



# Câmara Municipal

## COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Ofício do Expediente nº 077/2020 – Do grupo local do Greenpace no Leste Paulista – Encaminha sugestão de proposta legislativa.

Parecer favorável da Comissão de Justiça e Redação pelo arquivamento da presente propositura, com encaminhamento de cópia ao Executivo Municipal, para conhecimento e providências.

**PARECER FAVORÁVEL.**

Plenário Dr. Durval Nicolau, 17 de agosto de 2020.

**PATRÍCIA MAGALHÃES TEIXEIRA NOGUEIRA MOLLO**

**RUI NOVA ONDA**

**GÉRSO N ARAÚJO**





COMISSÕES

*Deputado e Colaborador*

DATA

*10/08/2020*

PRESIDENTE

São João da Boa Vista, 06 de julho de 2020

Exmº Senhor

Vereador Antônio Aparecido da Silva

Presidente do Legislativo Municipal

Câmara Municipal de São João da Boa Vista

OFÍCIO DO EXPEDIENTE 0771220

Dirijo-me a V. Exa. para encaminhar, a título de sugestão de iniciativa legislativa, texto elaborado pelo grupo local do Greenpeace no Leste Paulista - GPBR LP, que dispõe sobre a criação de um sistema cicloviário para o município de São João da Boa Vista. O sistema cicloviário seria composto por ciclovias, ciclofaixas, sinalização e locais para estacionamento das bicicletas, interligando bairros e centro. A implementação desse sistema além de colaborar com melhorias no tráfego da cidade, também contribui para com o meio ambiente e saúde pública e promove equidade no acesso das vias públicas.

Colocamos nossa entidade à disposição desse Colegiado para o debate do assunto.

Atenciosamente,

Beatriz Luciano Ferreira  
Representante de Campanha

A Disposição dos Vereadores

*10/08/2020*

*Fili*  
Presidente

Contato:

Beatriz L. Ferreira

beatriz.ferreira@sou.unifeob.edu.br

(19) 98281-4291

APROVADO EM VOTAÇÃO ÚNICA

*30/08/2020*

PRESIDENTE

CAMARA MUNICIPAL DE SAO JOAO

PROTOCOLO DE ENTRADA

Sequência: 421 / 2020 Data/Hora: 04/08/2020 09:47

Descrição:

OFICIO DO EXPEDIENTE

SUGESTÃO DE INICIATIVA LEGISLATIVA



## SUGESTÃO

### ASSUNTO:

Dispõe sobre a criação do sistema cicloviário de São João da Boa Vista.

### TEXTO DA SUGESTÃO:

#### **CAPÍTULO I** **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Esta Lei estabelece a criação do Sistema Cicloviário do Município de São João da Boa Vista – Ciclo + São João – para fomentar o uso de bicicletas como meio de transporte na cidade de São João da Boa Vista, com os seguintes objetivos:

I – Contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

II – Criar, ampliar e aperfeiçoar continuamente a infraestrutura cicloviária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta na malha urbana da cidade, incluindo: tratamentos cicloviários em vias existentes, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, previsão de tratamento cicloviário na infraestrutura viária planejada para o município;

III – Ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São João da Boa Vista e reduzindo o uso do transporte motorizado individual;

IV – Contribuir para a melhoria de qualidade ambiental na cidade, por meio da redução do consumo de combustíveis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), e da poluição sonora e de vibrações;

V – Proporcionar a qualificação urbanística, de modo que todos possam se beneficiar da melhoria proporcionada pelo fomento ao uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;

VI – Efetivar o direito à cidade, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social;

VII – Fortalecer o senso de comunidade, melhorar a significação do espaço público e diminuir a violência;

VIII – Incentivar o uso da bicicleta como modo de prestação de serviços e transporte de pequenas cargas, para otimizar e baratear o fluxo de materiais.



**Art. 2º** Para efeito desta lei, serão adotadas as seguintes definições:

I – Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito do Código de Transito Brasileiro, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

II – Ciclo: veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana;

III – Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista ou no nível da calçada;

IV – Ciclofaixa: faixa exclusiva destinada a circulação de bicicletas, com segregação do tráfego lindeiro, utilizando de parte da pista ou da calçada;

V – Calçada compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes, ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado;

VI – Ciclorrota: rota recomendada para o ciclista por meio de sinalização específica em via compartilhada com os demais veículos, cujas características de volume e velocidade do transito possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação;

VII – Bicicletário: local reservado para o estacionamento de bicicletas em área pública ou privada, dotado de zeladoria presencial ou eletrônica;

VIII – Paraciclo: suporte para fixação de bicicletas, podendo ser instalado em área pública ou privada;

§ 1º Os ciclos equiparam-se às bicicletas, naquilo que couber.

§ 2º Ciclofaixas e ciclovias poderão ser unidirecionais, com sentido único de circulação, ou bidirecionais, com sentido duplo de circulação.

§ 3º A calçada compartilhada será implantada apenas na impossibilidade de conexão à rede por outros tratamentos cicloviários e apenas nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

**Art. 3º** O Sistema Cicloviário será pautado pelos seguintes princípios:

I – Promoção de equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II – Promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, modais de transporte motorizado e a população em geral;

III – Segurança dos ciclistas, em conjunto com os demais usuários das vias, principalmente os pedestres;

IV – Conforto dos ciclistas, de modo a minimizar seu desgaste físico e psicológico;

V – Universalização, de modo a atender à população de todas as idades, condições físicas e renda;

VI – Publicidade e transparência;

VII – Participação social e gestão democrática.



**Art. 4º** O desenvolvimento de projetos de implantação, ampliação e qualificação do Sistema Ciclovitário de São João da Boa Vista será orientado pelas seguintes diretrizes:

I – Articulação intersetorial para a formulação, apoio e execução dos programas e ações de mobilidade por bicicletas;

II – Intermodalidade, promovendo-se a integração do Sistema Ciclovitário com outros meios de locomoção e transporte;

III – Funcionalidade, considerando que os percursos ciclovitários devem ligar origens e destinos que tendam os desejos de viagens atuais e futuros;

IV – Linearidade, buscando-se traçar o trajeto com a menor distância possível de viagem;

V – Continuidade e orientação, com a implantação de trechos interconectados, possibilitando a consolidação de uma malha que permita ao usuário definir seu trajeto;

VI – Abrangência de todo território do município;

VII – Padronização e uniformidade de sinalização horizontal e vertical, em conformidade com as normas técnicas;

§ 1º A rede ciclovitária será constituída de modo a possibilitar a conexão do centro com os demais bairros, através de estruturas radiais, e também a conexão entre eles através de estruturas perimetrais.

§ 2º Nas vias existentes e nas novas estruturas deverá ser observada a declividade da via, visando o conforto do ciclista.

§ 3º Na definição de vias para implantação da rede ciclovitária será considerada a ótica do ciclista, independentemente do sentido de direção dos outros modos.

§ 4º Para melhor integração entre os modos de transporte, as bicicletas do modo dobrável serão consideradas bagagem de mão, podendo ser transportadas nos meios de transporte coletivo, desde que não excedam as dimensões permitidas e que estejam protegidas de modo a não causar incomodidade ou colocar em risco os demais passageiros.

**Art. 5º** São diretrizes específicas do estacionamento de bicicletas:

I - Intermodalidade: proporcionar condições para a integração com o transporte coletivo;

II - Segurança: proporcionar condições adequadas de iluminação, visibilidade e monitoramento, para evitar furtos e assaltos;

III - Acessibilidade: proporcionar condições para o acesso dos cidadãos aos equipamentos e serviços da cidade.

Parágrafo único. Todos os projetos de reformas e de novas estações e terminais de transporte público devem prever a implantação de bicicletários adequados à demanda atual e futura.

### **CAPÍTULO III**

#### **DOS ELEMENTOS DO SISTEMA**

**Art. 6º** São elementos constitutivos do Sistema Ciclovitário:





I - Rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, calçadas partilhadas e calçadas compartilhadas;

II - Pontes e passarelas exclusivas para modos ativos, onde o espaço pode ser compartilhado ou partilhado por bicicletas e pedestres, nos mesmos pontos de transposição para os motorizados e outros locais indicados;

III - Sinalização vertical, horizontal, semafórica, luminosa e demais sinalizações disponíveis para orientar e alertar para o tráfego de ciclistas;

IV - Locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos;

V - Procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inseridos no gerenciamento geral do tráfego do Município.

**Art. 7º** A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida de realização de audiências públicas.

Parágrafo único. Previamente às audiências públicas, os planos e projetos iniciais e os estudos de demanda, viabilidade e impacto deverão ser publicados em sítio eletrônico da Prefeitura em local e formato de fácil acesso pelos cidadãos.

#### **CAPÍTULO IV**

##### **DAS AÇÕES PROMOVIDAS E SEGURANÇA VIÁRIA**

**Art. 8º** O Sistema Cicloviário do Município de São João da Boa Vista - CicloSJ promoverá ações:

I - De estímulo ao uso de bicicleta por meio de ações educativas, de comunicação, de mobilização social e eventos, de modo a otimizar o uso da infraestrutura cicloviária e evitar sua ociosidade;

II - Educativas permanentes voltadas para ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas e público em geral, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis, o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

**Art. 9º** Para auxiliar na segurança viária, poderão ser adotadas, entre outras, as seguintes medidas:

I - Redução dos limites de velocidade na malha viária;

II - Implantação de ajustes geométricos das vias para acalmamento de tráfego;

III - Restrições ao tráfego de automóveis e implantação de vias exclusivas para modos ativos.

Parágrafo único. A adoção de uma ou mais medidas será obrigatoriamente amparada por estudos técnicos, devidamente publicitados.

#### **CAPÍTULO V**

##### **DOS PROJETOS DE REFORMA, AMPLIAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE VIAS PÚBLICAS**

**Art. 10º** Todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de





vias públicas devem contemplar o acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com estudos técnicos, incluindo:

- I - praças;
- II - vielas sanitárias;
- III - calçadas;
- IV - pontes;
- V - viadutos;
- VI - túneis;
- VII - passagens subterrâneas.

## **CAPÍTULO VI** **DO COMITÊ INTERSECRETARIAL**

**Art. 11º** Estabelece a criação do Comitê Executivo Intersecretarial, vinculado à Assessoria de Transito e Segurança, com a atribuição de apoiar a concretização do Ciclo + São João.

§ 1º O Comitê será composto por 1 (um) representante de cada uma das seguintes instituições:

- I – Assessoria de Transito e Segurança;
- II – Departamento de Engenharia;
- III - Secretaria Municipal de Serviços, Obras e Infraestrutura;
- IV - Secretaria Municipal do Meio Ambiente, Agricultura e Abastecimento;
- V - Secretaria Geral;
- VI - Câmara Municipal de São João Da Boa Vista.

§ 2º Poderão ser convidados representantes de Secretarias Estaduais como membros fixos permanentes ou em ocasiões específicas.

§ 3º O Comitê Intersecretarial reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês.

§ 4º A Assessoria de Transito e Segurança será responsável pela Coordenação do Comitê Intersecretarial.

## **CAPÍTULO VII** **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 12º** O Executivo deverá regulamentar a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

**Art. 13º** As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

### **JUSTIFICATIVA:**

Políticas públicas de incentivo ao uso de transportes ativos podem trazer





uma série de benefícios, como:

- **Segurança:** Com um sistema cicloviário, os ciclistas terão mais segurança durante seu deslocamento. Os modos ativos de transporte são frágeis quando comparados, em velocidade e tamanho, aos veículos motorizados; a utilização de um espaço delimitado para o modo diminui os riscos de acidentes para pessoas que utilizam meios de transportes ativos.
- **Benefício ao comércio:** Os ciclistas que passarem pelos comércios serão clientes em potencial, afinal, com baixa velocidade e sem exigência de grande espaço de estacionamento, a chance de entrar para conhecer um serviço ou um produto é maior.
- **Saúde pública:** Ao utilizar meios de transportes ativos, o cidadão abandona o sedentarismo, diminuindo riscos de problemas de saúde decorrentes dele. A realização de atividade física regular previne doenças cardíacas e AVCs, hipertensão, ajuda a controlar o diabetes, aumenta a resistência aeróbica e reduz a obesidade. Contribui com a redução da poluição, já que os transportes ativos não poluem, o que resulta na diminuição de doenças respiratórias causadas pela poluição e nos gastos com dinheiro do sistema de saúde e da população com medicamentos para tratar estas doenças. Isto é, utilizar de modos ativos de transporte significa melhora na qualidade de vida.
- **Benefício a cidade:** Bicicletas e outros modos ativos não poluem, ou seja, com a redução de transportes motores e aumento de outros meios de transporte, o ar ficará menos poluído e consequentemente, a qualidade do ar será melhor, afetando direto e positivamente o meio ambiente. A bicicleta é um veículo silencioso, o aumento significativo de seu uso e a redução de veículos motorizados contribuirá para redução da poluição sonora da cidade. Além disso, evitará futuros problemas no trânsito como congestionamentos.
- **Menor custo:** Vias para bicicletas tem um custo muito menor que as vias para veículos motorizados, tanto para sua construção, quanto para sua manutenção.
- **Prioridade:** Uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem força de Lei Federal (Lei N°12.587/2012), coloca a bicicleta como prioridade sobre os outros veículos motorizados, onde lê-se: "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados", enquanto outra trata da utilização das vias públicas, onde diz "dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e de modos de transporte não motorizados".