

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.408, DE 2005

Acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrados.

Autor: Deputado **JOÃO BATISTA**

Relator: Deputado **CUSTÓDIO MATTOS**

I - RELATÓRIO

O art. 41 do Estatuto da Cidade dispõe sobre os casos de obrigatoriedade do plano diretor e fixa, em seu § 2º, que as cidades com mais de quinhentos mil habitantes devem elaborar, além do plano diretor, um plano de transporte urbano integrado, que seja compatível ou esteja inserido no próprio plano diretor. A proposição em epígrafe, por sua vez, pretende acrescentar um § 3º a esse mesmo artigo, determinando que o referido plano de transporte integrado contemple ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas para o trânsito de veículos motorizados de duas rodas. No entender do nobre Autor, seria interessante incluir no Estatuto da Cidade, que é um instrumento importante para atenuar ou mesmo superar os problemas decorrentes das más condições de ocupação do solo urbano, um mecanismo para garantir que o planejamento do transporte urbano seja feito de forma includente.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Concordamos com o Autor quanto ao papel do Estatuto da Cidade como instrumento de gestão urbana capaz de atenuar ou superar os danos causados por qualquer disfunção observada nos padrões de ocupação do solo urbano. O Estatuto da Cidade tem, como um de seus alvos, o estabelecimento de diretrizes gerais da política urbana, ou seja, a definição de rumos para que, por meio de ações concretas, sejam alcançados o objetivo do bom uso do espaço urbano, em favor do bem-estar coletivo, da segurança dos cidadãos e do equilíbrio ambiental (EC, art. 1º, parágrafo único).

Por seu turno, a Constituição Federal, em seu capítulo dedicado à política urbana estatui que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (CF, art. 182, *caput*). A Carta Magna também aponta o plano diretor como o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano (CF, art. 182, § 1º), cujo conceito inclui habitação, saneamento básico e transportes urbanos (CF, art. 21, inciso XX).

Não obstante, como bem observou o nobre Autor da proposição em exame, o Estatuto da Cidade dedica pouca atenção ao tema transportes urbanos, cujo planejamento correto é essencial para a sustentabilidade social, econômica e ambiental dos nossos centros urbanos. No rol das diretrizes constante do art. 2º, vemos apenas a indicação de que a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos deve ser adequada aos interesses e necessidades da população e às características locais (EC, art. 2º, inciso V). Além disso, no capítulo que trata do plano diretor, encontramos a exigência, para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes, de elaboração de um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido (EC, art. 41, § 2º).

O objetivo do projeto de lei ora sob análise é, justamente, o de sinalizar, para os responsáveis pela elaboração desse plano de transporte urbano integrado, no sentido da adoção de ações que favoreçam as práticas do pedestrianismo e do ciclismo, bem como de segregar o fluxo de motocicletas. Com isso, espera-se atenuar os conflitos hoje existentes no sistema viário, tornando-o mais democrático e mais seguro para todos os usuários.

Embora concordemos inteiramente com o nobre Autor no que tange à necessidade de criar condições para a maior segurança de pedestres e ciclistas, temos ressalvas quanto a impor, como diretriz para os nossos municípios, a adoção de faixas segregadas para o trânsito de veículos motorizados de duas rodas. Em primeiro lugar, a adoção ou não de faixas segregadas deve levar em conta as particularidades locais, como, por exemplo, a proporção de motocicletas em relação à frota de veículos da cidade. Uniformizar o uso de uma mesma solução para situações distintas pode fazer com que a implantação do sistema viário torne-se muito cara em determinadas municipalidades, inviabilizando a realização de investimentos. Outrossim, deve-se ter em mente que os eventuais conflitos entre as motocicletas e os demais veículos podem ser minimizados pelo respeito às normas de circulação e conduta presentes na legislação de trânsito, capazes de promover a convivência segura entre vários usuários no trânsito.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 6.408, de 2005, com a emenda que aqui oferecemos.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2006.

Deputado **CUSTÓDIO MATTOS**
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.408, DE 2005

Acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrados.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 3º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, proposto pelo Projeto de Lei em epígrafe, a seguinte redação:

“Art. 41.

§ 3º O plano de transporte urbano integrado, de que trata o § 2º deverá contemplar ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias e ciclofaixas.”

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado **CUSTÓDIO MATTOS**
Relator