



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.595, DE 2018

(Do Sr. Felipe Carreras)

Autoriza aprovar a construção, com recursos próprios, e dentro de suas instalações, de um bicicletário em edifícios com mais de 80 (oitenta) unidades e obriga os municípios com mais de 100 (cem) mil habitantes a criar e a elaborar um Plano Municipal Ciclovitário.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1155/2015.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam os Condomínios e Edifícios residenciais privados que possuam mais de 80(oitenta) unidades habitacionais obrigados a realizar reunião, convenção, assembleia geral ou alteração no regimento interno, para aprovar a construção, com recursos próprios e dentro de suas instalações, de um bicicletário.

Parágrafo primeiro - Para implementação deste, quando não houver previsão nos instrumentos constitutivos do condomínio, a assembleia deve estar atenta para o fato de que não se pode alterar a destinação de áreas comuns, mas se pode, no máximo, alterar a forma de uso desses espaços.

Parágrafo segundo – Fica proibido construir um bicicletário em local fechado para depósito de bicicletas em áreas de circulação, pois caracterizaria alteração de destinação de uso.

Art. 2º Ficam os Municípios com mais de 100(cem) mil habitantes autorizados e obrigados a elaborar um Plano Municipal Ciclovitário com o objetivo de converter a bicicleta em um meio de transporte metropolitano cotidiano.

Parágrafo Primeiro - O plano deve apresentar um estudo técnico detalhado e estabelecer diretrizes para a implementação de ações no sentido do objetivo do Plano Municipal Ciclovitário. Nele constará o resultado da necessidade do município de ver ações concretas para desenvolver toda a infraestrutura ciclovitária.

Parágrafo Segundo - O Plano Municipal Ciclovitário deve estar alinhado ao Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) da região que estabelece as metas de desenvolver ações de promoção do uso do transporte público e de outros modais de transporte não motorizados.

Parágrafo terceiro – Este estudo deverá propor e estabelecer uma Política Estadual de Mobilidade por Bicicleta e um Programa de Apoio ao Uso da Bicicleta e ao Ciclista.

Art. 3º Esta lei entra em vigor após 180 (cento e oitenta dias) da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Para lazer, transporte e exercícios físicos, o uso das bicicletas está em alta nas grandes cidades. O hábito, que pode ser muito benéfico para a sociedade e para a saúde, pode ser incentivado pelo condomínio de maneira bem simples,

apostando na constituição de um bicicletário.

Todo condomínio pode ter um bicicletário, desde que este esteja previsto em convenção, regimento interno ou, ainda, que sua criação seja aprovada em assembleia geral.

Porém, para implementação deste, quando não houver previsão nos instrumentos constitutivos do condomínio, a assembleia deve estar atenta para um ponto: não se pode alterar a destinação de áreas comuns. Pode-se, no máximo, alterar a forma de uso desses espaços. Assim, não se deve construir um local fechado para depósito de bicicletas em áreas de circulação, pois assim ocorreria alteração de destinação de uso, por exemplo.

É importante, também, que o condomínio verifique se quer ou não assumir a responsabilidade pela guarda das bicicletas. Tal fato deve estar expressamente delineado no documento que criou o depósito dos referidos meios de transporte. E, caso o condomínio queira ser o guardião das bicicletas, deverá implementar sistema de segurança e fazer constar, de forma expressa, em ata de assembleia a sua responsabilidade em casos de furtos, roubos e danos ocorridos no local.

Contudo, o ideal é que o condomínio não assuma tal responsabilidade. Para tanto, deverá constar em convenção, regimento ou ata de assembleia cláusula expressa de não-responsabilidade civil, sendo esta a forma mais segura de exclusão da obrigação de indenizar por quaisquer furtos, roubos ou danos Causados àqueles bens.

De fato, esta é uma questão que gera muitos conflitos no cotidiano condominial, principalmente quando as bicicletas são de alto valor ou quando os condôminos simplesmente abandonam, sem qualquer identificação, tais objetos na área destinada ao depósito. Nos dois casos, a melhor solução é o condomínio ter em seus atos constitutivos e deliberativos regramentos para dirimir futuros conflitos.

Para as entidades de gestão de condomínio a criação de um espaço para a guarda de bicicletas, especialmente em condomínios compostos por unidades habitacionais de espaço reduzido, é um bom auxílio para os condôminos, além de incentivar um hábito de vida mais saudável.

Pensando nisso, aproveito esta mesma oportunidade para autorizar o Poder Público a pensar e planejar, com vistas a organizar, dirigir e controlar melhor as bicicletas, a partir de um Plano Municipal Ciclovitário que tem por objetivo converter a bicicleta em um meio de transporte metropolitano cotidiano.

O Plano propõe a constituição de uma rede cicloviária que atenda à demanda identificada nos estudos de diagnóstico, detalhados dos municípios de mais de 100(cem) mil habitantes.

A proposta é de integração com o sistema de transporte coletivo de modo que a estrutura prevista atenda a todos os terminais de metrô e ônibus identificados, buscando, assim, incentivar a integração intermodal.

Uma hipótese possível é a de que a rede venha se dividir entre uma rede cicloviária metropolitana, responsável pela articulação municipal, e uma rede cicloviária complementar formada por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

As ciclofaixas foram evitadas devido à recomendação do Ministério das Cidades de que "trata-se de espaço para bicicletas com baixo nível de segregação em relação tráfego lindeiro e apresenta menor nível de segurança aos ciclistas com maiores ocorrências de acidentes e conflitos". Quando previstas, as ciclofaixas devem ser sempre unidirecionais e situadas no bordo direito da via do tráfego automotor.

Outra alternativa, proposta, são as ciclovias segregadas em calçadas, desde que haja espaço suficiente nos passeios públicos.

Pode acontecer de que algumas das vias propostas passam por trechos onde "o sistema viário é inexistente ou há necessidade de desapropriações para promoção da continuidade do sistema cicloviário".

Isso poderá ocorrer porque algumas vias no entorno encontram-se saturadas. Apesar disso, prevê-se que, caso não seja possível a implantação, sejam utilizadas vias paralelas e, se necessário algum desvio, recomenda-se que não estejam a uma distância superior a 500 m da rota proposta.

Sugere-se que no traçado seja considerado o sistema cicloviário existente.

Sala das Sessões, 11 de julho de 2018.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

FIM DO DOCUMENTO
