ao motorista que tem ciclista ali. O ciclista desce sentido Ricardo Jafet, onde tinha a ciclofaixa, mas, na verdade,

ele está no contrafluxo, porque sumiram com a ciclofaixa. Tinha um ciclista na minha frente, eu estava filmando ele, o cara foi atropelado, porque o motorista resolveu que eram duas pistas já que sumiu a ciclofaixa e ficou aquela discussão. Tem a placa da ciclofaixa, mas não tem cone, não tem faixa, não tem nada ali para avisar o motorista que tem ciclista ali. Esse é um exemplo, eu vi um atropelamento na minha frente acontecendo, tenho isso filmado, não postei em respeito a vocês, porque queria perguntar antes de quem é a responsabilidade de pôr cone. Eu mandei um e-mail na quinta passada ou na sexta e pontuei algumas das que eu tinha passado recentemente na semana passada. Eu mandei os trechos para você onde estava sem cone e sem faixa. Em todos os casos são locais que têm muito movimento, tanto de ciclistas quanto de veículo motorizado. Eu queria saber quem vai colocar os cones? Antes que alguém morra.

Dawton Gaia - SMT – É de responsabilidade sempre do poder público de ressinalizar e, claro, responsável pela segurança do viário sempre será o poder público, CET, SMT, todos nós somos responsáveis pelo sistema viário. CET é responsável de lote a lote, conforme a legislação. Esse problema que você colocou realmente são locais onde tem ocorridos esses problemas. O problema é que quando o poder público não tem perna para poder fazer todas as medidas operacionais necessárias, não tem mesmo, imagina a quantidade de cones e malotões, vamos dizer assim, que teria que ter no estoque para poder sinalizar tudo o que está sendo refeito e recapeado para garantir a segurança. Claro que a responsabilidade específica de quem está pedalando é quem está pedalando. Eu aconselho não andar na contramão, porque o motorista tem a sinalização que ele vê, tem lá a sinalização vertical da rede cicloviária, mas será que ele está enxergando essa sinalização? Eu não estou dizendo que vocês têm alguma responsabilidade sobre isso, mas quem pedala tem que buscar segurança na hora que está pedalando.

Thomas Wang – Dawton, vou te cortar, desculpa. Isso é um absurdo. Vou te interromper e vou ser direto. Vocês tiraram a estrutura e você acabou de dizer que o ciclista não pedale ali. Você disse, a responsabilidade é do ciclista para não pedalar ali. Vocês tiraram a estrutura que existia e não estão dando o que o código de trânsito exige, que é a sinalização temporária. Então, não, a responsabilidade não é do ciclista. A responsabilidade é da prefeitura, da CET.

Dawton Gaia - SMT – Não foi isso que eu falei.

Thomas Wang – Não é assim. O Código de Trânsito diz que se você tira a sinalização, você tem que pôr a sinalização temporária ou a rua estar fechada, interditada. Você sabe muito bem disso. A responsabilidade não é do ciclista se ele é atropelado no lugar onde vocês tiraram a ciclofaixa. Não culpe a vítima. A responsabilidade é da CET que não fez sinalização nenhuma e deixou ao léu.

Dawton Gaia - SMT – Thomas, eu abri a minha fala de quem é a responsabilidade. O que eu estou dizendo para você é o seguinte, eu, como motorista, tomo todas as providências necessárias quando eu estou dirigindo para que eu me sinta seguro no que eu estou fazendo. Se você é ciclista e se sente inseguro pedalando em uma contramão que não tem uma rede cicloviária, não tem um tachão para te proteger, é melhor que você não vá por ali na contramão que você está colocando sua vida em risco.

Thomas Wang – Tudo bem. E por onde você vai se era a única ciclovia conectando duas ciclovias se você tem que trabalhar, Dawton? Me diz. Você voa? Você pega um helicóptero?

Dawton Gaia - SMT – Você vai pela calçada, se for necessário. Eu entendo o que você está falando.

Thomas Wang – Dawton, é uma ladeira, calçada tem degrau. Vocês sabem como é uma estrada de calçada. Não vem falar essas bizarrices de pôr a culpa no ciclista que foi atropelado, porque a ciclofaixa sumiu.

Dawton Gaia - SMT – Eu não estou colocando culpa em ciclista.

Thomas Wang – Você falou que é responsabilidade do ciclista não andar ali. Você falou isso. De novo, Roberto Marinho está sem sinalização há um ano, já foi atropelado gente. O que vocês estão esperando para acabar? Porque tem trechos que vocês fizeram a ciclofaixa, mas tem trechos que não. O resto da sinalização na Roberto Marinho está feita, mas na ciclofaixa não. O que está esperando para acabar? Um ano. Já estamos em dezembro, foi retirado em dezembro de 2022.

Dawton Gaia - SMT – Lá tem uma obra que vão retirar os malotões para poder dar continuidade à ciclovia. É isso que está aguardando.

Thomas Wang – Todo o resto da avenida está sinalizada, exceto a ciclofaixa, só a ciclofaixa que é do outro lado da obra, então o malotão está no meio,. Vocês não sinalizaram a ciclofaixa, mas sinalizaram o resto. O resto não precisava esperar essa obra? Incrível. É coincidência demais. A obra é do outro lado da ciclofaixa, não é da ciclofaixa, mas a ciclofaixa tem que esperar, o resto não. É isso que você não entende.

Dawton Gaia - SMT – Thomas, eu não estou dizendo que não te entendo.

Thomas Wang – Ciclista foi atropelado em local que vocês tiraram a ciclofaixa e a responsabilidade é da CET, porque vocês tiraram e não foram capazes de pôr uma faixa ali, dizendo para o motorista "Diminua. Ciclista na via". "Cuidado. Pedestre", mas está cheio de faixa escrito "Recapeamento", não sei quantos milhões. Entende o que eu estou falando? É um anúncio na TV falando "vamos recapear não sei quantos milhões de metros quadrados de asfalto", mas vocês não são capazes de pôr uma faixa em uma das obras de recapeamento falando "Cuidado. Ciclista na rua", entende? Eu quero muito que aconteça alguma cagada muito grande, do tipo assim como já temos vídeo de viatura da Setran atropelando ciclista, mas que aconteça em um lugar onde vocês tiraram a ciclofaixa, porque vai ser lindo. Vocês vão fazer a propaganda "asfalto novo", e a gente vai encher a rede falando "olha, atropelamento mortal, mataram gente no asfalto novo", porque é isso que está acontecendo, já fiquei sabendo de mais de um atropelamento onde vocês tiraram a ciclofaixa. Com essa resposta que você me dá, você não me dá margem para fazer nada. Vou postar o vídeo e falar que tiraram a ciclofaixa, a CET e o prefeito não estão nem aí.

Dawton Gaia - SMT – Não é verdade que a CET ou o prefeito não estão nem aí.

Thomas Wang – Não estão nem aí, não põem cone. Acabei de te falar que eu filmei um atropelamento, onde você tiraram a ciclofaixa e você está dizendo que o ciclista tem que procurar outro lugar para andar.

Dawton Gaia - SMT – Você pegou uma frase no meio do meu contexto e você está mudando o sentido da minha frase. É muito triste eu escutar de uma pessoa como você que pedala, que é responsável por um grupo que pedala, falar que está esperando e torcendo para acontecer uma coisa grave. Eu fico decepcionado até como uma frase como essa. Já que é para pegar frases isoladas, eu vou pegar a sua também. Tristeza uma pessoa como você falar que está torcendo para que ocorra um acidente grave, fatal. Eu não estou torcendo de jeito nenhum, eu estou fazendo o contrário.

Thomas Wang – Vocês estão trabalhando para isso, tirando a ciclofaixa para o ciclista se virar. Estão fazendo isso na prática. Pode não ser o discurso bonito que vocês usam, mas na prática é o que vocês estão fazendo.

Dawton Gaia - SMT – É muito importante que a gente pense em tudo isso que vocês estão falando. Eu não estou dizendo que você não tem razão, muito pelo contrário, eu acho que você tem razão, sim, em muitas coisas. O esforço que nós estamos fazendo para poder vencer essas barreiras é muito grande, é concentrado. Nós estamos batalhando para que isso deixe de ocorrer. Foi aberta uma frente muito grande de obras que não estamos dando conta de colocar sinalização de segurança. Não significa que nós não estejamos preocupados com isso. A nossa batalha de ampliação da rede cicloviária é constante. Estamos nos esforçando muito para isso. Em nenhum momento nós pensamos em deixar de fazer a nossa parte e cumprir nossas obrigações. Nosso esforço é garantir a segurança para que vocês continuem pedalando. Nós estamos do mesmo lado, não estamos de lados opostos. Precisamos trabalhar juntos. Eu entendo a sua revolta de não estarmos conseguindo sinalizar ou ressinalizar com cone os locais. Eu estou dizendo que nós estamos nos esforçando sim. Isso que você colocou agora, talvez, a gente possa, de fato, onde tem os locais onde seja bidirecional, fazer essa preservação para o ciclista. A gente precisa garantir que a área operacional possa colocar esse material.

Ricardo Pradas – Eu só vou fazer uma consideração que eu ouvi de ciclistas há mais de uma década atrás e eu posso falar, foi da Ciclocidade, estava começando a entender o que era ciclovia, não existia leis e programas na cidade. A palavra que me trouxeram é "todas as vias são cicláveis", tendo estrutura cicloviária ou não. Eu acho que um pouco do que o Dawton quis colocar não é que a culpa é do ciclista, longe disso, ninguém acha aqui que quando o ciclista é atropelado a culpa é dele. É a mesma coisa que falar que o ciclista só pode andar na rede cicloviária e não poderia andar em local onde não tem estrutura cicloviária, isso é uma mentira. Isso sendo uma mentira, na hora que a sinalização está fora, a gente prega o que o Dawton quis dizer e é uma posição de quem anda de bicicleta também, para a gente que é mais exposto tomar mais cuidado, só isso. Não é uma questão de falar que está errado, que não é para ter, de que é culpa do ciclista, não é isso. Eu andando de moto, andando de bicicleta ou mesmo como pedestre tenho que tomar o máximo cuidado possível, quando não tem a sinalização. A gente precisa tomar cuidado, a verdade é essa.

Thomas Wang – Toda a via é ciclável, mas tem uma coisa, uma questão da chamada sensação de segurança, que para a maioria dos ciclistas só existe quando tem uma estrutura. Se você tem uma via e depois você tira, não adianta me dizer que toda a via é ciclável, porque ela provavelmente está usando a ciclofaixa porque ela não se sente segura sem. No caso do local onde eu vi o atropelamento, é a única ciclofaixa que conecta duas ciclofaixas, é um local grande. Não adianta você falar que toda a via é ciclável, primeiro porque tem poucas opções, tanto que a ciclofaixa faz um caminho que não é linear. Você tira e deixa a pessoa na sorte. Isso é inaceitável.

Dawton Gaia - SMT – Eu entendo. Acho que o importante aqui é que a gente parta para uma busca por solução definitiva do que estamos propondo. Escutamos tudo o que você colocou. Nós vamos buscar uma solução para isso. O que importa para nós é que a gente ache uma solução. A solução que vocês estão colocando é ou fazer uma sinalização específica para o ciclista avisando que ali tem uma ciclofaixa, ciclovia, fazer um banner. Preciso ver se conseguimos fazer isso pelo nosso contrato. A solução definitiva é colocar o cone sinalizando o ciclista e colocar um banner ou uma faixa sinalizando eu ali a prioridade é do ciclista. A solução é a sinalização definitiva. Vamos buscar para que, pelo menos, comece a sinalização nessas vias que tem previsto a ciclovia e começar pelas ciclofaixas. A solução é comece pela ciclovia e dois para as outras que precisam de sinalização. Então, quando começarmos a sinalização será pela rede cicloviária. Vou mandar isso para a área operacional e vamos ver a resposta. Se existe um grupo preocupado com a segurança de vocês somos nós. Sabemos do tamanho da nossa responsabilidade na manutenção da rede

cicloviária. Em nenhum momento eu estou culpando o ciclista, pode ser que eu tenha me expressado mal. Eu estou dizendo que a gente precisa tomar cuidado.

Thomas Wang – Vou fazer uma última fala sobre esse assunto. Vocês têm que, no mínimo, colocar cone em todos os lugares onde vocês tiraram a ciclofaixa e o banner avisando, principalmente quando tem via de mão única e ciclofaixa bidirecional. A outra coisa é sinalizar logo.

Jean – Bom dia, pessoal. Eu queria complementar o que algumas pessoas falaram sobre sinalização. Queria citar a ciclovia que tem na avenida Sapopemba. Eu passei por ela nesta semana, eu me mudei de São Mateus há dois anos, essa ciclovia foi requalificada antes de eu me mudar de lá e ela continua no mesmo estado. Só um pavimento que foi feito em concreto, inclusive, porque essa obra foi requalificada, a SMT e CET deixaram um pavimento em concreto lá, eu posso falar que é bom, mas não tem sinalização há dois anos. Isso eu acho um problema muito sério. Eu penso que duas boas soluções são asfalto pigmentado e uma segregação muito firme, um bom muro de concreto. Vale a pena ser falado daquela ilha na Dom Pedro I. Algum caminhão, algum veículo pesado, subiu em uma daquelas ilhas e quebrou, precisa ser refeito. Fica na altura do número 583. Se puder colocar na lista da requalificação da manutenção, eu agradeço. O túnel da 9 de Maio não é um lugar ciclável, porque tem uma placa dizendo que lá não é um lugar ciclável. Não existe um motivo, no meu entender, do porquê é proibido passar. Eu queria reforçar essa discussão toda sobre sinalização, para mim isso é um problema muito sério, porque eu vejo que todo o ano a prefeitura um novo megaprograma de recapeamento na cidade, todo o ano a propaganda que a prefeitura lança é "nós investimos um valor superior ao valor anterior, um valor recorde", já está aí mais de 1 bi por ano sendo escoado para a galera dos carros e a gente fica sofrendo para tentar conseguir migalhas para a causa da bicicleta. Não estou falando isso contra os carros, mas principalmente porque eu acho que todos neste espaço entendem que o nosso objetivo maior é ter mais bicicletas como um modal de transporte na cidade. O restante é reflexo. Se a gente tem mais pessoas andando com segurança na cidade, se a gente tem mais criança na rua, mais idosos, todo mundo andando de bicicleta indo trabalhar ou ir à escola, para o que quer que seja, isso para mim é um reflexo, é um sintoma, de a gente ter mais pessoas andando de bicicleta, elas se retroalimentam. Por isso que eu gostaria de pedir para vocês, Dawton, encaminharem um pedido para a CET para o setor de Pesquisas para colocarem contador móvel de bicicletas na ciclovia da Anhaia Melo, em frente à estação Vila Prudente.

Dawton Gaia - SMT – Esse já foi aceito.

Jean – Esse vai ser o segundo ano em que não acontece uma contagem de bicicleta ali embaixo. Se a gente não acompanha isso, não sabemos quantas pessoas a mais estão andando na cidade, se tem mais gente andando de bicicleta ou não. Eu não estou dizendo que eu sou contra, por favor, não subvertam a minha fala, estou falando isso para quem está lendo a ata no futuro. Mas não adianta a gente fazer mais ciclovias pela cidade, fazer o que quer que seja de estrutura, segregar mais ou não, substituir tudo por só sinalização de solo, não interessa, se no final do ano a gente não tiver mais pessoas andando de bicicleta na cidade, a gente falhou, todo mundo, tanto o movimento social quanto vocês aí dentro. Isso é muito sério, porque é muito chato ficar batendo na tecla da crise climática, 40% de toda a poluição que a gente tem dentro da cidade é gerada pelo transporte e os principais agentes que poluem na cidade são os carros. É chato falar isso, mas não são os ônibus, não são as bicicletas, as motos, por mais que individualmente elas poluam mais, no final da conta quem está no topo são os carros. A gente precisa tirar esse pessoal de dentro dos carros e levar eles para outros meios de transporte.

Dawton Gaia - SMT – Muito obrigado. Gostei muito da sua fala. Eu gosto muito dessas falas bem equilibradas. É uma cobrança séria. A gente entende das dificuldades. Esse final da sua fala que você fez, realmente ninguém sairá ganhando se não houver mais ciclistas, eu concordo com você plenamente. O grande desafio é fazer com que essa cidade seja ciclável. Para ser ciclável, ela tem que oferecer uma rede cicloviária tão segura que seja capaz de tirar o veículo de circulação. É isso que a gente busca.

Jean – Eu tenho certeza de que você apoia integralmente o que eu falei. Só quero corrigir uma coisa no que você está falando, com toda a educação possível. Portugal, França, inúmeras cidades e países estão investindo pesado em ciclovias e estrutura de bicicleta, depois de tudo o que eu vi, dá para falar com muita certeza de que o que tira as pessoas do carro não são estruturas melhores nos outros meios de transporte, mas são estruturas ruins e muito impactantes de forma negativa na vida do motorista. As pessoas não deixam o carro. Portugal é um ótimo exemplo disso. Eles estão investindo em muitas ciclovias e mesmo assim as pessoas não deixam os carros. A única coisa que faz elas deixarem os carros é a gente criar vários pedágios urbanos, várias zonas que são proibidas para passarem de carro, várias ruas integralmente direcionadas ao transporte público à bicicleta, como o túnel da 9 de Julho.

Jose Renato Bergo – Bom dia. Eu queria reforçar o que o Thomas trouxe, porque eu acho que, além das questões pontuais de ciclovias ou de coisas localizadas, existe uma coisa que a gente pode chamar de padronização. Está faltando uma padronização que começa desde os contratos até nos procedimentos internos para que as coisas andem conforme o cronograma. Quando você tem um recape em um lugar que tem ciclovia ou faixa de pedestre, a sinalização tem que acontecer no momento seguinte, não tem que esperar uma semana, duas semanas e até meses para que a sinalização aconteça. Eu acho que isso pode estar descrito em um edital, eu não sei de quem exatamente é a responsabilidade imediatamente de fazer, mas tem que andar junto. O reforço é para que quem faça os editais internamente deixe claro isso. A solução está no procedimento. Isso é uma discussão recorrente, porque todo mundo fica animado demais discutindo e não é a discussão que vai resolver, é o procedimento. Minha sugestão é que vocês olhem para os procedimentos burocráticos, de editais e de contratos e de administração entre os departamentos que fazem esses processos para que a coisa seja fluida.

George Queiroz – Bom dia a todos. Acho que estamos chegando a algumas coisas que unem os nossos problemas aqui. Uma série longa em todas as pautas, uma série de dificuldades e questões burocráticas. A gente ouve, a gente absorve e entende que vocês têm dificuldades, mas essas dificuldades se somam, cada parte que vocês têm dificuldades, quando a gente está falando de expansão. Vocês tem problema com o contrato de manutenção, que foi divulgado em agosto, nós estamos em dezembro, pelo que eu entendi a coisa ainda não engatou. O trabalho da Ciclocidade foi divulgado em agosto, mas são coletas feitas há um ano e meio atrás, ou seja, praticamente já não condizem com o que acontece hoje. De qualquer forma, na Ciclo Cidade a gente teve um trabalho de pegar as fotos via Google, mostrar, a gente fez uma lista de vias mostrando pelo Google e pelas redes sociais que tem vias que nunca tiveram manutenção, desde que foram implantadas. A gente precisa imaginar que esse contrato fosse agilizar, não é o que está acontecendo. Eu entendi que há uma certa discricionariedade de vocês de decidir onde que vai ser feita, onde que não vai e isso pode dar margem a uma decisão que talvez seja política, envolvendo as ciclovias que merecem ou não merecem manutenção, porque a retirada de algumas é uma demanda constante de alguns grupos políticos. Tudo isso demonstra um desprestígio político da nossa pauta aqui, a pauta da bicicleta que é desprestigiada politicamente nesta gestão, porque existem outras pautas de transporte que avançam muito mais. Acaba que o lado político se arvora nessas dificuldades burocráticas que são

imensas. Por mais que vocês falem aqui em reunião que vocês estou a favor da gente, são da nossa pauta, queremos um mundo sustentável, queremos salvar o planeta Terra, não é o que acontece no mundo real, nas ruas, nos asfaltos onde a gente está pedalando as coisas somem, não aparecem, promessa de acontecer e não acontece. A gente fica nervoso, o Thomas fica nervoso, porque ele está na rua vendo as pessoas serem atropeladas. A gente precisa entender que há, sim, um problema político muito sério e que não adiantam palavras aqui. Nenhuma palavra aqui vai mudar o que acontece de fato. Esta reunião é a última do ano e que resume como foi o ano. Um corpo burocrático que não avança e um corpo político que não se interessa.

Dawton Gaia - SMT – Eu considero que as primeiras três pautas são respondidas, inclusive com os cronogramas que estamos propondo aqui. A quarta pauta seria a elaboração de um cronograma de retorno das reuniões regionais.

Márcia e Gregório - CET – Boa tarde a todos. Pretendemos retornar essas reuniões regionais a partir do próximo ano. Neste ano, estamos focando em fazer aquelas duas reuniões semanais que estamos fazendo com a empresa contratada da Cohab para poder colocar em pé aqueles 120 km que estão programados até a próxima gestão. A nossa ideia é que, a partir do próximo ano, a gente tenha reuniões regionais. A gente está querendo que seja uma reunião regional pautada, com tempo e pauta exclusiva para as reuniões.

Dawton Gaia - SMT – Eles estão aceitando a proposta das pautas, retornando a partir do início do ano. Nós estamos fazendo duas reuniões semanais, terças e quintas, para poder concluir todo esse processo da Coabe, dos 120 km, para poder garantir que todos os projetos sejam revisados.

Márcia e Gregório - CET – Nossa ideia é fazer as reuniões regionais, mas com uma pauta, para que a gente possa ter mais foco, porque a gente tem uma equipe pequena atendendo tantas demandas. A gente quer ouvir para poder atendê-los, mas a gente precisa que seja com pautas definidas, para termos as conversas mais focadas e não estender tanto.

Michele Perea Cavinato – Pensar no mesmo formato das do ano passado. Eram quinzenais com duas áreas por vez.

Márcia e Gregório - CET – Eu acho que sim, porque nas reuniões quinzenais a gente consegue se programar e se organizar para poder atender, seriam duas regionais e a gente faz uma pauta.

Dawton Gaia - SMT – É isso. Estamos aguardando uma proposta de pauta de vocês. Fazer uma reunião quinzenal.

Márcia e Gregório - CET – Vamos elaborar um calendário para o ano que vem.

Dawton Gaia - SMT – Vou pedir à Márcia e ao Gregório fazer uma proposta de pauta quinzenal, adequando aos horários que eles têm. E com essa pauta e dias e horários, a gente encaminha para o grupo e o grupo encaminha as pautas para serem discutidas. A ideia é colocar duas regiões por pauta. A próxima pauta é a Benjamin Mansur. Ela tinha paralisado, porque estava aguardando o retorno da própria Subprefeitura e do Verde Meio Ambiente, eu conversei com eles, falei que não ia mais esperar, então está terminando a obra Benjamin Mansur, já está sendo implantada, devem concluir esta semana, com tachões e tudo mais. Com relação à Corifeu, no início da reunião nós já falamos, precisamos marcar uma vistoria conjunta, Secretaria, sociedade civil organizada e CET, para acharmos uma solução definitiva nessas questões. Tem que achar uma solução, e seja ela qual for, nós iremos encontrar juntos. Está sendo colocado no *chat* algumas vias que precisam ser recapeadas e manutenção. Nós nos propusemos a fazer uma proposta para a CET de priorizar a rede cicloviária na manutenção ou colocar materiais que possam garantir a segurança de vocês.

Pedro Ivo – Bom dia a todos. Em relação ao bike, agora estamos esperando a aprovação do orçamento. Parece que já passou em primeira sessão e agora tem votação em segundo turno. A partir da votação de orçamento poderemos ver tudo aquilo contemplado, dentre eles a rubrica do Bike SP. Por ora, é essa a atualização.

Thomas Wang – Eu vou pegar o comentário do Jean, que tem uma coisa que eu havia esquecido. Avenida do Estado vocês fizeram uma ciclofaixa expressa, que só tem uma entrada e uma saída, que é superestreia e que 90% dela está na sarjeta, quando chove não dá para usar, ela está do lado do fura-filas, expresso do Tiradentes, corredor de ônibus. A gente falou na época que vocês fizeram para fazer ela na pista local, porque seria muito mais seguro, já que a velocidade é menor, já que teria acesso aos bairros, não, vocês insistiram em fazer ela do lado esquerdo da pista expressa. Agora tem um monte de banner na Avenida do Estado falando que vão fazer motofaixa azul ali, na pista local, onde vocês falaram quando a gente questionou para fazer a ciclofaixa na local vocês disseram que não tinha largura. Eu gostaria de saber qual é a explicação, porque tem largura para motofaixa azul, mas não tem largura para a ciclofaixa. Se tem espaço para trocar isso, coloca a motofaixa na expressa.

Dawton Gaia - SMT – Não é a mesma largura. Aliás, o momento de vocês com relação a essas larguras é bem intenso e a gente está tentando melhorar essas larguras que estão sendo propostas. A faixa azul tem largura de 90 cm, então não é possível na linha do Estado uma ciclofaixa com 90 cm. Eu posso falar para você com maior tranquilidade que teve uma pessoa insistiu em fazer uma ciclofaixa na Avenida do Estado foi eu, realmente lutei muito para que tivesse essa ciclofaixa lá. Pela característica da via, lá tinha uma faixa de ônibus do lado direito, só é possível fazer a ciclovia se fizer uma ampliação do passeio e colocar no bordo direito da Avenida do Estado. Não existe outra possibilidade. O coroamento da pista é tão acentuado que o caminhão anda muito inclinado e isso colocaria o ciclista em perigo. Para colocar uma ciclofaixa lá na Avenida do Estado, se fosse colocar uma ciclofaixa lá, ela teria que ser muito mais larga que a que estava sendo proposta e não cabia na largura da pista, a não ser que tirasse uma faixa de rolamento, e isso não vai rolar. O objetivo definitivo lá era fazer uma ampliação do passeio e fazer uma ciclovia em todo esse trecho que foi proposto da linha do Estado. Voltou aquele problema da drenagem, talvez uma das soluções seja fazer uma ciclovia em cima e não uma ciclofaixa um pouco mais larga do que a que está lá, porque resolveria o problema da drenagem e dessa conexão pela pista expressa. Isso não inviabilizaria futuramente fazer uma ciclovia no bordo direito da linha do Estado. Nesse momento está sendo implementada essa rede de faixa azul, é uma prioridade da prefeitura, porque o índice de fatalidade é significativo.

Lucian CTB – Oi, gente. Eu queria que desse mais detalhes do Bike SP, não só estar aguardando o orçamento, mas se isso está no projeto do ano que vem. Faz uma atualização do aplicativo e do piloto, como é que estava, se o piloto só vai ser executado ano que vem, o aplicativo já este em teste. Queria que detalhasse essa parte.

Pedro Ivo – O aplicativo está em andamento e foram feitos testes internos para funcionar e estar dentro daquilo que se espera. Agora, a continuidade do programa, colocar ele para rodar, nós vamos depender da inclusão, a criação da rubrica, para que a gente possa ter o valor que a gente precisa para poder realizar o programa, que é aquele valor que a gente vai comprar em crédito de bilhete único para poder disponibilizar àquelas pessoas que participarão do projeto piloto.

Jean – Gostaria de mais detalhes também do Bike SP. Queria saber sobre os valores propostos que foram enviados e qual é a perspectiva de ter esses valores aceites dentro do orçamento do ano que vem. Também acho que seria interessante enviar para a CTB os resultados que foram obtidos da

USP, acho que seria legal a gente poder dar uma olhada neles. Queria falar sobre o que o Thomas falou. Eu lembro que o projeto que foi feito na Avenida do Estado foi feito no bordo esquerdo da pista local e depois a execução foi feita no bordo da pista expressa, ciclofaixa, agora a motofaixa provavelmente vai ser feita no meio das duas faixas na pista local, entre a faixa de ônibus e a pista delimitada para o restante dos veículos. Fica como proposta, até porque existe um número enorme de burocracias para ver essa questão de tirar a ciclofaixa da pista expressa, mandar ela para a pista local, por mais que seja no bordo direito, paralelo à faixa de ônibus, e colocar a motofaixa para a pista expressa. No meu entender, a motofaixa tem uma linearidade que é funcionar como uma faixa expressa, o sentido óbvio dela é estar na pista expressa, e não na local.

Dawton Gaia - SMT – Perfeito. A proposta de mudança de expressa para local vamos encaminhar para a CET.

Jean – Eu queria tirar mais algumas dúvidas. Primeiro, não tem que passar por audiência pública, por nenhum tipo de avaliação da sociedade civil, de algum outro órgão para tornar uma via proibida ao tráfego de bicicletas? Para colocar a placa de proibição em uma via? Porque para instalar uma ciclofaixa, uma ciclovia, a gente precisa passar por uma audiência pública, vários processos burocráticos e trâmites no geral. Para tornar uma via proibida não precisa também? A gente não precisa de audiências públicas ou nenhuma forma de avaliação dessas motofaixas? Até onde eu sei, elas são colocadas à revelia, não tem que ter nenhum tipo de avaliação ou qualquer tipo de sugestão de quem quer que seja. A gente não tem nenhum outro processo para fazer a avaliação para a instalação dessas estruturas? Quais são os resultados que essas estruturas estão trazendo para a cidade? Até onde eu sei, houve uma redução no número de mortos, mas até aí a gente não tem controle de velocidade de tráfego dessas pessoas, quantas pessoas estão passando por dia, quem são essas pessoas, de que forma está sendo instalado ou como isso está prejudicando o restante dos motoristas ou dos outros usuários da via, são coisas que eu estou me questionando. O último questionamento que eu quero fazer é sobre a Agostinho Gomes. Ela está em execução, mas está praticamente concluída, a única sinalização que não estava feita era a faixa no meio da ciclofaixa, que é a divisão de fluxos, sentido indo e voltando, todas as demais sinalizações verticais e horizontais já estão prontas. Eu fui questionar um agente da CET que estava passando se já não poderia começar a executar a autuação desses veículos que ficam estacionados na ciclofaixa, ele me respondeu dizendo que não poderia começar a fazer a autuação ainda, porque ele estava aguardando a obra ser concluída. Se puder me sanar essas dúvidas, eu ficaria grato.

Dawton Gaia - SMT – É praxe da CET toda vez que implanta uma sinalização nova aguardar um período de adaptação para poder começar a fazer a autuação. Como eu falei no início, deve concluir hoje esse balizamento central, que estava faltando a divisão dos fluxos das bicicletas. Realmente, vai acabar essa história de não poder fiscalizar. Teoricamente, o que a gente tem colocado como praxe em locais onde implanta a sinalização específica, aguarda-se 15 ou 21 dias para fazer uma fiscalização. Não sei se é uma lei, mas é uma norma que a CET tem adotado até para que as pessoas possam se adaptar à nova sinalização.

Johnson DR CET – Bom dia a todos. Meu nome é Johnson, sou diretor de representações da CET, represento todos os empregados na diretoria. O dispositivo legal que impede a fiscalização nesse caso é o artigo 90 do CTB. Ele fala que nenhuma penalidade pode ser aplicada quando a infração for deficiente ou incorreta, por isso que o agente não pode efetuar a fiscalização nesses casos.

Dawton Gaia - SMT – Só complementando, a regulamentação está implantada, o que está faltando é essa questão da divisão das faixas do fluxo da bicicleta. Vai implantar hoje e nós vamos acabar com esse problema. O valor do Bike SP neste momento é apenas para o que vai ser testado no

programa piloto que vai ser testado, e nós precisamos dessa aprovação. O valor dos seis meses de testes que serão feitos será esse. Nós estamos aguardando a aprovação. A partir daí, serão feitos os testes. Espero que a gente possa ter dado as respostas que a gente se programou a dar aqui com relação às pautas. Eu gostaria muito que vocês tivessem certeza de que nós estamos do mesmo lado, nós estamos buscando as alternativas e solução de todos que vão surgindo ao longo desse percurso de manutenção, de implantação. Nosso esforço sempre vai ser nesse sentido de garantir sempre uma rede cicloviária mais segura. Muito obrigado a todos. Agradeço mais uma vez pela presença de todos e por todas as contribuições. Tenham um bom dia.

Todos se despedem.