PROJETO DE LEI Nº85/2021

Fica destinado o percentual de 10% (dez por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito decorrente das infrações cometidas por veículos automotores a serem aplicadas, exclusivamente, em implantação, sinalização e educação de trânsito voltada para a mobilidade ativa através do uso de bicicletas em cumprimento ao Art. 320 da Lei 9.503/1997 que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, na forma que indica e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

Art. 1º. Fica destinado o percentual de 10% (dez por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito decorrente das infrações cometidas por veículos automotores a serem aplicadas, exclusivamente, em implantação, sinalização e educação de trânsito voltada para a mobilidade ativa através do uso de bicicletas, em cumprimento ao Art. 320 da Lei 9.503/1997 que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Salvador, 12 de março de 2021.

ANDRE FRAGA
Vereador

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de lei tem por objetivo destinar o percentual de 10% (dez por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito decorrente das infrações cometidas por veículos automotores a serem aplicadas, exclusivamente, em implantação, sinalização e educação de trânsito voltada para a mobilidade ativa através do uso de bicicletas em cumprimento ao Art. 320 da Lei 9.503/1997 que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503/1997) prevê em seu Art. 320 que a receita arrecadada com a cobrança de multas será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

> "Art. 320 A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito".

É válido salientar que o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte visando a melhoria da mobilidade urbana está previsto na Lei N° 13.724/2018 que institui o Programa Bicicleta Brasil.

> "Art. 1º Esta Lei institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, e dispõe, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis".
>
> "Art. 2º Fica instituído o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso 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".

São diretrizes do programa a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; a redução dos índices de emissão de poluentes; a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população; o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária; a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial; a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não motorizadas.

Em consenso com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587/2012), o Programa Bicicleta Brasil, o município de Salvador conta com o Programa Salvador Vai de Bike, além do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador como instrumentos de incentivo ao uso de bicicletas.

Porém, de acordo com o Relatório Técnico RT14 - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador: a infraestrutura cicloviária existente no município de Salvador ainda é insuficiente para a demanda. A maior parte dos trechos existentes está concentrada junto à Orla Atlântica; outros tramos conectam o Subúrbio Ferroviário e as áreas adjacentes ao Aeroporto de Salvador à AUC, local onde está a maior oferta de equipamentos públicos e de estabelecimento de comércio e serviço. No entanto, a infraestrutura cicloviária existente na AUC é fragmentada e pouco abrangente. A falta de capilaridade da infraestrutura cicloviária dificulta os "deslocamentos porta a porta" e, ao mesmo tempo, não garante a integração com os demais modais. Entende-se, portanto, que há necessidade de implantação massiva de infraestrutura cicloviária nos principais eixos viários, conforme previsto no PDDU/2016; além de rotas e ações complementares no interior dos bairros, de forma a identificar os percursos mais adequados aos ciclistas e a viabilizar o compartilhamento das vias por diferente modais.

O relatório também afirma que "O fomento ao uso da bicicleta promoverá a democratização do espaço público, a acessibilidade entre os bairros e contribuirá para a melhoria da qualidade de vida e de saúde da população, por meio da mitigação de impactos causados pelo modelo de circulação predominante na cidade".

Salvador atualmente conta com, em média, 36% da população que utiliza a bicicleta como meio de transporte durante os 7 (sete) dias da semana de acordo com os dados do Instituto Transporte Ativo, além disso, a Capital baiana conta com cerca de 282 Km de ciclovias e ciclofaixas (mesmo ainda sendo insuficiente como consta no relatório do PlanMob), tal

quantidade contribui para que cada vez mais ciclistas utilizem tais áreas, seja para o uso da bicicleta como lazer, prática de esporte ou a trabalho.

Com a quantidade de ciclovias e ciclofaixas surge a necessidade urgente de investimento na manutenção desses espaços através de sinalização e melhoria na infraestrutura, além de ampliação da mesma, em encontro a tais necessidades, há também a de educação no trânsito para os cidadãos e cidadãs ciclistas, bem como pedestres e motoristas.

Ademais, dentro do contexto do cenário atual de pandemia no qual vivemos, o uso da bicicleta como meio de transporte é uma forma de evitar lotações no transporte público e, consequentemente, o contágio pelo coronavírus. Devido a pandemia que impôs a necessidade de distanciamento social, a bicicleta é uma solução viável para os cidadãos e cidadãs, tanto no que concerne na melhoria da saúde quanto da mobilidade urbana, além de ajudar a economizar ou diminuir a emissão de poluentes.

A história das cidades se conecta com a história das epidemias em diversos momentos. Grandes reformas urbanas empreendidas nos séculos XIX e XX trouxeram o traçado amplo de avenidas em Paris, que inspiraram outras cidades em todo o mundo a fazerem o mesmo em busca de espaços limpos que freassem a sequência de epidemias e surtos mortais. No Brasil, o prefeito carioca Pereira Passos e o sanitarista Oswaldo Cruz replicaram o modelo no Rio de Janeiro que também inspirou o traçado da Avenida Sete de Setembro em Salvador.

No atual cenário pandêmico, fica a pergunta: como retomar as atividades nas grandes cidades, caracterizadas por grandes densidades populacionais, sistemas de transporte público operando no limite e uma dependência ao veículo individual ainda muito presente? Urbanistas, arquitetos e lideranças políticas têm dito que viveremos uma reinvenção da vida nas cidades. Neste sentido, algumas cidades já estão se reinventando, como por exemplo a cidade de Londres, no Reino Unido, onde ruas que apenas carros trafegavam já viraram calçadas ou ciclovias. Outras vias perderam espaço para pedestres e bicicletas, além de terem reduzidas suas velocidades máximas e 1000 novas vagas de estacionamento se somam a 30km de novas rotas para bicicletas, que devem sair do papel nas próximas semanas. A prefeitura londrina quer 10 vezes mais bikes e 5 vezes mais caminhadas no curto prazo, que devem estimular o comércio de rua muito afetado pela pandemia. Lojas que vendem e promovem a manutenção de bikes viram o movimento explodir em até 192% nas vendas, ajudadas por um milhão de vouchers de 50 Libras doados pelo governo, para

pessoas recuperarem suas bicicletas. Há ainda uma discussão sobre o aumento do valor no pedágio para carros circularem nas ruas do centro.

A Região Metropolitana de Salvador já conta com uma cidade com uma Lei neste mesmo sentido. A cidade de Lauro de Freitas possui a Lei municipal de Nº 1.892/2020 que dispõe sobre a destinação de 5% das multas de trânsito para investimento voltado ao ciclista, corroborando desta feita para a importância da utilização da bicicleta como forma de melhoria na mobilidade urbana.

Diante de todo o exposto, nota-se a necessidade de mecanismos para que o uso da bicicleta como meio de transporte seja cada vez mais usual. Tais mecanismos podem ser através de políticas públicas ou de legislações que atuem no incentivo a tal prática, como o presente Projeto de Lei apresentado aos nobres pares.

Salvador, 12 de março de 2021 .

ANDRE FRAGA
Vereador