
Reunião da Câmara Temática de Bicicleta

Data: 04/08/2020

Hora: 10h

Local: reunião realizada online por conta da pandemia da covid-19.

Participantes

Poder público:

Diego Xavier Leite

Elisabete França

Evely Lacerda

Grasieli Aline

Juliana Cruz

Julio Rebelo

Luis Gregório

Maria Teresa Diniz

Maria Teresa Fedeli

Paulo Leite Junior

Pedro Ivo Biancardi

Rosa Oliveira

Rosangela

Thiago F Souza

Membros da CT de Bicicleta:

Kristofer Willy

Leonardo

Sasha Hart

Anderson Augusto

Jean Carlos Martins

Lucian de Paula

Leandro Bazito

Thomas Wang

Fernando Abreu

Observadores:

Felipe Claros

Violeta Saldanha Kubrusly

Kristofer Willy – inicia a reunião e pede atualizações sobre o planejamento e a execução do plano cicloviário.

Maria Teresa Diniz – explica definições e processos dos planejamentos dentro do poder público, a fim de alinhar as expectativas com a sociedade civil:

- Plano diretor: estabelece os princípios de desenvolvimento da cidade. Possui um prazo de revisão de dez ou doze anos e tem relação com os investimentos públicos previstos no território.
- Plano plurianual: realizando no primeiro ano de mandato, contendo o planejamento para os próximos quatro anos. O seu desenvolvimento inclui a expectativa de receita coletada, os investimentos que serão feitos e as prioridades. Este plano é detalhado de acordo com as LDOs (Leis de Diretrizes Orçamentárias), que se tratam de leis anuais que ditam as regras e definem o que será feito em cada ano do mandato.
- Plano setorial: estabelece planejamento por temas, como mobilidade, saneamento, habitação, cicloviário, entre outros. Esses planos necessitam estar vinculados as ferramentas de planejamentos e devem ser elaborados em função dos planos macros. Exemplo: o plano cicloviário faz parte do plano de mobilidade, assim como o plano de mobilidade deve estar vinculado ao plano diretor. Ou seja, todos os planos devem estar conectados e equilibrados entre si.

Maria Teresa esclarece que o processo ocorre da seguinte maneira: cada secretaria dentro da prefeitura faz sua proposta de orçamento anual. Depois, a Secretaria da Fazenda faz uma análise geral dos interesses de todas as secretarias para verificar a possibilidade de cada pedido. Neste processo, algumas solicitações são cortadas em ordem da compatibilização geral dos orçamentos setoriais. Quando a revisão é finalizada, a proposta é encaminhada a câmara, que por sua vez confere as propostas e podem fazer algumas modificações antes da aprovação final.

O orçamento anual é aprovado baseando-se em uma expectativa de arrecadação que vai sendo administrada ao longo do ano. Ou seja, os gastos com manutenções e investimentos novos precisam estar alinhados com a receita que será arrecadada ao longo dos anos. Alguns recursos são vinculados, o que significa que mesmo com a mudança de ano, o dinheiro do orçamento não é “perdido”. Outros recursos, ao final do ano, quando não são usados, voltam ao caixa único e devem ser solicitados novamente no ano seguinte.

Ela informa que plano cicloviário será colocado no site nos próximos quinze dias, a partir do momento que é apresentado, passa por consultas públicas e fecha o texto, ele é válido e está vigente. Ele precisará ser revisado conforme sua periodicidade de revisão que está definida no próprio plano. Não há necessidade de nenhuma lei que aprove ele, pois já está vigente e pode ser cobrada a continuidade da execução a cada ano.

Kristofer Willy – confessa ficar receoso por se tratar apenas de um ato administrativo, que cabe a revisão a qualquer momento.

Maria Teresa – questiona qual a reivindicação para gerar mais segurança em relação à execução do plano?

Kristofer Willy – responde que o ideal seria uma lei que criasse o plano cicloviário para ser votada na Câmara, mas entende as limitações da equipe e acredita que um decreto se torna uma opção mais forte juridicamente.

Maria Teresa – diz que a viabilidade do decreto pode ser estudada, mas justifica que juridicamente não considera necessário para que possam cobrar a execução do plano, uma vez que ele já é válido.

Kristofer Willy – acredita que em nível de hierarquia o decreto seja mais potente, pois se posteriormente um novo prefeito resolver modificar o plano, ele se sentirá mais coagido.

Maria Teresa – em sua opinião, neste cenário de mudança de prefeito, ele não poderia invalidar o plano viário sem substituir por outro e sem que esse processo de substituição ou revisão passe pela participação social. Diz que mesmo com o decreto, um novo prefeito poderia alterar o plano cicloviário passando por todos os ritos citados, que são obrigatórios perante a lei dos ciclos.

Kristofer Willy – insiste que o decreto é o máximo que a administração pode fazer na tentativa de fixar uma política pública.

Lucian de Paula – salienta que os ritos do processo de revisão citado por Maria Teresa, podem ser usados para paralisar a execução do plano. Ou seja, não abandonaria o plano cicloviário oficialmente, mas usaria a burocracia como argumento para congelá-lo. Justifica que por este motivo existe a preocupação em ter o maior embasamento jurídico possível.

Sasha Hart – apesar de entender que mesmo que vire decreto ainda exista a possibilidade de uma nova gestão ignorar o plano cicloviário, argumenta que a fundamentação jurídica envolvendo um decreto muda o tom das discussões a respeito do assunto. Reitera que o plano revisado válido, que estava apenas no blog da CET, mesmo que venha a ser colocado no website da CET não terá tanto peso quanto um decreto para a cobrança de sua execução.

Maria Teresa – diz que a possibilidade do decreto será estudada e voltará com uma devolutiva.

Diego Leite – faz apresentação sobre o andamento e cronograma das obras. (Slide apresentação 1)

Leandro Bazito – reporta reclamações dos usuários sobre um desvio acentuado na sarjeta da ciclofaixa da Jacu Pêssego.

Thomas Wang – questiona o motivo da demora para a fase da pintura no trecho entre a Sena Madureira e a Praça da Árvore? Comenta que a situação está se arrastando desde 2018 e que várias outras datas de entregas prometidas não foram cumpridas. Diz não acreditar que as entregas combinadas até o final do ano aconteçam.

Elisabete França – responde que estão cientes da situação da Domingo de Moraes e estão cobrando o empreiteiro, que informou finalizar a obra até meados de agosto. Aproveita para destacar que todas as obras estão contratadas e não cabe ao momento duvidar do cumprimento das entregas.

Thomas Wang – questiona sobre o processo da consulta pública?

Elisabete França – explica que de acordo com a lei federal de licitações 8.666, em casos de licitação que ultrapassem o valor de 20 milhões de reais, se torna obrigatório fazer uma consulta pública durante quinze dias. Após cinco dias da consulta pública, é levado em consideração todas as críticas e sugestões e após mais cinco dias é aberta a licitação. Neste caso, dia 08 de agosto acaba o período da consulta pública e após sete dias será lançada a licitação.

Thomas Wang – menciona o trecho da Miguel Yunes, que na apresentação de Diego está marcando 1,45 km de extensão, mas a marcação do mapa orienta 3 km. Questiona se o restante será feito em ciclofaixa?

Luis Gregório – responde que o trecho com ciclofaixa não entra nesse edital.

Thomas Wang – menciona também sobre a rua Sena Madureira, que foi discutida nas audiências, mas não entrou no mapa. Questiona se ela será feita ainda este ano?

Luis Gregório – responde que será licitada a partir de agosto e diz que os mapas serão atualizados.

Thomas Wang – pergunta se o fato de ter incluído a Sena Madureira vai alterar a km total dos 173 km?

Luis Gregório – responde que não mudará, pois ela entrará como substituta de outra região.

Thomas Wang – comenta ter visto obras no trecho da Paulista perto da Praça do Ciclista e questiona o motivo, já que ao utilizar a ciclovia considerou estar em boas condições.

Luis Gregório – explica que esse trecho será o início da conexão com a Rebouças.

Jeans Carlos – questiona o motivo da mudança de tipologia da Aricanduva, que estava prevista para ser uma ciclovia no canteiro central junto a BRT, e agora será uma ciclofaixa. Observa que a via possui um índice elevado de acidentes e considera a ciclofaixa uma estrutura de segurança relativamente menor.

Luis Gregório – responde que inicialmente a proposta com o Banco Mundial era fazer o BRT com a ciclovia, mas o projeto não avançou e não foi possível aguardar mais um ano. Por esta razão, sem o apoio da parceria, tomaram a decisão de fazer ciclofaixa na Aricanduva. Indica que quando o projeto for retomado, ela poderá ser substituída por uma ciclovia junto ao BRT, conforme o projeto original.

Jeans Carlos – lembra que no início das primeiras requalificações a Elisabete França acordou com a Câmara Temática que nas ciclofaixas já existentes seria usada a sarjeta, mas os novos projetos e estruturas implantadas não contariam a sarjeta como parte da ciclofaixa. Entretanto, aponta que na Jacu Pêssego, um projeto novo, isso não aconteceu. Questiona se a Aricanduva também contará a sarjeta como parte da ciclofaixa?

Luis Gregório – responde que buscam pela excelência dos projetos, mas em alguns casos as vias não possuem largura suficiente para não considerar sarjeta como espaço útil. Diz que na Jacu Pêssego, apesar da utilização da sarjeta, foi implantado o buffer a fim de separar a ciclofaixa do tráfego geral.

Maria Teresa – diz que este assunto foi discutido no Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias e foram definidas três categorias de detalhamento de projeto com os seguintes critérios:

- Larguras mínimas: projetos em que a sarjeta não serve para circular com o pneu da bicicleta, mas pode contar como espaço de balanço ou atrito lateral.
- Medidas ideais: projetos em que existe toda a largura e espaço disponível.
- Excepcionais: projetos em que ocorrem estrangulamentos pontuais. Por exemplo: existe uma árvore que está impedindo de ter toda a largura ideal. Neste caso, se houver um estudo comprovando que este ponto de

estrangulamento não impede de realizar o projeto inteiro da ciclofaixa, é possível justificar a sua realização.

Jean Carlos – rebate dizendo que em cidades de outros países com estruturas e orçamentos muito menores que São Paulo, eles retiram uma faixa de rolamento dos carros. Diz entender que nesta gestão já ficou claro que não haveria essa possibilidade, mas destaca que na Jacu Pêssego existem quatro faixas de rolamento para carros.

Maria Teresa – sugere apresentar na próxima reunião as classificações de projetos e esclarecer as estratégias utilizadas, a fim de criar um debate melhor sobre as vantagens e desvantagens de cada critério.

Jean Carlos – fala da mudança de tipologia de ciclofaixa para ciclovia na rua Bento Guelfi, que foi consagrada nos Workshops e já está presente nos cadernos técnicos, mas ainda não há nenhuma indicação de previsão para o início das obras. Relembra sobre uma obra da Sabesp que abriu um buraco no meio da ciclofaixa.

Leonardo – complementa que nas audiências da Vida Segura, houve reclamações referentes à Bento Guelfi, pois se trata de uma ciclovia que pode causar um efeito negativo na rede inteira do bairro.

Luis Gregório – responde que a obra da Sabesp é inevitável, pois se trata de uma questão de saneamento da cidade. Esclarece que existe a proposta para transformar a ciclofaixa da Bento Guelfi em ciclovia, em um projeto que conta com alçamento junto aos cruzamentos e uma ilha de apoio para a travessia de pedestres e ciclistas. Devido à solicitação da Sabesp por um prazo de seis meses para realização de suas obras, optaram por não a incluir nesta etapa de requalificação atual. Agora que a Sabesp já cumpriu sua obra e restituiu a ciclofaixa com a sinalização, a Bento Guelfi vai entrar na lista das próximas requalificações.

Jean Carlos – pede para que na próxima reunião retornem com um cronograma de previsão de entrega da sinalização de solo da Metalúrgicos.

Fernando Augusto – agradece e parabeniza pela sinalização da Mergenthaler. Aproveita para lembrar do trecho de 200 metros da rua Belmonte que continua sem sinalização no solo.

Luis Gregório – diz que esse trecho já entrou no plano de requalificação da subprefeitura e será implantado rapidamente.

Kristofer Willy – questiona se o trecho do viaduto Pacheco Chaves será substituído pelo Grande São Paulo como forma de acesso ao lado leste? Aproveita para reportar que no trecho final da Ana Neri com a rua da Independência, conectando com a Alves Ribeiro, está sem pintura de solo. Sem a sinalização, os carros entram na via com velocidade, algumas vezes até

invadindo o espaço da ciclovia. Retoma o assunto mencionado em outra reunião sobre a Avenida Dom Pedro e pergunta o motivo de terem quebrado toda a estrutura.

Luis Gregório – responde que em função da obra do metrô no final da Luis Inácio de Anhaia Melo, que vai ocupar o espaço pelo período de um ano, estão estudando um caminho alternativo que foi sugerido pela Câmara Temática. Sobre a Dom Pedro I, explica que o Museu do Ipiranga está em revitalização para criação de novos acessos, e por este motivo estão quebrando. Em relação à situação da Ana Neri, se compromete em verificar para trazer um parecer na próxima reunião. Comunica sobre alguns projetos que vão entrar, mas ainda não estão mapeados: Ricardo Jafet, Praça do Monumento, Avenida Dom Pedro I e Avenida do Estado.

Leandro Bazito – fala do projeto com rotas sugeridas como alternativa na questão da Pacheco Chaves e questiona se na opção do Viaduto Grande São Paulo teria interligação da Luis Inácio de Anhaia Melo até a Avenida do Estado, próximo a Tamanduateí?

Luis Gregório – responde que na pasta de projetos compartilhada o planejamento está detalhado com todas as interligações do viaduto Grande São Paulo.

Leandro Bazito – pondera que o caminho pela Pacheco Chaves seria mais adequado por já estar do lado correto com as alternativas sugeridas. Já o caminho pelo viaduto Grande São Paulo fará sentido se tiver interligação com a Tamanduateí, pois seria um grande feito por conta do bicicletário existente no local. Aproveita a fala para destacar que a Radial Leste não está passando por requalificação e ainda não teve uma data de previsão para o início. Cita a falta de previsão para a rua Vitória Speers e av. Milene Elías também e comenta que Tobias Barreto foi retirada e com a reabertura do Sesc estão sem interligação na Siqueira Bueno, Radial Leste e Parque da Mooca.

Leonardo – expõe preocupação em relação a perigo do viaduto Grande São Paulo, que além da velocidade dos carros enfrenta problemas de iluminação. Em sua opinião a alternativa do viaduto Pacheco Chaves é mais segura por se tratar de uma área comercial.

Luis Gregório – começa respondendo sobre a Radial Leste e relembra que o trecho até o metrô Tatuapé foi uma obra executada e de responsabilidade do metrô. Anuncia que a secretaria está fazendo um levantamento do estado da ciclovia para realizar a requalificação. Já em relação ao projeto de continuidade do Tatuapé até a Bresser, diz que já está em processo licitação e estão estudando uma terceira etapa para estende-la até a região central. Quanto a Vitória Speers, diz não ser uma prioridade no momento, pois estão avaliando a Assis Ribeiro como substituta daquele trecho. Sobre a Tobias Barreto, conta ser

uma demanda que não pode ser atendida e espera que a própria Radial Leste possa suprir. Anota a pergunta sobre a av. Milene Elías para verificar a situação.

Leandro Bazito – rebate dizendo que a Radial Leste não suprirá o trecho da Tobias Barreto, pois se trata de um caminho interno. Alega ser uma ligação importante com a estação do metrô que faz falta para os usuários da região, e também será uma conexão fundamental quando a Bresser for inaugurada. Por esses motivos, pede para que reavaliem a sua retirada. Questiona se tem previsão de quando sairá o projeto da Radial Leste.

Luis Gregório – responde que o cronograma do projeto depende de processos jurídicos citados pela Elisabete França sobre a Lei 8.666. Afirma que o projeto foi elaborado, encaminhado e está incluído nas licitações.

Leandro Bazito – comenta sobre a sarjeta da Jacu Pêssego que está em desnível muito alto. Pede para contatarem a empresa que realizou a obra para verificar o local.

Luis Gregório – responde ser uma questão que já está sendo avaliada e já entraram em contato com a empresa. No momento estão aguardando um retorno.

Lucian de Paula – fala da licitação das ciclovias com a Sena Madureira incluída. Conta que estava analisando o projeto e reparou que no trajeto descendo pela Sena Madureira, passando pelo Cebolinha e entrando na Avenida Ibirapuera, ocorre um alargamento de calçada que a torna bidirecional. Observa que após o alargamento de um quarteirão da calçada, ele é interrompido na Borges Lagoa. Pergunta por que não há o prolongamento de mais um quarteirão, já que há uma ciclovia paralela na Pedro de Toledo?

Luis Gregório – responde que optaram fazer o caminho entrando pela Sagres, para encontrar na Quarto Centenário e chegar no portão do parque. Esclarece que na descida pela Pedro de Toledo, no trecho entre Ibirapuera e Quarto Centenário, existe uma mão inglesa que dificultaria o projeto, então preferiram interromper um pouco antes para tornar a conexão mais segura. Diz que estão revendo o trecho da Pedro de Toledo e se compromete a compartilhar o andamento do estudo.

Kristofer Willy – pede informações acerca do andamento da Rebouças.

Luis Gregório – informa que a obra iniciou hoje.

Sasha Hart – demonstra preocupação se a Rebouças terá bastante tachões e fiscalização para que os carros não invadam o espaço. Sobre a ponte da USP e Jaguaré ressalta ser uma pauta de importância para os ciclistas avançar as conexões para as periferias.

Kristofer Willy – aborda o tema da ciclofaixa de lazer. Apesar da volta delas ser uma boa notícia, gera uma preocupação em relação a covid-19 e a aglomeração

que ocorre nelas. Questiona se a subprefeitura tem algum plano para solucionar a situação? Questiona também o motivo de não liberar o uso da ciclofaixa de lazer durante a semana para auxiliar os trabalhadores que necessitam de opções seguras para a mobilidade em seus trajetos até o trabalho?

Jean Carlos – menciona que no processo de consulta aberta foi proposta a extensão das vias que seriam contempladas pela ciclofaixa de lazer, mas nenhuma sugestão foi acatada.

Elisabete França – explica que neste momento crítico da economia não foi viável aumentar a quilometragem da ciclofaixa, pois alteraria muito o valor de manutenção, que já está por volta de 12 milhões, e provavelmente a empresa que participou do chamamento não aceitaria ser patrocinadora. Quanto a aglomeração nas ciclofaixas de lazer, responde que já possui toda a sinalização e orientações referentes as medidas de segurança da covid-19, mas pretendem reforçar colocando avisos nos relógios eletrônicos. Pede ajuda dos ciclistas ativistas para divulgar a campanha deste assunto.

Leandro Bazito – responde que a sugestão dada era a da ciclofaixa temporária de mobilidade. Acredita que não faça sentido campanhas com discurso de conscientização da quarentena e ao mesmo tempo o incentivo de saídas para pedalar por lazer.

Maria Teresa – comenta estar analisando uma proposta da Uber para realizar uma campanha em relação a segurança sanitária na ciclofaixa de lazer.

Jean Martins – complementa dizendo que a ideia não seria aumentar a quilometragem, mas sim retirar as existentes do centro expandido e levar para a periferia. Cita como exemplo a Salim Farah Maluf, que não tem projeto para estrutura fixa por enquanto e poderia ser utilizada como meio de transporte durante a semana, para que ao invés de ser uma estrutura de lazer, seja uma opção segura de mobilidade durante o momento de pandemia.

Lucian de Paula – menciona terem sugerido a retirada da Paulista, pois a região já contava com o programa ruas abertas. Lembra que durante a consulta pública da ciclofaixa de lazer também enviaram um documento sugerindo ações que barateavam consideravelmente os custos das operações.

Maria Teresa – conforme foi abordado na última reunião do CMTT, fala que a equipe está bastante dedicada na elaboração de projetos, andamentos das obras e contratos de estruturas definitivas. Para realizar projetos emergenciais, é necessário estudar os trajetos, segurança, conexões e afins. Considerando que não é possível atender as duas demandas ao mesmo tempo, acreditam que não seria um benefício deixar de cuidar das estruturas definitivas para planejar ações emergenciais.

Leandro Bazito – questiona se seria viável utilizar um modelo parecido com a ciclofaixa de lazer e patrocinador para aplicar nesta situação emergencial?

Maria Teresa – responde que se tiver patrocinador e projeto será mais fácil ser estudado. Cita a Câmara Temática de mobilidade a pé que está estudando e sugerindo projetos para alargamento de calçadas temporários. Diz que se a CT de bicicleta quiser contribuir desta maneira poderão discutir sobre o assunto.

Jean Carlos – questiona qual a possibilidade de desativar as ciclofaixas de lazer de vias que já tem estruturas fixas e realocar essa quilometragem em vias sem estruturas fixas?

Elisabete França – responde que o contrato já foi assinado e é impossível a modificação. Alerta para que tenham atenção em relação ao patrocínio por conta da crise econômica atual devido a pandemia. Pedre para que aguardem até o ano que vem para pensar em novos modelos para implantar em novas regiões da cidade.

Kristofer Willy – pede devolutiva sobre o Bike SP e a regulamentação do decreto.

Maria Teresa – informa terem estudado o processo e esclarece que se trata de uma Lei que a prefeitura ainda precisa estabelecer critérios de remuneração e valorar a economia gerada a cada vez que for evitada a viagem de um veículo automotor. É necessário também elaborar uma metodologia de aferição da viagem e criar limites para ofertar os créditos no bilhete único, conforme previsto na própria Lei. Também é preciso definir de onde sairá a fonte desse benefício. Diz que será montado um grupo de trabalho com a SMT que envolva todas as competências, não só de mobilidade, mas também de tecnologia, sustentabilidade e modelagem econômica, para conseguir operacionalizar o decreto.

Kristofer Willy – conta que o Police Neto já tem o assunto avançado com empresas de aplicativos e sugeriu realizar um evento de “hackatona” para a criação de um aplicativo que auxilie na operacionalização. Questiona Maria Teresa se o grupo de trabalho já está formado.

Maria Teresa – responde que estão discutindo com as secretarias quais possuem as competências adequadas para estarem envolvidas.

Kristofer Willy – pede parecer sobre a regulamentação da Lei de ciclologística.

Pedro Ivo – atualiza que a Lei 17.322 está sendo objeto de regulamentação e já tem uma minuta de decreto. Explica que o modal de bicicleta é regulamentado pelo Comitê Municipal do Uso do Viário, e para manter tudo concentrado em um único órgão, está tramitando um processo com a minuta de decreto entre os secretários que compõe o comitê: SMT, Secretaria da Fazenda, Secretaria de Governo, Desenvolvimento Urbano, SIURB e SMSUB. Após a devolutiva das pastas envolvidas, o projeto vai ser encaminhado para a Casa Civil para análise da assessoria legislativa do prefeito.

Kristofer Willy – questiona se existe algum prazo para a devolutiva e se ele será o representante sobre o assunto?

Pedro Ivo – se dispõe como representante e responde que faltam manifestação de apenas duas pastas.

Sasha Hart – demonstra descontentamento pelo fato de a Câmara Temática não ter sido envolvida no assunto antes. Reitera que o objetivo é discutir a construção de políticas públicas para evitar insatisfação posterior.

Maria Teresa – encaminha pelo chat da reunião o número do processo SEI da minuta para que avaliem e voltem com sugestões de alterações caso julguem necessário.

Kristofer Willy – segue para a próxima pauta: uso da faixa exclusiva de ônibus por ciclistas.

Julio Rebelo – expressa preocupação em relação a segurança do uso da faixa de ônibus pelos ciclistas. Aponta que estão tentando fazer um tema cicloviário seguro e tem receio dessa ação gerar alto risco, devido as proporções muito divergentes em relação a massa e visibilidade dos veículos. Alega que é necessário estudar a fundo antes de dar um posicionamento sobre o assunto.

Kristofer Willy – pondera que os ciclistas ficam muito expostos nas vias onde tem corredor de ônibus à direita, pois acabam tendo que transitar na faixa do meio, o que considera muito mais inseguro. Pede para que a prefeitura dê atenção a esse tema.

Lucian de Paula – relembra que na gestão anterior o secretário de transporte alegava que apesar da faixa ser exclusiva para ônibus, os ciclistas podiam utilizá-la. Justifica que o volume de ônibus é inferior ao volume de carros e ao transitar na faixa é muito mais tranquilo para o ciclista encostar na calçada para dar passagem ao ônibus do que estar em meio ao fluxo de carros.

Julio Rebelo – diz concordar parcialmente, mas insiste no argumento da diferença de massa e visibilidade. Comenta que o poder público se tornaria responsável pela orientação da utilização da faixa de ônibus pelos ciclistas, por este motivo é necessária uma análise mais precisa antes da decisão final.

Sasha Hart – sobre a questão da responsabilidade do poder público ao orientar a utilização da faixa, rebate que apesar de não ser o ideal, é a opção mais segura. Ressalta que os acidentes e mortes dos ciclistas continuam ocorrendo mesmo fora da faixa exclusiva de ônibus.

Maria Teresa – responde que já se preocupam com os acidentes que ocorrem atualmente e o medo é que os números e a gravidade deles aumentem com essa medida. Declara estarem abertos a discutir o assunto e estudar com mais detalhamento a possibilidade dessa permissão.

Jean Carlos – cita um e-mail enviado sugerindo a alocação de um contador móvel de bicicletas para a estação do monotrilho em São Mateus. Argumenta que é uma estrutura nova, tem um fluxo de bicicletas elevado e é uma conexão direta com o centro. Levanta o fato de ser difícil articular políticas públicas na região por conta da falta de números.

Maria Teresa – alega não ter recebido este e-mail e pede para que Jean encaminhe novamente para que respondam.

Luis Gregório – responde que para colocar o contador móvel depende da equipe da superintendência de sinalização, que são os responsáveis por acompanhar o procedimento de implantação. Diz que o assunto pode ser programado e pede para Jean reencaminhar o e-mail para ele novamente.

Jean Carlos – se compromete a reenviar o e-mail e sinaliza já ter emitido um ofício através do conselho regional participativo.

Leandro Bazito – pede para que o Luis Gregório compartilhe o projeto da Radial assim que for finalizado.

Kristofer Willy – agradece a presença de todos e finaliza a reunião.