

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>Estado de Mato Grosso</b><br/>Assembleia Legislativa</p>   |
| <p><b>Despacho</b></p>  | <p>NP: jygesbz2<br/><b>SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS</b><br/>26/05/2015<br/>Projeto de lei nº 214/2015<br/>Protocolo nº 2032/2015<br/>Processo nº 434/2015</p> |
| <p><b>Autor:</b> Dep. Janaina Riva</p>  |  |

**Dispõe sobre a implantação de Sistemas Ciclovitários nas cidades que compõem a região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências.**

A **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**, tendo em vista o que dispõe o Art. 42 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei:

**Art. 1º** Fica instituída a bicicleta como modal de transporte regular na região metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

**Art. 2º** Fica criado o Sistema Ciclovitário nas cidades pertencentes à Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, com as seguintes diretrizes:

- I - aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura ciclovitária;
- II - implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;
- III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística da Região Metropolitana;
- IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;
- V - promover o desenvolvimento sustentável.

**Art. 3º** Os Sistemas Ciclovitários serão implantados, preferencialmente, nas cidades pertencentes à Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, e 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 para bicicletas.

**Art. 4º** Será implementado ações:

- I - educativas permanentes, com o objetivo de sensibilizar a população para cultura do uso da bicicleta como

meio de transporte, inclusive fazendo uso contínuo do mobiliário urbano para incentivar a sua utilização e promover seus benefícios;

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semafórica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

VI – de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios limítrofes para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias.

**Art. 5º** As ciclovias, ciclofaixas e dos bicicletários, obrigatoriamente devem ser inseridas no Plano de Mobilidade dos municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, principalmente, ao que se refere aos Corredores viários e às Vias Estruturais.

**Art. 6º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 19 de Maio de 2015

**Janaina Riva**  
Deputada Estadual

## JUSTIFICATIVA

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas. Sua integração aos modos coletivos de transporte é possível, principalmente nos sistemas de grande capacidade e já ocorre, ainda que em estado embrionário e até espontâneo, em muitas cidades, através da construção de bicicletários junto a estações de trem, ciclovias e ciclofaixas. Em uma época em que as regiões metropolitanas vivem situação de vias saturadas – fazendo com que os cidadãos gastem horas em deslocamentos – o uso da bicicleta favorece a economia diária e melhora a qualidade de vida, hoje marcada pelo sedentarismo e obesidade.

Portanto, a bicicleta, associada à malha do transporte público, se torna uma ferramenta rotineira para beneficiar o cidadão, o trânsito, a economia e o meio ambiente. Centros urbanos como o Rio de Janeiro (A malha cicloviária carioca tem aumentado bastante, até o final de 2012 a cidade terá mais de 300km para pedalar com tranquilidade), Curitiba e Brasília, cujo modelo recém aprovado no Distrito Federal é um destacado exemplo de como se construir um sistema cicloviário bem estruturado.

No Brasil, o destaque fica para Rio Branco, que tem a maior rede cicloviária per capita do país, com mais de 100 km de ciclovias para um total de 300 mil habitantes. 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, além da França, Bélgica, Holanda e Alemanha.

O mesmo se diga quanto a Bogotá, na Colômbia, referência mundial na quilometragem construída de ciclovias. As bicicletas deveriam deixar 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.

Uma ciclovia (ou pista ciclável) é um espaço destinado especificamente para a circulação de pessoas utilizando bicicletas. Há vários tipos de ciclovia, dependendo da segregação entre ela e a via de tráfego de automóveis: ? tráfego compartilhado: não há nenhuma delimitação entre as faixas para automóveis ou bicicletas, a faixa é somente alargada de forma a permitir o trânsito de ambos os veículos. ? ciclofaixa: é uma faixa das vias de tráfego, geralmente no mesmo sentido de direção dos automóveis e na maioria das vezes ao lado direito em mão única.

Normalmente, nestas circunstâncias, a circulação de bicicletas é integrada ao trânsito de veículos, havendo somente uma faixa ou um separador físico, como blocos de concreto, entre si. ? ciclovia: é segregada fisicamente do tráfego automóvel. Podem ser unidirecionais (um só sentido) ou bidirecionais (dois sentidos) e são regra geral adjacentes a vias de circulação automóvel ou em corredores verdes independentes da rede viária. Em Cuiabá, existe uma mobilização pela criação da Lei da Bicicleta, inclusive alguns pontos da proposta foram inseridos em nosso projeto.

Em Cuiabá e Várzea Grande, centenas de pessoas se deslocam de bicicleta por vias inadequadas, perigosas e violentas, correndo graves perigos no trânsito. E ainda sim, existe uma demanda reprimida de ciclistas na região, ou seja, muitas pessoas gostariam de usar a bicicleta, mas não o fazem devido à falta de segurança no trânsito.

Assim, é necessário que o Estado proporcione instrumentos necessários para garantir a presença segura da bicicleta no sistema de circulação das cidades. A ciclovia é apenas uma das soluções técnicas para o desenvolvimento de uma política de segurança aos ciclistas, que também precisam de: - bicicletários (estacionamentos abertos e fechados); - pavimentos regulares e contínuos; - campanhas educativas para ciclistas e motoristas em geral; - sinalizações horizontais e verticais específicas; - iluminação e tratamento paisagístico para que o ciclista se sinta protegido e respeitado.

Estas necessidades são amparadas por normas federais que dão diretrizes ao uso de bicicletas em nosso país, tais como a Resolução n.º 07 do ConCidades, o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob), o próprio Código de Trânsito Brasileiro; e em Cuiabá e Várzea Grande, o Plano Diretor de

Transporte Urbano (respectivamente, Lei Complementar nº 03/1992, atualizado em 2005 e Lei Orgânica nº 3.112/2007) que fundamenta o uso da bicicleta como meio de transporte integrado aos meios coletivos, proporcionando a garantia de um deslocamento adequado, eficiente e seguro.

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 19 de Maio de 2015

**Janaina Riva**  
Deputada Estadual