



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Proposta de Lei nº de 2011

(do Senhor Lúcio Vieira Lima)

Dispõe sobre a criação do Estatuto dos Sistemas Cicloviários e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

“CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º. Fica criado o Estatuto dos Sistemas Cicloviários, com o objetivo de vincular os Entes Federativos à promoção do uso de bicicletas como meio de transporte viável e efetivo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Artigo 2º. O transporte por bicicletas passa a ser de implementação obrigatória pelos Entes Federativos respectivos por meio da criação de Sistemas Cicloviários Nacionais, Estaduais e Municipais, de modo a ser implementado como modal na mobilidade da população.

CAPITULO II – DOS OBJETIVOS DOS SISTEMAS CICLOVIÁRIOS

Artigo 3º. Os Entes Federativos cumprirão os seguintes objetivos na criação dos Sistemas Cicloviários:

I – articular o transporte por bicicleta com a malha viária, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d’água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – realizar ciclovias ou ciclofaixas em todos os projetos rodoviários federais, estaduais e municipais, bem como nas estradas em fase de construção;

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V – permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, ou em outros modais, de ciclistas com suas bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VII – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

CAPÍTULO III – DOS CONSELHOS DE POLÍTICA CICLOVIÁRIA

Artigo 4º. Para realizar a implementação dos Sistemas Cicloviários e formulação de políticas cicloviárias, os Entes Federativos poderão criar Conselhos de Política Cicloviária.

§ 1º. Os Conselhos terão as funções de deliberação, assessoramento técnico e fiscalização sobre a política cicloviária do respectivo Ente Federativo.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 2º. Os Conselhos de Política Ciclovária compor-se-ão por, no mínimo, seis membros, sendo dois representantes do órgão executivo de transportes, um representante do órgão executivo de infra-estrutura, um representante do órgão executivo do meio ambiente, e dois representantes de associações representativas de ciclistas.

CAPÍTULO IV – DA COMPOSIÇÃO DOS SISTEMAS CICLOVIÁRIOS

Artigo 5º. Os Sistemas Ciclovários serão formados por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Artigo 6º. A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:

I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

Artigo 7º. A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Artigo 8º. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deverá ser utilizada somente em casos especiais, para dar continuidade ao sistema ciclovário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Artigo 9º. Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, ou demais modais; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação.

CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES URBANÍSTICAS

Artigo 10. A elaboração de projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Artigo 11. Os Entes Federativos deverão viabilizar a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos seus terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Artigo 12. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Artigo 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

CAPÍTULO VI - DA UTILIZAÇÃO DAS CICLOVIAS

Artigo 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II – utilização de patins, patinetes e *skates* nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

CAPÍTULO – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 15. Os Entes Federativos deverão manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Artigo 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via públicas, somente poderão ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo de trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Artigo 17. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário, dos respectivos Entes Federativos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Artigo 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das sessões, em 09 de maio de 2011

Lúcio Vieira Lima
Deputado Federal – Bahia



JUSTIFICATIVA

O sistema viário do Brasil está um caos. Fundado basicamente no transporte de veículos particulares de passeio e ônibus coletivos, não há um grande centro urbano brasileiro que fique imune aos congestionamentos intermináveis e seus efeitos devastadores, com destaque, a saúde daqueles que todos os dias são obrigados a enfrentá-los, diante da total falta de alternativas que deveriam ser proporcionadas pelo Poder Público.

Mudanças são necessárias e urgentes. As construções de metrô e VLT – Veículos Rápidos sobre Trilhos são soluções, mas que demandam certo tempo até estarem aptas a contribuir efetivamente com a melhoria desse problema crônico.

Nesse cenário, tem-se a presente proposição, da criação de um Estatuto dos Sistemas Ciclovitários, como a melhor forma de contribuir com a solução do problema apresentado.

Através dele, os Entes Federativos teriam de buscar imediatamente a implementação do transporte em bicicletas, por meio de ciclovias ou ciclofaixas como modais efetivos a mobilidade da população.

Com isso, os usuários desse sistema, ganham mais qualidade de vida e saúde, o meio ambiente fica menos poluído, o trânsito diminui e, por via de consequência, o stress e as demais doenças provenientes, são minimizadas.

Vale ressaltar, que com a criação de um Estatuto com esse objetivo, a eficiência no deslocamento também é alcançada, seja em pequenas ou médias distâncias.

Isso já foi percebido por alguns centros urbanos como o Rio de Janeiro, Curitiba e Brasília, cujo modelo recém aprovado no Distrito Federal é um destacado exemplo de como se construir um sistema ciclovitário bem estruturado. Em outros países, tais investimentos tiveram retorno de extremo sucesso como a capital dinamarquesa, Copenhague, que hoje é considerada uma das melhores do mundo para os ciclistas. O mesmo se diga quanto a Bogotá, na Colômbia, referência mundial na quilometragem construída de ciclovias.

Nessa linha, se revela fundamental estender a todo o país a implementação dos Sistemas Ciclovitários, a fim de tão logo se tornar regra, imposta pela União, na sua competência legislativa de editar normas gerais quanto ao tema, aos Entes Federativos, a promoção efetiva do transporte por bicicletas, o que ora se propõe.

Sala das sessões, em 09 de maio de 2011

Lúcio Vieira Lima
Deputado Federal – Bahia



CÂMARA DOS DEPUTADOS