Câmara Municipal de Pará de Minas - MG
PROTOCOLO GERAL 1941/2021
Data: 04/10/2021 - Horário: 16:25
Legislativo - PLO 148/2021

PROJETO DE LEI Nº 148/2021

Dispõe sobre a criação do sistema cicloviário no município de Pará de Minas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Pará de Minas decreta:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de Pará de Minas, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, nos termos estabelecidos pela Lei Federal nº 13.724, de 4 de outubro de 2.018.

Parágrafo único. O transporte feito por meio de bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Cicloviário do Município de Pará de Minas será formado 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.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de Pará de Minas tem os seguintes objetivos:

I - articular o transporte por bicicleta, 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 e nas vias públicas;

III - implantar trajetos cicloviários nos locais de maior demanda de usuários;

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

V - promover atividades educativas visando a formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VI - promover o lazer ciclístico e a prática do ciclismo esportivo;

VII - integrar a Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VIII - priorizar a implantação de ciclovias e ciclofaixas às margens de parques lineares, parques ecológicos, margens de lagoas e em outros espaços naturais;

IX - apoiar rotas de cicloturismo.

Art. 4º Fica instituído no município de Pará de Minas o Programa "Você Pedala", visando incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, a ser desenvolvido em parceria com a Secretaria Municipal de Educação nas unidades municipais de ensino da cidade e com a comunidade em geral.

Parágrafo único. São diretrizes do Programa "Você Pedala":

I - a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

II - a redução nos índices de emissão de poluentes;

III - a melhoria da qualidade de vida e das condições de saúde da população;

IV - o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;

V - a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial;

VI - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas em detrimento do transporte público coletivo e de alternativas não-motorizadas.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, atendendo o seguinte:

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

II - poderá ser implantada na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em parques e em outros locais de interesse;

III – deverá ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuir sinalização de trânsito específica.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá em uma faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico para a construção de uma ciclovia, recursos financeiros ou necessidade de segregação em função das condições de segurança de tráfego, bem como quando as condições físico-operacionais do tráfego motorizado forem compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º 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 - CBT.

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

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

Art. 8º O terminal rodoviário, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande afluxo de pessoas deverão incentivar o uso de bicicletas para o transporte na cidade, criando espaços para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura 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, equipados com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deverá contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Poder Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e corredores de ônibus municipais e intermunicipais.

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

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes e viadutos, deverão prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com estudos de viabilidade.

Art. 12. A Prefeitura Municipal de Pará de Minas poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos urbanos de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos de parques lineares que vierem a ser criados deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários fora da via pública, com controle de acesso, poderão ser executadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para a municipalidade, sem exigência de prévia aprovação pelo Executivo Municipal.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo órgão municipal de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I - circular com veículos em atendimento a emergências, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CBT e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II - utilizar patins, patinetes e skates nas pistas onde sua presença não seja proibida;

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde existir trânsito partilhado.

Art. 15. O órgão municipal de trânsito deve 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 pedestres e condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos utilizando via pública somente poderão ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão municipal de trânsito, com solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Pará de Minas, 27 de setembro de 2021.

HELIO ANDRADE DE MELO JUNIOR:07408318607

Assinado de forma digital por HELIO ANDRADE DE MELO JUNIOR:07408318607
Dados: 2021.10.04 14:33:50 -03'00'

Vereador Hélio Andrade de Melo Júnior

JUSTIFICATIVA: O uso da bicicleta conquistou o coração dos brasileiros nestes últimos anos. Seja na busca pelo esporte, por uma vida mais saudável ou até mesmo uma forma mais econômica de transporte, a "magrela" ganha cada vez mais novos adeptos.

O Brasil é atualmente o quarto produtor de bicicleta no mundo, produzindo aproximadamente 4 milhões de unidades ao ano. Uma pesquisa feita pela *Aliança Bike* (associação brasileira do setor de bicicletas) entre 15 de junho e 15 de julho de 2020, com 40 associadas, revelou que as vendas no segmento aumentaram 118% em comparação com o mesmo período de 2019.

Os dados econômicos desse mercado são impressionantes. Apenas no primeiro semestre de 2021, o mercado das bicicletas teve R$ 199,5 milhões de recursos envolvidos no comércio exterior (soma de exportação e importação), número 122% superior ao mesmo período do ano anterior. De 2019 para 2020, as vendas de *bikes* cresceram 50%. Atualmente, existem 36 mil lojas de bicicleta no Brasil, sendo que 42% delas estão na região Sudeste, 25% no Nordeste e 14% dessas lojas já faturam acima de R$ 2 milhões por ano.

Outro aspecto importante a ser considerado é o impacto positivo no meio ambiente. A bicicleta não utiliza combustíveis fósseis, não polui, não gera CO2 e não contribui para o aquecimento global. É o veículo mais sustentável que existe. É o veículo do futuro, inventado no passado.

Com a pandemia da covid-19 e a necessidade de realizar o isolamento social, a bicicleta passou a ser usada como meio de transporte por várias pessoas devido às suas características: é individual, é benéfica à saúde e é utilizada ao ar livre. Nesse mesmo contexto, cresceu também o mercado do "delivery" que transformou a magrela em ferramenta de trabalho para os cicloentregadores, serviço que se tornou essencial.

Mas nem tudo são flores. Apesar de a prática de andar de bicicleta ser benéfico para a saúde, para o meio ambiente, para a economia, os governos não têm dado a devida importância ao setor, sobretudo na elaboração de políticas de mobilidade urbana que favoreçam o uso da bicicleta. A capital brasileira com a maior malha cicloviária é São Paulo, com 681 km. Em seguida, vêm Brasília, Rio de Janeiro, Fortaleza e Salvador. Na parte de baixo dessa tabela, encontramos Macapá, com apenas 11 km, São Luís e Porto Velho. Mesmo que lento, existe um movimento para tornar as cidades mais acessíveis e seguras para os ciclistas e para incentivar a ideia de a bicicleta se tornar um meio de transporte respeitado.

A maioria da população ainda vê a bicicleta como lazer. Algumas cidades têm o incentivo à bicicleta como prioridade em seu planejamento urbano porque hoje isso se apresenta como melhor alternativa viável. Mas a população ainda vê a atividade de pedalar como uma forma mais voltada para o lazer.

Vale a pena ressaltar alguns aspetos legais sobre o tema. O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, traz em seu art. 29: "Os pedestres têm prioridade sobre ciclistas; e os ciclistas, sobre demais veículos". Infelizmente isso não é considerado nas políticas de planejamento e mobilidade urbana.

O CTB prevê, ainda, no art. 21, que "Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (...) II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas".

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, reza em seu art. 24 "O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: (...) III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018).

A propósito, o município de Pará de Minas não possui uma Política Municipal de Mobilidade Urbana. O governo federal ampliou para até 12 de abril de 2023 o prazo para que mais de mil e oitocentos municípios possam elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana (PMU). A medida consta da Lei nº 14.000, de 19 de maio de 2020.

Na esfera municipal, a Lei Complementar nº 4.658, de 29 de setembro de 2006, que institui o Plano Diretor do Município de Pará de Minas, consta, no art. 6.º – "São diretrizes para a ordenação do Trânsito e da Mobilidade no Município de Pará de Minas: (...) VII - Priorizar o transporte não motorizado nas vias públicas com a criação de ciclovias, ciclofaixas e programa de orientação aos usuários sobre a obediência às leis de trânsito." Conforme o apêndice III, a data limite para execução / implantação dessa ação era 31 de dezembro de 2009.

Como se pode constatar, 15 anos se passaram desde a aprovação do Plano Diretor, 11 anos se passaram da data limite estabelecida em lei, e nada foi feito. Nossa cidade não tem sequer um metro de ciclovia ou ciclofaixa.

Em 2021, nosso município completou 162 anos. Nos últimos anos, quantos novos bairros foram construídos? Novos loteamentos foram aprovados, novas avenidas foram abertas, outras revitalizadas, mas os gestores (todos) insistem no erro e, mais uma vez, a cidade perde oportunidade. A cidade cresceu, se desenvolveu e precisa se modernizar.

Nem tudo está perdido, ainda há tempo e ainda há espaço. A cidade que queremos deve ser planejada, compacta, conectada, sustentável e inteligente. A oportunidade de mudar está em nossas mãos e começa com o presente projeto.

Considerando a amplitude e importância desta proposição, sugerimos que a discussão seja realizada também por meio de audiência pública com vistas à participação democrática dos órgãos públicos, organizações da sociedade civil e demais interessados.