



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.346-B, DE 2011

(Do Sr. Lucio Vieira Lima)

Dispõe sobre a criação do Estatuto dos Sistemas Cicloviários e dá outras providências; tendo pareceres da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. LÚCIO VALE) e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. VALADARES FILHO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E

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

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

“CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º. Fica criado o Estatuto dos Sistemas Ciclovitários, 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 Ciclovitários 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 Ciclovitários:

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 POLITICA CICLOVIARIA

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.

§ 2º. Os Conselhos de Política Cicloviária 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 Cicloviários 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 ciclovitário 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.

§ 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 ciclovitário 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 partilhado.

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.

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

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 12 de maio de 2011

Lúcio Vieira Lima
Deputado Federal – Bahia

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende criar o Estatuto dos Sistemas Ciclovitários, 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. De acordo com o texto, o transporte por bicicletas passa a ser de implementação obrigatória pelos Entes Federativos respectivos, por meio da criação de Sistemas Ciclovitários Nacionais, Estaduais e Municipais, de modo a ser implementado como modal na mobilidade da população.

O texto elenca uma série de objetivos que deverão ser cumpridos pelos Entes Federativos na criação dos respectivos Sistemas Ciclovitários, entre os quais mencionamos os seguintes:

- articular o transporte por bicicleta com a malha viária, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- 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;
- implantar ciclovias ou ciclofaixas em todos os projetos rodoviários federais, estaduais e municipais, bem como nas estradas em fase de construção;
- agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas.

Para realizar a implementação dos Sistemas Ciclovitários e a formulação de políticas ciclovitárias, a proposição prevê que os Entes Federativos poderão criar Conselhos de Política Ciclovitária. Esses conselhos terão as funções de deliberação, assessoramento técnico e fiscalização sobre a política ciclovitária do respectivo Ente Federativo e serão compostos por, no mínimo, seis membros, sendo dois representantes do órgão executivo de transportes, um representante do órgão

executivo de infraestrutura, um representante do órgão executivo do meio ambiente, e dois representantes de associações representativas de ciclistas.

Os Sistemas Ciclovitários a serem criados nos termos da proposta serão formados por uma rede viária para o transporte por bicicletas, composta de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo, bem como por locais específicos para estacionamento (bicicletários e paraciclos). O texto traz as definições de ciclovia, ciclofaixa e faixa compartilhada, indicando as características de cada um desses elementos da rede viária e as condições para sua adoção e utilização, no que concerne à relação com os demais usuários do trânsito.

Na sequência, a proposição obriga que terminais e estações de transferência do sistema de transporte coletivo, bem como edifícios públicos e privados onde houver grande fluxo de pessoas devem possuir locais para estacionamento de bicicletas (bicicletários e paraciclos), como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte. Por outro lado, determina que, na elaboração de projetos de construção de praças e parques, deverá ser contemplado o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo, assim como a construção de paraciclos no seu interior. Determina, também, que seja viabilizada a implantação de locais reservados para bicicletários próximos dos terminais e estações de ônibus, metrô e outros meios de transporte coletivo, priorizando as estações localizadas em cruzamentos com vias estruturais. Além disso, as novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os respectivos estudos de viabilidade.

Em suas disposições finais, a proposição define que os Entes Federativos deverão manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, para divulgar o uso adequado de espaços compartilhados. O texto estabelece, ainda, que os eventos ciclísticos, utilizando via pública, 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.

Por último, a proposta prevê que as despesas decorrentes da execução da futura lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias dos respectivos Entes Federativos (suplementadas se necessário). A cláusula de vigência prevê a coincidência entre a data de publicação da nova lei com a de sua entrada em vigor.

Após o exame desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto de lei em foco deverá seguir para o exame sucessivo das Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU), de Finanças e Tributação (CFT), quanto à admissibilidade orçamentária e financeira, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em regime de apreciação conclusiva. Durante o prazo regimental, entre os dias 7 e 15 de junho de 2011, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

Em nossa primeira manifestação sobre a proposta, opinamos pela sua rejeição, por estar tramitando, em estágio mais avançado, proposição semelhante (PL nº 6.474/2009), que nos pareceu mais adequada. Entretanto, o autor da proposta ofereceu argumentos adicionais que nos fizeram reconsiderar a posição anterior.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A questão da mobilidade urbana é, sem dúvida, um dos grandes desafios dos tempos atuais. Como bem apontou o autor da proposta em sua justificação, o fato de os deslocamentos em nossas principais cidades serem fundados, basicamente, no transporte privado e em ônibus de transporte coletivo faz com que praticamente todos esses centros urbanos sofram com os congestionamentos intermináveis e seus efeitos devastadores para o meio ambiente e a saúde das pessoas.

Todos sabemos que, durante a segunda metade do século passado, as políticas públicas em nosso País priorizaram a modalidade rodoviária de transporte, tanto em longas distâncias como em áreas urbanas. Neste último caso, pode-se apontar, como agravante, um viés voltado para a movimentação de veículos privados em detrimento do transporte público, com reflexos negativos nos níveis de

poluição ambiental e no aumento do consumo de combustíveis e dos tempos de deslocamento.

É oportuna, portanto, a iniciativa do ilustre deputado Lúcio Vieira Lima, que pretende incentivar a adoção de novas alternativas para os deslocamentos urbanos. Concordamos com o autor que os investimentos em transporte público de massa sobre trilhos são imperativos para a solução dos problemas apontados, mas representam, também, uma solução de longo prazo, que pode chegar a ser incompatível com a realidade atual de algumas de nossas cidades.

Nesse contexto, a utilização de bicicletas como meio de transporte urbano é uma opção que vem sendo levada em conta atualmente, não só nas grandes cidades brasileiras, mas no mundo todo. As bicicletas, assim como o transporte não motorizado de um modo geral, deixaram de ser vistas apenas como um instrumento de lazer ou como um veículo utilizado em situações de extrema carência, para tornarem-se uma modalidade economicamente atrativa e ambientalmente sustentável, fortemente incentivada em diversos países europeus, como França, Bélgica Holanda e Alemanha.

Embora algumas cidades brasileiras já tenham despertado para a necessidade de por em prática políticas públicas que promovam o tráfego seguro de bicicletas, como a reserva de espaços apropriados e a supressão de barreiras arquitetônicas, podemos dizer que, de modo geral, o uso da bicicleta como meio de transporte não tem recebido a devida atenção dos agentes públicos em nosso País.

A regra geral é que os ciclistas carecem de local próprio para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de segurança, o que gera inúmeros acidentes, muitas vezes com vítimas fatais. Tal cenário aponta para a adoção de sistemas cicloviários, segregados ou compartilhados, bem como para a realização de campanhas de educação para a boa convivência no trânsito.

Não obstante a pertinência da iniciativa, em nossa primeira manifestação opinamos pela rejeição da proposta, por estar tramitando, em estágio mais avançado, proposição semelhante (PL nº 6.474/2009), que nos pareceu mais adequada. Entretanto, o autor da proposta nos enviou um ofício em que argumenta

serem as duas proposições complementares, e não excludentes, o que nos fez reconsiderar a posição anteriormente assumida.

De fato, como bem apontou o ilustre Deputado Lúcio Vieira Lima, a semelhança dos temas abordados faz com que seja desejável a tramitação conjunta dos dois projetos de lei, o que é regimentalmente impossível, tendo em vista que a proposição mais antiga, que tramita em caráter conclusivo, já recebeu pareceres de duas comissões de mérito (art. 142, parágrafo único, do Regimento Interno da Casa).

Por outro lado, apontamos em nosso parecer anterior questão relacionada ao financiamento das ações pretendidas como um aspecto desfavorável à proposta, assim como o indicativo de criação de Conselhos de Política Ciclovária por parte dos Entes Federados. No ofício que nos foi enviado, o autor defende que a proposta não atinge a autonomia dos Entes Federados quanto às dotações orçamentárias, visto que apenas indica que caberá a tais entes, por meio de suas leis próprias, cuidar da dotação específica para a realização concreta do Sistema Ciclovário. De qualquer forma, aspectos relativos à adequação financeira e orçamentária e à constitucionalidade e juridicidade da proposta não são objeto de análise desta Comissão, devendo ser avaliados posteriormente.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.346, de 2011.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2011.

Deputado LÚCIO VALE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.346/2011, nos termos do parecer do relator, Deputado Lúcio Vale.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Devanir Ribeiro, Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jânio Natal, José Chaves,

Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mauro Lopes, Milton Monti, Zeca Dirceu, Camilo Cola, Mara Gabrilli, Ricardo Izar, Vitor Penido e Zoinho.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.346/2011, de autoria do nobre Deputado Lúcio Vieira Lima, dispõe sobre a criação do Estatuto dos Sistemas Ciclovitários, cujo objetivo é vincular os Entes Federativos à promoção do uso de bicicletas como meio de transporte viável e efetivo, contribuindo, assim, para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

O projeto de lei propõe que o transporte feito por meio de bicicletas passa a ser de implementação obrigatória pelos Entes Federativos e com a criação de Sistemas de Ciclovitários Nacionais, Estaduais e Municipais, a ser implementado como modal na mobilidade da população.

O Capítulo II da proposição traz os objetivos que os Entes Federativos deverão cumprir na criação dos Sistemas Ciclovitários, a saber:

- Articular o transporte por bicicleta com a malha viária, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- 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;
- Realizar ciclovias ou ciclofaixas em todos os projetos rodoviários federais, estaduais e municipais, bem como nas estradas em fase de construção;
- Agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

- Permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), ou em outros modais, de ciclistas com suas bicicletas;
- Promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;
- Promover o lazer e a conscientização ecológica.

No terceiro capítulo, o PL propõe a criação de Conselhos de Política de Ciclovias para realizar a implementação dos Sistemas Ciclovitários e para formular políticas ciclovitárias. Descreve que os Sistemas Ciclovitários serão formados por uma rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo; e por locais específicos para estacionamento (bicicletários e paraciclos).

O Capítulo IV trata dos sistemas ciclovitários. Prevê que esses sistemas sejam compostos por uma rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo; e que existam locais específicos para estacionamento – os bicicletários e paraciclos.

As ciclovias serão constituídas de pistas próprias para a circulação de bicicletas, separadas fisicamente do tráfego geral, e serão totalmente segregadas da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central. Terão traçados e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirão sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

O quinto capítulo, que trata das disposições urbanísticas, propõe que a elaboração de projetos de construção de praças e parques, com área superior a 4.000m² (quatro mil metros quadrados) deve contemplar o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo e paraciclos no seu interior; e que as novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

O Capítulo VI do PL propõe o compartilhamento das ciclovias com veículos de atendimento a situações de emergências, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro; com patins, patinetes e *skates* em pistas em que a utilização desses instrumentos não seja proibida; a circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

No Capítulo das disposições finais, a proposição estabelece que os Entes Federativos deverão manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas. Os entes Federativos devem também 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.

Por fim, a proposta prevê que as despesas decorrentes da execução da futura lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias dos respectivos Entes Federativos.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Urbano, conforme art. 32, inciso VII, alínea “a” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD) examinar e deliberar sobre “assuntos atinentes a urbanização e arquitetura; política e desenvolvimento urbano”.

Inicialmente, destaco que qualquer medida que se propõe a contribuir para melhoria dos meios de mobilidade, especialmente nos grandes centros urbanos, merece toda atenção, tendo em vista os graves problemas que a população brasileira vem enfrentando nas grandes cidades.

Na justificativa do Projeto de Lei, o autor da proposição destaca que o sistema viário do Brasil está um caos. O atual modelo, fundado basicamente no transporte de veículos particulares de passeio e ônibus coletivos tem se revelado inadequado. Não há um grande centro urbano brasileiro que não tem sofrido com congestionamentos, deixando a população sem alternativas para mobilidade urbana.

O deputado Lúcio Vieira Lima, autor do PL, também destaca a necessidade urgente de implementar mudanças no atual sistema de transporte brasileiro. Alternativas como a construção de metrô e VLT (Veículos Leves sobre Trilhos) são positivas mas, por demandarem grandes obras necessitam de altos investimentos e prazos longos para serem concluídas.

Assim, o transporte feito por meio de bicicletas, além de ser uma alternativa não poluente e de trazer benefícios para saúde decorrente da prática de atividade física, é também uma alternativa mais barata e com implementação mais rápida, que contribuirá para melhoria do transporte, especialmente nos grandes centros.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.346, de 2011.

Sala da Comissão, 17 de abril de 2012

Deputado VALADARES FILHO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.346/2011, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Valadares Filho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Neto - Presidente, Leopoldo Meyer, Mauro Mariani e Roberto Britto - Vice-Presidentes, Adrian, Edson Pimenta, Fernando Marroni, Flaviano Melo, Genecias Noronha, Heuler Cruvinel, Iriny Lopes, João Arruda, João Pizzolatti, Marco Tebaldi, Nelson Marquezelli, Paulo Ferreira, Rosane Ferreira, William Dib.

Sala da Comissão, em 25 de abril de 2012.

Deputado DOMINGOS NETO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
