



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.408-A, DE 2005

(Do Sr. João Batista)

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. CUSTÓDIO MATTOS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), com o intuito de fixar diretriz específica para os planos de transporte urbano integrados, obrigatórios para cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

Art. 2º O art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 41.....

.....

§ 3º O plano de transporte urbano integrado, de que trata o parágrafo anterior, deverá ditar ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto da Cidade é um poderoso instrumento legal à mão dos administradores municipais. Seus ditames podem ser usados para atenuar e, mesmo, superar más condições de ocupação e utilização do solo urbano. O Estatuto é também uma lei de referência para a comunidade que pretende cobrar do poder público local ações que promovam um ambiente urbano social e economicamente sustentável.

Em vista desse perfil arrojado da lei, é de certa forma surpreendente que tão pouco espaço tenha sido dado ao planejamento de transportes nas cidades, aspecto de suma importância na busca da sustentabilidade acima referida.

De fato, o Estatuto da Cidade não faz mais do que impor a exigência de que as cidades com mais de quinhentos mil habitantes elaborem plano

de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido. Nenhuma diretriz em relação a esses planos de transporte é apresentada.

Nossa intenção, ao propor este projeto de lei, é sinalizar, para as municipalidades responsáveis pela elaboração de um plano de transporte integrado, a necessidade de se favorecer as práticas do pedestrianismo e do ciclismo, formas de deslocamento mais democráticas, menos dispendiosas e ambientalmente mais adequadas. Não apenas isso, porém. Achamos que é importante colocar os que lidam com a engenharia de trânsito nas grandes cidades ante o desafio de promover, sempre que possível, a segregação do fluxo de motocicletas, pela utilização de faixas exclusivas. Essa medida, como já o demonstram algumas experiências, é uma forma de atenuar os conflitos e os acidentes envolvendo motocicletas e outros veículos automotores, tão comuns ultimamente.

Sendo essas as razões que tínhamos a expor, submetemos este projeto de lei à avaliação da Casa.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2005.

Deputado JOÃO BATISTA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

.....

**CAPÍTULO III
DO PLANO DIRETOR**

.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do caput, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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

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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, por unanimidade, com emenda, o Projeto de Lei nº 6.408/2005, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Custódio Mattos.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Leão - Presidente, Custódio Mattos e Laura Carneiro - Vice-Presidentes, Inácio Arruda, João Tota, Maria do Carmo Lara, Pedro Fernandes, Walter Feldman, Zezéu Ribeiro, Ademir Camilo, Costa Ferreira, Márcio Reinaldo Moreira, Nelson Meurer e Pastor Frankembergen.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2006.

Deputado JOÃO LEÃO Presidente

FIM DO DOCUMENTO
