PROJETO DE LEI Nº DE 2015.

Dispõe sobre a criação do Planejamento de Política Cicloviaria para a Cidade de Marabá outras providências

O PREFEITO MUNICIAPL DE MARABÁ, Estado do Pará:
Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Torna-se obrigatório, no âmbito do Município de Marabá, o Planejamento de Política Cicloviaria para a Cidade de Marabá, destinado à melhoria e incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte sustentável e qualitativo onde se aplique definitivamente a inclusão social com meio ambiente e qualidade de vida aos usuários e á própria cidade de Marabá.

Art. 2º Para se obter qualquer tipo de programa ou planejamento de uma política cicloviária para Marabá precisa-se dar em dois eixos distintos ; 1) Metas: Para atender os atuais e futuros ciclistas, incentivar o uso da bicicleta em zonas urbanas; 2) Ações: Instalar bicicletários, Campanhas de educação e conscientização, Sinalização vertical e horizontal, Adequação da estrutura viária, Elaboração de planejamento cicloviário, Integração com transporte coletivo e construção de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 3º São requisitos para um meio de transporte sustentável – limpo e acessível – por ser um veículo de transporte e mercadorias podendo ser assim descrito: Como veículo de transporte para deslocamentos de ida e volta ao trabalho e ao estudo; Transporte de mercadorias, na condição de empregado do comércio; Como transporte para entrega de correspondência; Como transporte eventual de produtos e compras, como veículo propulsor de baú ou caixa para transporte de mercadorias vendidas no varejo, como veículo para transporte de pessoas além de condutor.

Art. 4º O Plano Cicloviário deve está inserido no Plano Diretor e no Plano de Mobilidade Urbana da cidade de Marabá, seguindo as diretrizes do Estatuto da Cidade.

Art. 5º As etapas do planejamento cicloviário deve ser sintetizadas: a) Preparação: Delimitar área de estudo e amplitude da ação, Coletar dados (pesquisa, levantamentos estatísticos, mapas), Realizar consultas técnicas, Conhecer outros planos cicloviários, Construir parcerias (Empresas privadas, organizações sociais, etc.), Consultar lideranças políticas e entidades ciclísticas; b) Planejamento: Elaborara o Plano de Ação, definir plano de comunicação e divulgação, Estabelecer cronograma, Assegurara verbas, buscar integração entre Órgãos Municipais: c) Implementação: Organizar estrutura técnica e administrativa, Treinar Técnicos e pessoas envolvidas, Executar o projeto cicloviário, Manter parcerias (órgãos públicos, privados, entidades envolvidas); d) Monitoração e Avaliação: Monitorar e avaliar as ações, Elaborar relatórios, Revisar o Plano de Ação.

Art. 6º Assegurar e facilitar a integração com o transporte coletivo, uma medida extremamente necessária é a integração de bicicleta com o transporte coletivo urbano. O grande facilitador do uso da bicicleta é seu raio de ação limitado. No ambiente urbano, a bicicleta é o veículo mais eficiente e mais rápido em pequenos descolamentos. Isto se faz com a instalação de bicicletários próximos a pontos de ônibus em bairros distantes de medo que o usuário use a bicicleta para se deslocar de casa até o ponto de ônibus. Neste caso, no local da integração o bicicletário precisa ser seguro.

Art. 7º A instalação de bicicletários, isto é, estacionamento para bicicletas, são fundamentais. Sua implantação deve ter baixo custo, que bem planejada e executada, tem impacto imediato no dia-a-dia dos ciclistas, no incentivo ao uso da bicicleta, como também na educação dos ciclistas.

Art. 8º Fica obrigado à necessidade permanente de Campanhas Educativas pelo Órgão Municipal competente, tornando imperativo que motoristas respeitem pedestres e ciclistas, obedecendo a ás determinações do Código Brasileiro de Trânsito.

Art. 9º O chefe do Poder Executivo, após oitivas das entidades representativas do segmento, regulamentará a Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data de sua publicação.

Art.10º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente, Senhores Vereadores:

No objetivo da garantir a qualidade, o acesso e a segurança do ciclista sociedade marabaense e o poder público, juntamente com outras entidades afins instalará bicicletários garantindo segurança dado á vulnerabilidade do furto de bicicletas. É notório na cidade de Marabá o conflito entre pedestre e ciclista, pois estes estacionam suas bicicletas sobre calçadas, amarrando-as em postes e placas, dificultando e impedindo o trânsito de pedestres.
Ainda com o objetivo de garantir segurança ao ciclista, torna-se necessário a sinalização horizontal e vertical pelo setor público municipal competente, com instalação de placas e demarcações nas pistas (vias), embora sob a rubrica de infraestrutura e engenharia, tendo maior impacto como instrumento de mudança cultural, podendo-se dizer que placas de trânsito levam as campanhas educativas para as ruas, dando maior visibilidade. Com o intuito estabelecer ordem ao trânsito e acessibilidade ao ciclista, deve-se instituir a adequação da Estrutura Viária com a construção de Ciclofaixas ou Ciclovias.

"A mobilidade urbana é um atributo da cidade, correspondendo à condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, art. 4º)."

Em janeiro de 2012, por conta de toda a problemática gerada pelo atual planejamento urbano, foi sancionada a Lei Federal nº 12.587 que aponta diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo que, devem ser elaborados planos de mobilidade urbana para município com mais de 20.000 habitantes, no prazo de até três anos.

Antes, havia uma rasa regulamentação no Estatuto das Cidades que exigia plano municipal de mobilidade urbana somente ás cidades com população superior à 500.000 habitantes. Com a nova Lei foi alterada exigência para que sejam implantadas em cidades de menos porte propostas e soluções para os problemas gerados pelo planejamento urbano que prioriza o automóvel, é excludente e promove segregação social.

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano do Ministério das Cidades, criado em 2003, tem como um de seus objetivos valorizar os deslocamentos a pé e de bicicleta (Ministério das Cidades, 2007).

Brasília é a cidade dos extremos, depois de ter a pior nota em mortes no trânsito, possui a maior porcentagem de ciclovia em relação às demais cidades comparadas, com 2,61% de ciclovia, segunda do Rio de Janeiro, com a segunda melhor situação, com 2,54% e logo depois Curitiba, com 2,51%. A porcentagem de São Paulo é 0,21%, Cuiabá 0,81%, Porto Alegre 0,28%, Belo Horizonte 0,40%. Marabá e Natal não possuem nada de ciclovias.

Câmara Municipal de Marabá, 01 de outubro de 2015.

Ilker Moraes Ferreira
Vereador CMM - PHS