



## **CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE**

RUA PRINCESA ISABEL, 410 – BOA VISTA – RECIFE – PE – telex 1865 – fax 3301-1262 / f. 3301-1280 / 122  
C.G.C. (MF) Nº. 08.903.189/0001-34 — INSCRIÇÃO ESTADUAL -- ISENTO – INSCRIÇÃO MUNICIPAL : ISENTO  
**GABINETE DO VEREADOR JURANDIR LIBERAL**

### **Projeto de Lei Nº                    /2009**

**EMENTA: Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município do Recife e dá outras providências**

#### **A CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE RESOLVE:**

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município do Recife , como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade do Recife, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por 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 do Recife será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, integrada 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 do Recife deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP /RMR, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – Alimentar as zonas Especiais de Dinamização Econômica – ZEDE, destacando-se as que têm um raio de influência para um conjunto de bairros e aquelas com raio de influência local, restritas a um bairro ou vizinhança;

III – implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de rotas cicláveis nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

IV – implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

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

VI – estabelecer negociações com o Estado de Pernambuco com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial do METROREC, de ciclistas com suas bicicletas;

VIII – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;

IX – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município do Recife.

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

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

II – poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

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

V – o material a ser utilizado na construção do Sistema Cicloviário, deverá ser antiderrapante, não asfáltico e permeável.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa 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 ou de recursos financeiros para a construção

de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam 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 Brasileiro de Trânsito.

§ 1º A faixa compartilhada deve 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 que autorizado e devidamente sinalizado pela CTTU – Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SEI, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e/ou paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado ao 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, equipado 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 2.000 m<sup>2</sup> (dois mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

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

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

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a construção de ciclovias ou ciclofaixas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques previstos no Plano Diretor deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de faixa compartilhada poderá ser permitido, além da circulação de bicicletas:

I – circular veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código Brasileiro de Trânsito e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclovitário;

II – utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente 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 exista trânsito compartilhado.

Art. 14. O Executivo 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 os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 15. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pela CTTU, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 16. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 17. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de sua publicação

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação:



## **CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE**

RUA PRINCESA ISABEL, 410 – BOA VISTA – RECIFE – PE – telex 1865 – fax 3301-1262 / f. 3301-1280 / 122  
C.G.C. (MF) Nº. 08.903.189/0001-34 — INSCRIÇÃO ESTADUAL -- ISENTA – INSCRIÇÃO MUNICIPAL : ISENTA  
**GABINETE DO VEREADOR JURANDIR LIBERAL**

### **JUSTIFICATIVA**

A presente propositura tem por objetivo a integração da bicicleta no planejamento de sistemas de transportes e equipamentos públicos. De acordo com o programa brasileiro de mobilidade por bicicleta, as cidades constituem-se palco de contradições econômicas, sociais e políticas e o sistema viário é um espaço em permanente disputa entre os diferentes atores que se apresentam como pedestres, ciclistas, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos.

De acordo com a LEI Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 no Capítulo II – DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO, Seção I, Disposições Gerais em seu artigo 24

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito 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 da segurança de ciclistas

Este projeto de lei procura estimular o desenvolvimento e o aprimoramento das ações que favoreçam o uso da bicicleta como modo de transporte com mais segurança e conforto para os ciclistas, tendo por objetivo inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de viagens, promover sua integração aos sistemas de transportes coletivos, visando reduzir os custos de deslocamentos principalmente da população de baixa renda, estimular a implantação de

sistemas ciclovitários e um conjunto de ações que garantam a segurança dos ciclistas nos deslocamentos urbanos.

Visa também desenvolver uma maior consciência entre ciclistas e condutores sobre a necessidade de compartilhar o uso das vias em um ambiente de respeito, cortesia, cooperação e segurança.

O desafio das cidades é ampliar a visão predominante dos problemas de circulação, de modo a incorporar dimensões econômicas e sociais normalmente não consideradas, trata-se de reconhecer a existência de uma crise de mobilidade que engloba as questões de transporte público e trânsito, exigindo soluções que superem sua análise fragmentada.

O conceito de mobilidade urbana sustentável tem como objetivo o deslocamento das pessoas e não dos veículos e resulta de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da prioridade dos modos de transportes coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Junto como deslocamento à pé, a bicicleta é o modo de transporte mais frágil no cenário urbano. Porém consegue expandir o horizonte do cidadão comum, ampliando seu raio de ação e a extensão das suas viagens diárias. Os ciclistas realizam diariamente pelo menos duas vezes mais deslocamentos do que os pedestres e percorrem distancias maiores.

Nos últimos anos verificou-se um crescente numero de carros na cidade do Recife o que está tornando os deslocamentos cada vez mais difíceis, e as vias intransitáveis bem como o ar poluído devido aos congestionamentos.

No Recife verifica-se o uso crescente da bicicleta como meio de transporte para o trabalho e estudo, além das atividades de lazer necessitando assim, de tratamento adequado ao papel que desempenha nos deslocamentos urbanos de milhares de pessoas exigindo uma política pública.

O relevo plano da cidade do Recife, contribui sobremaneira para os deslocamentos por bicicleta, mesmo levando-se em consideração os obstáculos naturais da cidade como os rios, bem como suas pontes e viadutos. No projeto ora apresentado fazemos referencia à adequação das pontes e viadutos para acolher as ciclovias necessárias às ligações interbairros.

As diretrizes apontadas neste projeto de Lei estão em consonância com a Constituição Federal, os programas de Mobilidade e com o Plano Diretor da Cidade do Recife, recentemente revisado.

De acordo com o Ministério das Cidades, o uso do transporte ciclovitário está bem abaixo do seu potencial, tendo seu uso disseminado em apenas dois

segmentos bem distintos da população: a classe de renda média alta; e as de renda muito baixa. Os primeiros não usam a bicicleta como meio de transporte habitual, mas sim como um equipamento esportivo e costumam se destacar na paisagem urbana com suas vestimentas coloridas, capacetes e equipamentos sofisticados que atingem preços elevados no mercado, às vezes comparáveis com veículos motorizados. Na outra ponta estão os integrantes das camadas de renda mais baixa, invariavelmente habitando a periferia das grandes cidades, estes últimos são os grandes usuários da bicicleta operária no Brasil, fazendo uso regular deste veículo como meio de transporte.

O Brasil é o terceiro maior produtor mundial de bicicletas, com 4,2% da produção mundial, atrás apenas da China, líder absoluto com 66,7% e da Índia com 8,3%. A Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares (ABRACICLO) calcula que haja no país uma frota de 60 milhões de bicicletas, em um mercado em expansão. A previsão é que entre 2011 e 2012 haja um incremento de cerca de sete milhões de bicicletas, considerando um crescimento de 5% a.a. sustentado pela estabilidade econômica.

A Segmentação de Uso da bicicleta no Brasil está assim distribuída:

- 50 % uso como Transporte.
- 32 % destinado ao público Infantil.
- 17 % como Recreação e Lazer.
- 1 % em Esportes (competição).

Comparada com as demais modalidades de transporte urbano, a bicicleta apresenta como características favoráveis:

- Baixo custo de aquisição e manutenção
- Realizações de viagens porta-a-porta
- Eficiência energética
- Baixa perturbação ambiental
- Flexibilidade e rapidez para viagens curtas de até 5Km

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo dos deslocamentos urbanos das pessoas. Sua integração aos modos coletivos de transporte é possível, sendo considerada como elemento ativo do novo desenho urbano, principalmente nas áreas de expansão urbana.

Do ponto de vista urbanístico o uso da bicicleta nas cidades reduz o nível de ruído no sistema viário; propicia maior equidade na apropriação do espaço urbano; contribui para composição de ambientes mais agradáveis, saudáveis e limpos; contribui para a redução de custos para o sistema viário e aumenta a

qualidade de vida dos habitantes, na medida em que gera um padrão de tráfego mais calmo.

Recife, 06 de Outubro de 2009

**Jurandir Liberal**

Vereador

**Alexandre Lacerda**

Vereador