

	<p><b>Estado de Mato Grosso</b> Assembleia Legislativa</p>	
<p><b>Despacho</b></p>	<p>NP: wwnwi8jo  <b>SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS</b>  08/02/2023  Projeto de lei nº 417/2023  Protocolo nº 780/2023  Processo nº 738/2023</p>	
<p><b>Autor:</b> Dep. Valdir Barranco</p>		

**Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Estado de Mato Grosso e adota 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:

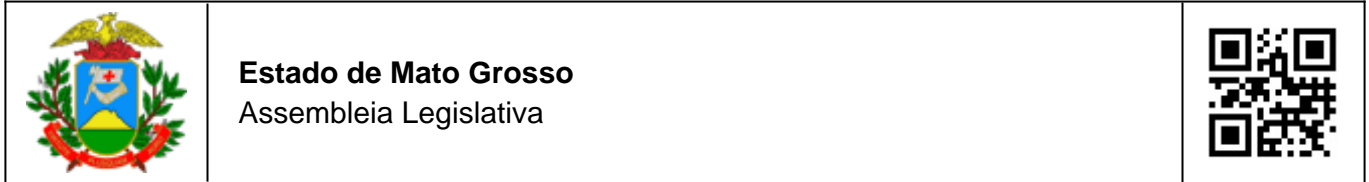
Art. 1º Com a publicação da Lei Federal nº 13.724, de 04 de outubro de 2018 que Instituiu o Programa Bicicleta Brasil – PBB, que visa incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, visando a contribuir para a melhoria das condições de mobilidade urbana, Fica instituído o Sistema Cicloviário Estadual de Mato Grosso.

Art. 2º O Sistema Cicloviário Estadual de Mato Grosso, integrando-o aos sistemas viários e de transportes do Estado e dos Municípios mato-grossense, de modo a incentivar e alcançar a utilização segura da bicicleta como veículo de transporte no atendimento às demandas de deslocamento e lazer da população.

Art. 3º Esta Lei está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- III – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na circulação das pessoas;
- V – dignidade da pessoa humana;
- VI – desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- VII – integralidade em saúde; e
- VIII – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação.

Art. 4º São objetivos do Sistema Cicloviário Estadual:



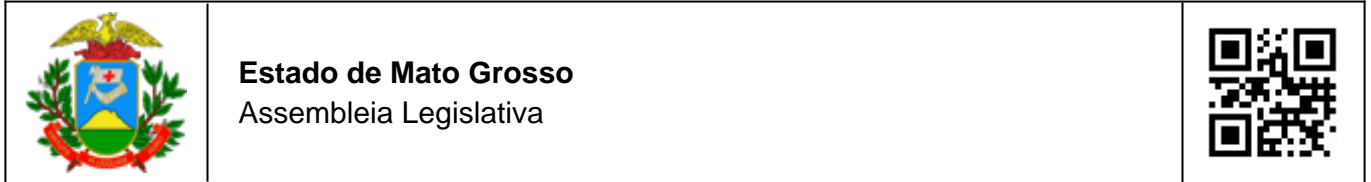
- I – garantir a segurança das formas de mobilidade não motorizada;
- II – proporcionar melhoria nas condições da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- III – introduzir critérios de planejamento para implantação de vias e estruturas associadas destinadas à circulação de veículos não motorizados em rodovias estaduais;
- IV – compatibilizar a mobilidade municipal com a estadual;
- V – promover a integração das formas de transporte coletivo com as formas de mobilidade não motorizada;
- VI – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- VII – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- VIII – reduzir a poluição ambiental e minimizar os seus efeitos negativos;
- IX – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas; e
- X – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 5º Constituem o Sistema Ciclovitário Estadual:

- I – a rede viária para a circulação de bicicletas, incluindo a malha de ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequados, bem como sua sinalização;
- II – locais específicos para o estacionamento de bicicleta, incluindo bicicletários e paraciclos;
- III – sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Art. 6º Para os efeitos desta Lei, consideram se:

- I – ciclovía: via aberta ao uso público caracterizada como pista destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, separada da via pública de tráfego motorizado por meio fio ou obstáculo similar, e de área destinada aos pedestres, por dispositivo semelhante ou em desnível, que a distinga das áreas citadas;
- II – ciclofaixa: via aberta ao uso público caracterizada como faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, demarcada na pista de rolamento ou calçadas por sinalização específica; III – faixa compartilhada ou via de tráfego compartilhado: via aberta ao uso público caracterizada como pista compartilhada com o trânsito de veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo via preferencial ao pedestre quando demarcada na calçada e preferencial à bicicleta quando demarcada na pista de rolamento;
- IV – ciclorrota: caminho, sinalizado ou não, que represente uma rota para o ciclista. Um trajeto mapeado para chegar ao destino final. Pode ser composta por ciclovía, ciclofaixa ou faixa compartilhada;
- V – estacionamento de bicicletas: local público equipado com equipamento ou dispositivo a guarda de bicicletas que sirva como ponto de apoio ao ciclista, podendo ser bicicletário ou paraciclo;
- VI – bicicletário: espaço com controle de acesso destinado ao estacionamento de bicicletas, podendo ser coberto ou ao ar livre, e podendo contar com banheiros e vestiários, além de ponto de vendas de bebidas



não alcoólicas, lanches prontos e produtos destinados à manutenção de bicicletas;

VII – paraciclo: estacionamento de bicicletas de curta duração, com suporte adequado, no qual a bicicleta possa ser atada pelo quadro;

VIII – bicicletas compartilhadas: sistemas públicos de mobilidade mediante bicicletas coletivas ou bicicletas de aluguel.

Parágrafo único. Os bicicletários deverão ser edificados com utilização de técnicas e materiais que promovam o desenvolvimento ambiental, o aproveitamento da energia solar para aquecimento da água dos chuveiros e promoção do conforto ambiental (ventilação e insolação adequados) e locais para depósitos de lixo.

Art. 7º O Sistema Ciclovitário Estadual deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com os sistemas de transporte de passageiros, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o usuário;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para a implantação de ciclovias nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, podendo-se utilizar a faixa de domínio;

III – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para a implantação de ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nos parques e em outros espaços naturais e nas margens dos cursos d’água, respeitando a legislação ambiental em vigor;

IV – implantar ciclorrotas;

V – agregar aos sistemas de transporte coletivo infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável dos condutores de veículos automotores e ciclistas, sobretudo no uso do espaço compartilhado com as bicicletas;

VII – promover o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer, esporte e de conscientização ecológica; e

VIII – estabelecer negociações com os Municípios com o objetivo de permitir o acesso, alojamento e transporte de bicicletas, skate, patins e patinetes, nos componentes do sistema de transporte coletivo.

Art. 8º Nos projetos de implantação e reforma de praças, parques e espaços de uso coletivo, as empresas contratadas pelo Poder Público deverão contemplar o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo a eles.

Parágrafo único. Os projetos contratados para implementação de ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas deverão ser feitos, pelo menos, na escala 1:250.

Art. 9º As ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas deverão ter traçados e dimensões adequadas para a segurança do tráfego de bicicletas, possuindo sinalização de trânsito específica, não permitindo obstáculos como postes, telefones públicos e demais mobiliários urbanos.

Art. 10 Na construção e reforma de vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, as empresas



contratadas pelo Poder Público deverão prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

Art. 11. O Governo do Estado poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais aos trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Art. 12. São vedados nas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas:

I – o estacionamento e o tráfego de ciclomotores e demais veículos motorizados, exceto os regulamentos pelos órgãos competentes;

II – a utilização da pista por veículos tracionados por animais;

III – a utilização da pista por pedestres, exceto quando a sinalização assim o permitir;

IV – conduta de usuários que coloquem em risco a segurança de outros cidadãos.

Art. 13. Deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas:

I – os terminais;

II – os edifícios públicos e de uso coletivo;

III – as empresas concessionárias de serviço público;

IV – as empresas permissionárias de serviço público;

V – as empresas em parceria público-privada com a Administração Pública;

VI – as escolas, universidades, faculdades e centros tecnológicos estaduais; e VII – as praças e parques.

§ 1º A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local à implantação de estacionamento de bicicletas.

§ 2º A implantação e operação dos bicicletários terá controle de acesso, podendo ser executadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para o Poder Público, exigindo a prévia aprovação pelo órgão estadual de trânsito.

Art. 14. As associações formalmente constituídas há mais de 1 (um) ano e que tenham, dentro de sua atuação, a defesa, uso e promoção da bicicleta, são legitimadas a atuar em defesa do Sistema Cicloviário Estadual.

Art. 15. Fica permitido no Estado de Mato Grosso a implantação de projetos que promovam o uso de bicicleta compartilhada.

Art. 16. O Poder Executivo Estadual poderá firmar convênios com a União e com os municípios aos moldes dos dispositivos da Lei Estadual nº 10.475, de 26 de Dezembro de 2016.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário e pelos repasses vinculados garantidas em Lei, especialmente os recursos provenientes do Art. 6º da Lei Federal nº 10.636 de 30 de dezembro de 2002 e do Art. 15, I, “a” e II, “b” da Lei Estadual nº 7.263 de 27 de março de 2000.



Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

Trata-se de propositura legislativa na modalidade de projeto de lei ordinária, fulcro Art.25, III da Constituição Estadual e Art. 165 e seguintes do Regimento Interno, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Estado de Mato Grosso e adota outras providências.

Impulsionados pelo advento da publicação da Lei Federal nº 13.724 de 04/12/2018, que Institui o Programa Bicicleta Brasil –PBB para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana das cidades e com a possibilidade dos entes federados poderem se convenirem, vide texto da Lei supracitada e da Lei Estadual nº10.475, de 25/12/2016, para implementações de ações concretas para a implantação do Sistema Ciclovitário do Estado de Mato Grosso é que nos motiva para apresentar essa matéria.

Com o intuito de estimular e possibilitar uma maior locomoção através da bicicleta é necessário prover as cidades com características espaciais e de infraestrutura que seja compatível com as reais características dos ciclistas. Isto requer uma reconfiguração dos sistemas viários atuais, os quais não facilitam em nada o uso da bicicleta no dia a dia, indicando a necessidade de redesenhar os espaços urbanos e o modelo organizacional espacial.

É cada vez mais considerável que o ser humano procure maneiras e formas de evitar a degradação do meio ambiente, não apenas para preservar nosso planeta para as gerações futuras, mas para sua própria subsistência. Condição, que vem se agravando pelo elevado preço dos combustíveis que o mundo vem operando, entre outras razões, asseverasse pela escalada do conflito armado que envolve países produtores da matéria prima dos combustíveis e que o mundo é dependente. Razão pela qual faz disparar os preços dessa commodities.

Congestionamentos limitam o direito constitucional de todo cidadão, de ir e vir. Este problema ainda atrapalha os deslocamentos dos veículos de emergência, como ambulância e veículo do corpo de bombeiros.

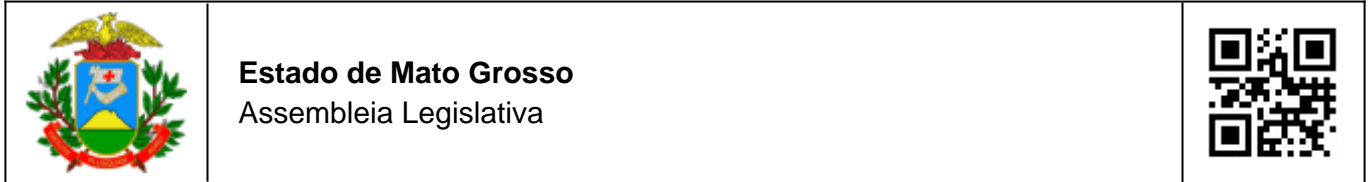
Os valores desperdiçados todos os dias no trânsito e nos congestionamentos são incontáveis. Custos logísticos, gastos com combustíveis, custo de produção e perdas no consumo são alguns fatores que fazem esta conta aumentar dia após dia. Neste cenário, a bicicleta aparece como uma forma de minimizar os efeitos causados pelo excesso de veículos transitando nas vias das cidades.

Neste sentido, buscamos alternativas e dar o apoio a sua implantação é primordial nessa ocasião.

Despertando nos gestores públicos o sentimento de que, é em época de crises que se fazem os investimentos. Investimentos para mitigar uma crise momentânea ou para estabelecer um política de sustentabilidade sócio econômica e ambiental.

Aspecto em que a bicicleta surge como uma ótima alternativa para desafogar o trânsito das cidades e promoção da redução dos gases emitidos pelos veículos motorizados. Sendo a Bike um meio de transporte ecologicamente correto e conceituado como sendo o transporte que não coloca em perigo a saúde pública e os ecossistemas. A ONU elegeu a bicicleta como meio de transporte ecologicamente mais sustentável para o planeta.

Mobilidade urbana sustentável é compreendida como uma reunião de políticas de transporte e circulação,



que integre as políticas de desenvolvimento urbana das cidades com a finalidade de democratizar o acesso aos espaços urbanos, priorizando os meios de transportes coletivos e não motorizados, de maneira segura e socialmente inclusiva.

Para que um modelo de mobilidade urbana sustentável seja implantada em uma cidade ou região, é necessário que todos os elementos que compõem o trânsito sejam avaliados e inseridos no mesmo contexto para viabilizar uma maior integração entre as pessoas e todas as formas de locomoção sustentável.

Especialmente no caso da bicicleta, é necessário que se implante um modelo de infraestrutura cicloviário.

A infraestrutura cicloviária é semelhante às rotas traçadas para a locomoção do tráfego normal, apenas apresenta características e dimensões diferentes. A adoção de medidas diferenciadas para os usuários de bicicleta e os demais componentes do trânsito se faz necessário diante da maior fragilidade que este apresenta em comparação com os demais elementos do trânsito.

A infraestrutura cicloviária é constituída por um conjunto de fatores e elementos que têm como objetivo maior garantir a segurança e o bem estar dos usuários de bicicletas que utilizam este meio de locomoção pelas vias públicas de tráfego. Dentre eles podemos destacar a: ciclovia, ciclofaixas, ciclorotas e espaço cicloviário.

Um dos maiores problemas enfrentados por todos os usuários das vias públicas do Brasil sem sombra de dúvida são os acidentes. As estatísticas mostram que as mortes ocasionadas em acidentes de trânsito lideram o ranking dos maiores causadores de óbito no país. Estes números apontam o grande problema enfrentado pelo poder público que busca soluções para minimizar esta grave questão. É de suma importância que o poder público implante políticas e ações que atuem de forma articulada entre os poderes constituídos com foco no cidadão e no meio ambiente natural e o construído, interagindo estes com o sistema de transporte.

Um importante aliado no combate dos acidentes de trânsito é o uso da bicicleta como meio de transporte. Este tipo de veículo de locomoção além de ser muito menor em comparação com os demais veículos da via, ainda alcança velocidades menores, o que diminui os traumas causados em decorrência de algum choque.

Países como Holanda e Dinamarca, onde grande parte da população faz uso deste meio de transporte como locomoção, apresenta índices menores de acidentes fatais no trânsito se comparado com outros países da América Latina, por exemplo.

É claro que este tipo de situação só é possível com um sistema cicloviário exemplar que é proporcionado pelo ente estatal. Este tipo de medida deve ser acompanhado por políticas públicas eficazes, campanha educativa para os motoristas e ciclistas sinalizando para a importância deste tipo de veículo como meio integrante dos modais de transporte.

A participação do poder público é de caráter fundamental para a implantação de um sistema viário eficaz e seguro em nosso estado.

Pelos motivos aqui expostos é que me dirijo a esta Assembleia solicitando total apoio dos meus pares para apresentar essa proposição parlamentar como um instrumento legítimo garantidor dos interesses da nossa população em ter um trânsito seguro e um meio ambiente saudável, com a implantação do Sistema Cicloviário Estadual, defesa de um direito real e da mais lúdima justiça social.



**Estado de Mato Grosso**  
Assembleia Legislativa



Edifício Dante Martins de Oliveira  
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 07 de Fevereiro de 2023

**Valdir Barranco**  
Deputado Estadual