



PARECER Nº 01, DE 2015 - CEOF

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS ao PROJETO DE LEI Nº 614, de 2015, que altera a Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005, que "dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal".

AUTORA: Deputada SANDRA FARAJ
RELATOR: Deputado ISRAEL BATISTA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 614, de 2015, em seu primeiro artigo altera o art. 1º da Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005, determinando que:

- deverão ser previstas ciclovias em todos os projetos de obras de construção, ampliação ou adequação em vias públicas, ou nos trechos urbanos das rodovias, bem como nas estradas em fase de construção, que forem executados pelo Governo do Distrito Federal, ou quando executadas mediante convênio com transferência de recursos do orçamento do Distrito Federal;

- prioritariamente serão implantadas ciclovias, podendo ser substituídas por ciclofaixas quando, mediante estudo técnico, se comprovar a inviabilidade da primeira alternativa;

- quando, por meio de estudo técnico, se verifique que as condições de relevo não favoreçam a utilização de bicicletas, ou quando as características da via pública em análise não recomendar o tráfego de bicicletas, se dispensará a implantação de ciclovias.

Pelo art. 2º da proposição, as ciclovias serão constituídas por pista de rolamento destinada exclusivamente ao uso de bicicletas, segregada, projetada e implantada de acordo com as normas técnicas pertinentes, e amplamente sinalizada.

Já o art. 3º dispõe que, no caso de nova rodovia, estrada vicinal ou via urbana, bem como suas respectivas ampliações, duplicações, ou alterações no traçado, a ciclovia ou ciclofaixa deverá estar prevista nos projetos de execução.

Na justificativa do projeto de lei, a autora informa que *"hoje, as ciclovias são uma solução economicamente viável para diversos problemas no setor de transporte..."* e que *"visando os princípios da eficiência e da economicidade, o Poder Público deve executar obras viárias contemplando a construção de ciclovias ou, quando se mostrarem tecnicamente inviáveis, pelo menos ciclofaixas".*

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.



II – VOTO DO RELATOR

Conforme determina o art. 64, II, "s", do Regimento desta Casa, compete à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças emitir parecer sobre o mérito de matérias referentes ao sistema de viação e de transportes.

Cabem os seguintes comentários sobre a proposição em análise.

A infraestrutura cicloviária pode ser dividida em três grandes grupos que formam as redes e rotas cicloviárias¹. São eles:

- o espaço totalmente segregado, caracterizado como ciclovia.
- o espaço delimitado na pista, calçada ou canteiro, identificado como ciclofaixa.
- o espaço compartilhado.

Pelo Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a ciclovia é *"a pista própria destinada à circulação de ciclos², separada fisicamente do tráfego comum"*. Pode ser unidirecional (quando apresenta sentido único de circulação) ou bidirecional (quando apresenta sentido duplo de circulação). Existem muitas situações capazes de caracterizar uma ciclovia, sendo a mais clássica a que corresponde ao espaço em desnível com relação à via, separado por elemento físico delimitador (elemento geométrico ou área verde). Existem também ciclovias no mesmo nível da pista e separadas do fluxo de veículos por elementos geométricos, como ilhas, calçadas, blocos pré-moldados e balizadores. Quanto a sua localização na via pública, elas podem estar dispostas nas vias laterais das pistas, nos canteiros centrais e calçadas. A sua localização fora da via pública pode ser em áreas não edificáveis, faixas de domínio e parques públicos.

Já a ciclofaixa é, segundo o CTB, *"parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica"*. Ou seja, ciclofaixa é a parte da pista, calçada ou canteiro central destinada à circulação exclusiva de veículo de pelo menos duas rodas, a propulsão humana, delimitada por sinalização viária (horizontal, vertical e/ou semafórica), podendo ter piso diferenciado e ser implantada no mesmo nível da pista de rolamento ou da calçada ou do canteiro. Também pode ser unidirecional ou bidirecional.

Finalmente, os espaços compartilhados são aqueles em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou com outras espécies e categorias de veículos automotores, criando condições favoráveis para sua circulação. Pode ser calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista. Nesses espaços é fundamental que haja sinalização, comunicando o compartilhamento para evitar acidentes.

Entre os fatores que influenciam a mobilidade dos ciclistas, alguns dos aspectos mais relevantes são:

- qualidade física da infraestrutura, seja ela uma ciclovia, ciclofaixa ou espaço compartilhado, incluindo a redução de velocidade na aproximação de pontos perigosos, a sinalização e a iluminação;

- qualidade ambiental dos trajetos, incluindo basicamente o tratamento paisagístico, como canteiros, sombreamento e pontos de apoio;

¹ Cartilha do Ciclista, Ministério das Cidades, 2015.

² Pelo CTB, "ciclo" é o veículo de pelo menos duas rodas e a propulsão humana.



- infraestrutura contínua, especialmente a manutenção de um nível homogêneo de segurança de tráfego em todo o trajeto. Isto sem esquecer da importância do tratamento das interseções, onde a bicicleta deve ter espaços adequados e independentes para realizar as travessias necessárias à continuidade de um trajeto;

- facilidade para guardar a bicicleta, oferecendo estacionamentos seguros (bicicletários ou paraciclos) em vários pontos do espaço urbano. E, em muitos deles, é essencial que haja controle de acesso e vigilância permanente;

- integração da bicicleta com outros modais de transporte, sendo este um item essencial para a ampliação da mobilidade dos ciclistas. Para tanto, na integração deve existir espaço para a guarda em segurança da bicicleta, equipamento de apoio, banheiros, bebedouros, áreas de descanso e outros elementos que gerem atratividade pelo uso desses espaços e permanência no uso do serviço de transporte público.

A Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que criou o "Sistema Ciclovitário do Distrito Federal", determina, em seus arts. 2º e 3º, *verbis*:

"Art. 2º O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal 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 Ciclovitário do Distrito Federal deverá:

(...)

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;

(...)"

E a mesma Lei enfatiza, em seu art. 11:

"Art. 11. 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."

Diante desta realidade, é de todo meritória a preocupação da ilustre autora da proposição, em exigir que, em todos os projetos viários executados pelo Governo do Distrito Federal, ou com transferência de seus recursos orçamentários, sejam projetos de construção, ampliação ou adequação, se incluam a previsão de ciclovias e/ou ciclofaixas, sendo dispensada essa exigência apenas por motivação técnica.

Dessa forma, esta Comissão posiciona-se pela aprovação, no mérito, do Projeto de Lei nº 614, de 2015.

Sala das Comissões, em

Deputado AGACIEL MAIA

Presidente

Deputado ISRAEL BATISTA

Relator