



ASSOCIAÇÃO DOS CICLOUSUÁRIOS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS – VIACICLO

Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008

Ofício 010/10

Florianópolis, 13 de maio de 2010

Da Associação dos Ciclousoários d Grande Florianópolis – ViaCiclo

Aos Exmo. Presidente da Comissão Especial para Apresentação e Revisão do Anteprojeto do Plano Diretor de Florianópolis Rodolfo Joaquim Pinto da Luz

Exmo. Prefeito Municipal de Florianópolis Dário Elias Berger

Exmo. Vice Prefeito de Florianópolis João Batista Nunes

Exmo. Presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis Atila Rocha dos Santos

Exmo. Presidente da Câmara Municipal de Florianópolis Gean Marques Loureiro

Assunto: Requerimento de alterações no Anteprojeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Florianópolis

Tendo em vista o disposto no Decreto 8056, de 09 de abril de 2010, que “constitui Comissão Especial para Apresentação e Revisão do Anteprojeto do Plano Diretor” de Florianópolis, a ViaCiclo dirige-se, muito respeitosamente a Vossas Excelências para apresentar óbices ao Anteprojeto de Lei do Plano Diretor Participativo ora em fase de elaboração e para requerer alterações no seu conteúdo relativo às questões da mobilidade ciclística.

Para efeitos de clareza, passaremos a numerar os termos do presente requerimento:

1) Dos destinatários do requerimento

- 1.1) Dirigimos este requerimento também ao Exmo. Prefeito de Florianópolis, ao Exmo. Vice Prefeito de Florianópolis e ao Exmo. Presidente do IPUF para que os mesmos tomem conhecimento de que as diretrizes elaboradas pelas comunidades nas reuniões democráticas e participativas dos Núcleos Distritais não foram respeitadas no Anteprojeto de Lei;
- 1.2) Dirigimos este requerimento também ao Exmo. Presidente da Câmara Municipal para que, na eventualidade dos termos contidos neste documento não serem devidamente acolhidos, possam ser implementadas as medidas reparatórias cabíveis ao Poder Legislativo.

2) Do respaldo legal, técnico e político da entidade requerente

- 2.1) A ViaCiclo é uma entidade sem fins econômicos legalmente constituída que agrega atualmente 227 Associados regularmente registrados; é atuante na região da Grande Florianópolis e reconhecida nacional e internacionalmente por sua clara e competente defesa da democratização da mobilidade urbana, da qualidade de vida dos cidadãos e da sustentabilidade ambiental;
- 2.2) A ViaCiclo promoveu e intermediou diversos processos de formação e aprimoramento técnico sobre a mobilidade ciclística, dos quais se beneficiaram os agentes públicos, contando com a participação de consultores internacionais de renomada experiência;



ASSOCIAÇÃO DOS CICLOUSUÁRIOS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS – VIACICLO

Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008

- 2.3) A ViaCiclo possui consolidado histórico de atuação em parceria com organismos da Prefeitura Municipal de Florianópolis (bem com do Governo do Estado de Santa Catarina) em projetos de interesse convergente;
- 2.4) A ViaCiclo acompanha o processo de elaboração do Plano Diretor Participativo desde seu início; seus dirigentes participaram, em 2006 e 2007, do GT Mobilidade Urbana, grupo coordenado pelo IPUF para apresentar ao Núcleo Gestor do PDP indicações técnicas qualificadoras da mobilidade urbana, com ênfase para as modalidades não motorizadas (vide Relatório do GT Mobilidade Urbana em <http://a.gd/85c7>);
- 2.5) Entre 2007 e 2009, através de seus técnicos e dirigentes, a ViaCiclo participou de 28 reuniões Distritais e do Núcleo Gestor e de 8 eventos sobre o PDP promovido por outras instituições; ministrou 3 oficinas em Reuniões Distritais e 5 palestras em eventos sobre o PDP promovido por outras instituições (vide Relatório de Participação da ViaCiclo em <http://a.gd/85c7>); participou de 4 oficinas coordenadas pela Fundação Cepa, tendo proferido comunicação na primeira delas (vide Anexo 1; disponível em <http://a.gd/8fb996>);
- 2.6) Em todo o processo, a ViaCiclo foi consultada 6 vezes pelos meios de comunicação televisiva e impressa; produziu materiais educativos, eslaides e outras orientações para a inserção da bicicleta no sistema de mobilidade urbana; possui uma página na internet contendo orientações e o histórico da sua participação (vide www.viaciclo.org.br/portal/plano-diretor);
- 2.7) A ViaCiclo tomou a iniciativa procurar a Fundação Cepa e, em reunião com seus técnicos, ofereceu auxílio para a interpretação e adequação das diretrizes distritais para o texto do Anteprojeto de Lei e para eventuais consultorias e sugestões;
- 2.8) Demais associados da ViaCiclo também participaram de várias reuniões distritais e de outros eventos relativos ao PDP na qualidade de cidadãos e foram ouvidos para a produção do presente requerimento;
- 2.9) A ViaCiclo criou um Abaixo Assinado Eletrônico dirigido aos Exmos. Vereadores de Florianópolis intitulado “Pela inclusão da mobilidade ciclística no Plano Diretor de Florianópolis”, o qual, nesta data, conta com 605 assinaturas e pode ser acessado em <http://www.abaixoassinado.org/abaixoassinados/5744> (vide Anexo 2: assinaturas coletadas até 12/05/10; disponível em <http://a.gd/8c0069>).

3) Da pertinência do requerimento

- 3.1) Não obstante as dificuldades estruturais para a elaboração do Plano Diretor Participativo de Florianópolis (inexistência de um calendário público de reuniões, precário sistema de comunicação e de convocação das reuniões distritais, falta de recursos técnicos para os Núcleos Distritais etc.), testemunhamos que as reuniões distritais foram conduzidas competentemente pelos Coordenadores Distritais e que nas mesmas compareceram cidadãos comprometidos e interessados no desenvolvimento social e na sustentabilidade urbana de Florianópolis;
- 3.2) Analisando o marco legal do PDP, é mister afirmar que a desinstalação dos Núcleos Distritais e do Núcleo Gestor por parte da Prefeitura colocou o processo de elaboração do PDP em situação de



- ilegalidade, fato este que está na raiz dos problemas enfrentados para a conclusão do processo e que obrigaram a Prefeitura Municipal de Florianópolis a expedir o Decreto 8056/2010;
- 3.3) A ViaCiclo foi impelida a oficiar o presente requerimento ao constatar que os princípios da democratização do espaço urbano, da justiça social e da sustentabilidade ambiental, presentes no conjunto de diretrizes elaboradas participativamente nas reuniões distritais, ficaram seriamente prejudicados no Anteprojeto de Lei elaborado pela Fundación Cepa;
- 3.4) É necessário corrigir o Anteprojeto de Lei porque o mesmo não confere dignidade e segurança aos usuários da bicicleta como meio de transporte, porque os dispositivos do Anteprojeto de Lei não possibilitam que a mobilidade ciclística possa cumprir suas funções, amplamente reconhecidas, de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, de democratização da mobilidade, de economia da renda familiar, de autonomia do deslocamento e de promoção da sustentabilidade ambiental;
- 3.5) Este requerimento está de acordo com os compromissos assumidos pelo prefeito municipal Dário Elias Berger na "Carta de Compromisso com os Ciclistas" (assinado durante a campanha eleitoral que o reconduziu à chefia do Poder Executivo) e no documento "*Bicycle Charter*" (assinado durante o Congresso Cities for Mobility 2009, ocorrido em Stuttgart de 14 a 16/06/09); (ambos documentos disponíveis em <http://2.gp/gfe>).

4) Dos princípios sustentáveis e democráticos das diretrizes distritais

- 4.1) A ViaCiclo analisou as diretrizes elaboradas pelas reuniões distritais contidas no documento "Diretrizes construídas pela sociedade" (distribuído na Audiência Pública de 03/07/2008 - acessível em <http://2.gp/xwp>) e constatou que as mesmas primam pela democratização da mobilidade, pela justiça social e pela sustentabilidade ambiental;
- 4.2) A estudante do Curso de Mestrado em Geografia Roberta Raquel, na sua dissertação intitulada "Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis" construiu uma sistematização e categorização das diretrizes relativas ao tema Mobilidade Urbana contidas no documento "Diretrizes construídas pela sociedade", trabalho este que possibilitou-nos conhecer que a maioria absoluta das diretrizes dirigem-se à primazia e ao aprimoramento do transporte coletivo (ônibus 23,68% marítimo, 6,54%; sobre trilhos, 2,18%; alternativo, 3,12%); da mobilidade ciclística, 23,36%; de pedestres, 18,38%; e da acessibilidade às pessoas portadoras com deficiência, 10,28%; o mesmo trabalho nos revela que apenas 3,12% das diretrizes solicitam obras como túneis, elevados ou vias rápidas (vide Anexo 3; disponível em <http://a.gd/4dce86>);
- 4.3) Não obstante as menções de prioridade ao transporte coletivo e às formas de mobilidade não motorizada no "Título I - dos princípios, objetivos, diretrizes, estratégias, políticas, programas e modelo de desenvolvimento sustentável de Florianópolis" do Anteprojeto de Lei do PDP elaborado pela Fundación Cepa, os detalhamentos que dever-se-iam seguir a esta indicação são bastante pobres – conforme demonstrado na análise da mobilidade ciclística nos itens 6 e 7 abaixo;
- 4.4) O afastamento das diretrizes comunitárias também é demonstrado na questão dos túneis; no documento "Diretrizes construídas pela sociedade" a palavra "túnel" aparece apenas três vezes; na mais abrangente delas lemos "16.64.2.1.3.2 - Duplicar e alargar ruas, abrir túneis e construir



- elevados somente em benefício da bicicleta e do transporte coletivo e não mais para apenas facilitar a circulação dos carros”; as outras duas são contraposições recíprocas acerca do Bairro Pantanal (a diretriz 16.74.2.1.3.2 requer túnel e a diretriz 16.74.2.1.3.2 rechaça tal alternativa);
- 4.5) No texto do Anteprojeto de Lei ora em discussão, a palavra túnel não aparece nenhuma vez; no Anexo “Mapa 6 – Sistema de Mobilidade” ao Anteprojeto de Lei, a palavra “túnel” também não aparece no mapa nem na Legenda; somente ficamos sabendo que a Fundación Cepa sugere a construção de 5 túneis através da imprensa: no dia 14/03/10 o jornal Diário Catarinense (vide <http://2.gp/yh6>) publicou matéria com o título “Planejando o seu futuro”, contendo mapa com a localização de tais projetos viários – a comparação do mapa do jornal Diário Catarinense com o “Mapa 6 – Sistema de Mobilidade” da Fundación Cepa revela que as linhas pontilhadas neste último significam “túneis”.

5) Da proposta da ViaCiclo para a adequação legal e técnica das diretrizes comunitárias para a inclusão ciclovária

- 5.1) Apesar de baseadas em princípios democráticos e sustentáveis, as diretrizes distritais para a mobilidade ciclística contidas no documento “Diretrizes construídas pela sociedade” são genéricas e requerem adequação terminológica e adaptação à nomenclatura técnica e às práticas correntes nacional e internacionalmente;
- 5.2) A ViaCiclo apresentou, em seminário restrito coordenado pela Fundación Cepa em 22/10/09, proposta de interpretação e adequação das diretrizes distritais; o documento base, intitulado “Inclusão da mobilidade ciclística no Plano Diretor Participativo de Florianópolis”, foi entregue à entidade coordenadora (vide Anexo 1; disponível em <http://a.gd/8fb996>);
- 5.3) Registre-se que a apresentação oral da ViaCiclo foi prejudicada (tempo exíguo para apresentação e ausência de debate) pela falta de organização do seminário, que introduziu, de última hora, novos expositores, entre os quais se destaca a apresentação do empreendedor privado Jat Engenharia, o qual defendeu a construção de um campo de golf no Pântano do Sul – assinale-se que a Jat Engenharia recusou-se a deixar cópia dos eslaides apresentados;
- 5.4) A Fundación Cepa não aceitou a oferta da ViaCiclo de, em “atividade conjunta [...] especificar melhor sua análise, apresentar propostas de forma mais minuciosa e oferecer uma minuta do PDP com a inclusão ciclovária à equipe que coordena esta fase do almejado e necessário Plano Diretor Participativo”;
- 5.5) A leitura do Anteprojeto de Lei do PDP revelou, à ViaCiclo, que suas advertências e recomendações não foram levadas em consideração (ver detalhamento nos itens 6 e 7, a seguir).

6) Do tratamento incorreto da mobilidade ciclística no texto do Anteprojeto de Lei do PDP

- 6.1) A inclusão da mobilidade ciclística aparece no Anteprojeto de Lei com relativa força do “Título I - dos princípios, objetivos, diretrizes, estratégias, políticas, programas e modelo de desenvolvimento sustentável de Florianópolis”, mas de forma genérica e sem ser acompanhado de detalhamento e regulamentação suficiente nas demais partes do documento;



- 6.2) No Artigo 13 a mobilidade ciclística aparece sob a forma de “programa de desenvolvimento de sistemas cicloviários”, portanto remetido a políticas e ações vindouras e incertas;
- 6.3) No inciso XI do Art. 6º o sistema cicloviário é apresentado com um “modal de transporte alternativo”, portanto sem respeito à sua regulamentação legal como veículo (Art. 96 da Lei 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro), ou seja, como meio de transporte;
- 6.4) O Art. 12, que trata da “estratégia de mobilidade e acessibilidade, não inclui a mobilidade ciclística como modalidade de deslocamento capaz de suprir as necessidades de deslocamento para diversas funções em distâncias onde ela é eficaz;
- 6.5) O parágrafo 3º do Art. 13, que trata do “Sistema Viário Padronizado e Hierarquizado” constituído de um “sistema de corredores multimodais” não inclui vias ciclísticas ou estacionamento para bicicletas (bicicletários), o que impede a efetiva multimodalidade e a integração entre todos os meios de transporte na cidade;
- 6.6) O Art. 17, que trata dos objetivos da “estratégia de habitação social” visando as “máximas condições de inclusão” não inclui a construção de vias ciclísticas para facilitar e estimular o uso da bicicleta, veículo amplamente conhecido com propiciador de autonomia de deslocamento e de economia da renda familiar;
- 6.7) O Capítulo X, que trata “do Estudo de Impacto de Vizinhança” não inclui, entre os critérios de avaliação dos efeitos sobre a sociedade (Art. 44, § 4º), a alteração das condições de tráfego (segurança e aumento das distâncias a serem percorridas) de ciclistas – tampouco de pedestres e cadeirantes;
- 6.8) O Art. 12, que trata da “área mínima de estacionamento” das edificações, regula apenas as vagas de automóveis, desconsiderando a necessidade de vagas para bicicletas sob a forma de bicicletários nas habitações multifamiliares e comerciais;
- 6.9) O Capítulo VI, que trata “do Sistema Viário e dos Transportes”, apesar de dever ser “caracterizado por uma rede de vias hierarquizadas” (Art. 247), inclui apenas a “ciclovias” como via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas; esta menção simples inexplicavelmente não considera a “ciclofaixa”, via igualmente regulamentada pela Lei 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro; tampouco considera as sugestões constantes do documento entregue pela ViaCiclo a Fundação Cepa no seminário do dia 22/10/09, o qual recomenda, baseado em orientações técnicas e práticas difundidas nacional e internacionalmente, além das ciclovias e ciclofaixas, a construção de vias compartilhadas sinalizadas sobre calçadas ou nos bordos das pistas de rolamento dos veículos motorizados; desta forma, no capítulo onde deveriam ser discriminados os tipos de vias ciclísticas necessárias e adequadas às diversas condições urbanísticas (ou seja, onde deveria ser inserindo o sistema cicloviário de forma hierarquizada dentro do sistema viário), o atual Anteprojeto do PDP somente reproduziu a menção constante nos Planos Diretores vigentes em Florianópolis (Leis 2.193/1985 e Lei Complementar 001/1997);
- 6.10) Ainda mais grave, o § 1º do Art. 247 condiciona a construção das “Vias Preferenciais de Pedestres, das Ciclovias” a “projetos específicos, ouvido o Órgão Municipal de Planejamento”, enquanto o correto seria regulamentar no texto do Anteprojeto de Lei o tipo de via ciclística a ser construído



- em cada tipo de via pública (por exemplo: em toda Vias Arteriais deve ser construída Ciclovia; em toda Via Sub-Coletora deve ser construída Ciclofaixa; toda Via Local deve incluir estruturas de compartilhamento com ciclistas);
- 6.11) Portanto, o Anteprojeto não estabelece a formação de uma rede ou malha cicloviária, cobrindo toda a cidade, de forma a dar condições de que toda a cidade seja acessível por bicicleta por todos os cidadãos que dela queiram ou precisem fazer uso, seja no deslocamento intrabairros, seja no deslocamento interbairros;
- 6.12) O Arts. 286 e 287, que tratam da “infra-estrutura básica para os parcelamentos em geral”, desobrigou o empreendedor privado de incluir estruturas seguras para o deslocamento de ciclistas e pedestres ao deixar de citar as vias ciclísticas (que deveriam ter sido detalhadas no capítulo referente ao sistema viário);
- 6.13) O Art. 297, que trata do “sistema viário interno dos Condomínios Residenciais Unifamiliares” desobrigou o empreendedor privado de incluir estruturas seguras para o deslocamento de ciclistas e pedestres ao deixar de citar as vias ciclísticas (que deveriam ter sido detalhadas no capítulo referente ao sistema viário);
- 6.14) O Art. 314, que trata dos “Planos Setoriais”, deixou de incluir a necessidade de elaboração de um Plano Setorial Cicloviário; em tal Plano Setorial Cicloviário, deve constar um planejamento a curto, médio e longo prazos, de construção de vias ciclísticas e de adaptação das vias em geral ao tráfego de bicicletas (redução da velocidade, instalação de *traffic calmings*, sinalização adequada); tal plano deve ser iniciado pelas áreas em torno de escolas, serviços de saúde, terminais do transporte público e outros serviços públicos em geral, avançando para as áreas centrais dos bairros e para rotas principais de deslocamento entre os bairros e destes com o centro da cidade.

7) Do tratamento incorreto da mobilidade ciclística no mapa e nos perfis do sistema viário do PDP

- 7.1) Os documentos a que se referem a análise deste tópico estão disponíveis em <http://portal.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/?cms=etapa+conclusiva+pdp>, bem como em <http://a.qd/da35e4>);
- 7.2) O “Mapa 6 – Sistema de Mobilidade” não contempla a indicação de rotas ciclísticas, numa clara demonstração de que o Anteprojeto de Lei elaborado pela Fundación Cepa não projeta o uso da bicicleta como meio de transporte integrado à rede viária municipal, seja inter-bairros, seja intra-bairros; desta forma, o mapa não trata de “Sistema de Mobilidade”, e sim meramente de Sistema de Mobilidade Motorizada;
- 7.3) Os documentos “Perfis Viários 01_04”, “Perfis Viários 02_04”, “Perfis Viários 03_04” e “Perfis Viários 04_04 - Padroes Vias 51 a 62”, não são indicados como anexo no Anteprojeto de Lei, portanto não devem ser considerados para análise; entretanto, prevendo que tal incoerência não seja observada pelo Poder Legislativo, tratamos de avaliar, nos itens abaixo, as graves falhas dos mesmos em relação à mobilidade ciclística;



- 7.4) Os documentos acima citados também demonstram que Fundação Cepa não projeta o uso da bicicleta como meio de transporte integrado à rede viária municipal, uma vez que deixou de inserir vias ciclísticas na maior parte dos perfis viários, não obstante a clara possibilidade técnica se fazê-lo;
- 7.5) Encontramos, nos documentos citados no item 7.3, perfis viários com caixas extremamente largas, mas sem a indicação de ciclovias (ex: Perfil 1 em "Perfis Viários 01_04": largura de 100 m; Perfil 56 em "Perfis Viários 04_04 - Padroes Vias 51 a 62": largura de 85 m);
- 7.6) Encontramos perfis viários com caixas mais estreitas, mas com canteiros centrais que poderiam conter ciclovias centrais ou que, estreitadas, poderiam dar lugar a ciclovias laterais (ex: Perfil 5 em "Perfis Viários 01_04": canteiro de 4,60; Perfil 3 em "Perfis Viários 01_04": canteiro de 3,00; Perfil 14 em "Perfis Viários 01_04": canteiro de 6,80);
- 7.7) A menor caixa onde a Fundação Cepa projeta uma via ciclística é de 50,80 m; persistindo esse erro, bicicletas somente poderão trafegar em vias de trânsito rápido e com a função de ligação inter-bairros;
- 7.8) Encontramos perfis viários com caixas bastante largas contendo ciclovias, mas apenas em uma das marginais da via dos motorizados; persistindo esse erro, dever-se-á instalar grande quantidade de semáforos para facilitar a travessia dos ciclistas para que os mesmos acessem vias perpendiculares ou terrenos/edificações do outro lado da via; caso contrário, os ciclistas terão que realizar viagens de retorno bastante extensas sem a presença de ciclovias – alertamos que passarelas ou passagens subterrâneas são onerosas, por demais espaçadas e aumentam o nível de dificuldade e desconforto das viagens, tornando a mobilidade ciclística pouco atraente (ex: Perfis 15, 20 e 24 em "Perfis Viários 02_04");
- 7.9) Encontramos uma caixa de túnel onde surpreendentemente não consta via ciclística; persistindo essa exclusão, os ciclistas não poderão utilizar tais vias, construídas com vultuosos recursos públicos; persistindo esta exclusão, o poder público municipal estará sinalizando sua prioridade aos veículos automotores (Perfil 21 em "Perfis Viários 02_04");
- 7.10) Encontramos perfis viários com caixas estreitas para a construção de ciclovias, mas que poderiam acolher perfeitamente ciclofaixas unidirecionais em um ou em ambos os lados da via dos motorizados (ex: Perfis 32 e 35 em "Perfis Viários 03_04"; Perfil 29 em "Perfis Viários 02_04");
- 7.11) Encontramos perfis viários com calçadas largas, as quais poderiam ser diminuídas sem prejuízo para os pedestres para dar lugar a ciclovias ou ciclofaixas, ou mesmo para converterem-se em ciclofaixas sobre a calçada (ex: Perfil 28 em "Perfis Viários 02_04"; Perfil 41 em "Perfis Viários 03_04"; Perfil 61 em "Perfis Viários 04_04 - Padroes Vias 51 a 62");
- 7.12) A maior parte dos perfis viários com caixas estreitas pode conter vias compartilhadas sinalizadas; ou seja, com meras sinalizações horizontais e verticais, indicando a presença de ciclistas, alertando para a sua prioridade no trânsito (conforme preconizam diversos artigos da Lei 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro; também aplicando o disposto nos Arts. 13 e 245 do Anteprojeto de Lei do PDP), diminuindo a velocidade dos motorizados para torná-la compatível com a segurança dos ciclistas e restringindo o estacionamento de motorizados na via (ex: Perfil 42 em "Perfis



Viários 03_04”; Perfil 58 em “Perfis Viários 04_04 - Padroes Vias 51 a 62”, Perfil 8 em “Perfis Viários 01_04”).

8) Do requerimento de correção das falhas no Anteprojeto de Lei do PDP

- 8.1) Tendo em vista o exposto, vimos, através desta, requerer a Vossa Excelência que recomende a Chefe do Poder Executivo Municipal a reativação do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de modo a recolocar o processo em estado de legalidade, cabendo a tal colegiado a função de coordenar e supervisionar a elaboração do Anteprojeto de Lei e de encaminhá-lo democraticamente ao Poder Legislativo municipal;
- 8.2) Na hipótese do requerimento acima não ser atendido, requeremos que sejam efetuadas as alterações necessárias no Anteprojeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Florianópolis de modo a corrigir as graves falhas descritas no item “6) Do tratamento incorreto da mobilidade ciclística no texto do Anteprojeto de Lei do PDP” e no item “7) Do tratamento incorreto da mobilidade ciclística no mapa e nos perfis do sistema viário do PDP” deste Ofício.

Cientes do compromisso de Vossa Senhoria com o bem estar dos munícipes, solicitamos ainda a expedição de resposta a este requerimento, colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais, agradecemos a atenção dispensada e enviamos nossas

Cordiais saudações,

André Geraldo Soares
Diretor Administrativo
Viaciclo



ASSOCIAÇÃO DOS CICLOUSUÁRIOS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS – VIACICLO

Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008

RELAÇÃO DE ANEXOS

- Anexo 1** – Eslaides da apresentação da ViaCiclo intitulada “Inclusão da mobilidade ciclística no Plano Diretor Participativo de Florianópolis”, exposto e entregue à Fundação Cepa no Seminário do dia 22/10/09; o documento está disponível em <http://a.gd/8fb996> ;
- Anexo 2** – Abaixo Assinado “Pela inclusão da mobilidade ciclística no Plano Diretor de Florianópolis”; o documento anexado a este Ofício, com as assinaturas coletadas até 12/05/10, está disponível em <http://a.gd/8c0069>; o Abaixo Assinado ainda está aberto e pode ser visualizado e assinado em <http://www.abaixoassinado.org/abaixoassinados/5744>;
- Anexo 3** – Gráfico “Análise das diretrizes comunitárias para a mobilidade urbana”, elaborado por Roberta Raquel para a Dissertação de Mestrado em Geografia intitulada “Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis” (UFSC, 2010); o gráfico pode ser visualizado em <http://a.gd/d6c54c>; o gráfico com as diretrizes analisadas está disponível em <http://a.gd/4dce86> .

BAIXE ESTA REQUISIÇÃO

- ➔ Este documento (Ofício 010/10 de “Requerimento de alterações no Anteprojeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Florianópolis”) está disponível em <http://a.gd/91116e> .

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- ➔ Outros documentos, fotos, vídeos, relatórios, legislação etc. estão disponíveis na página do projeto “Promoção da Mobilidade Ciclística no Plano Diretor Participativo” desenvolvido pela ViaCiclo desde 2007: <http://www.viaciclo.org.br/portal/plano-diretor> .