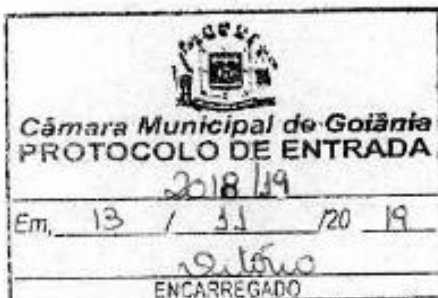




000002

PROJETO DE LEI 00397 DE NOVEMBRO DE 2019.



“Autoriza o Município de Goiânia a implantar o sistema cicloviário com a instalação de Ciclovias e/ou Ciclofaixas, nos perímetros da Avenida 85; Avenida 84; Avenida 83, Rua 90, Avenida Goiás, bem como, nas pontes; viadutos e trincheiras na Capital”.

## A CÂMARA MUNICIPAL DA GOIÂNIA APROVA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

**Art. 1º.** O Município de Goiânia deverá implantar o sistema cicloviário com a instalação de Ciclovias e/ou Ciclofaixas, nos perímetros da Avenida 85; Avenida 84; Rua 90; Avenida Goiás, bem como, nas pontes; viadutos e trincheiras da Capital.


§1º. Que os projetos para implantação de viadutos, pontes e trincheiras, a serem edificados, deverão ser aprovados, somente se constar o sistema cicloviário e seus equipamentos.

§2º. Que as pontes, viadutos e trincheiras, já edificados na Capital, que não possuem ciclovia e/ou ciclofaixa, deverão se submeter, após projeto elaborado e aprovado, às intervenções necessárias de serviços e obras de infraestrutura para as adequações do sistema cicloviário, com instalação de sinalização horizontal e vertical.

**Art. 2º.** Que a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade – SMT, juntamente com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação – Seplanh e Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Públicos – Seinfra, serão responsáveis para regulamentar a presente lei e implementar os serviços e obras para viabilizar o sistema cicloviário.

**Art. 3º.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

SALA DE SESSÕES VEREADOR TRAJANO GUIMARÃES, AOS TREZE DIAS DO MÊS DE NOVEMBRO DE 2019.

  
Dr. Paulo Daher (DEM)

Vereador da Câmara Municipal de Goiânia



JUSTIFICATIVA

000003

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Senhoras Vereadoras,

Visando contribuir com o conceito da cidade sustentável e assegurar a mobilidade urbana, com a fluidez e o deslocamento de pessoas e bens entre si e com a própria cidade, que apresento o presente Projeto de Lei, como forma de viabilizar e interligar as vias de acesso.

Que a Capital, conforme o último censo/IBGE conta com uma população estimada de 1.516.113 pessoas, sendo que a frota de veículos registrado em outubro/2019, pelo DENATRAN (Ministério de Infraestrutura) é um total 1.199.621, que se destaca entre: automóveis, caminhão, caminhonete, ciclomotor, micro-ônibus, motoneta, ônibus, triciclo, e outros.

A capital Goiana está entre as 10 cidades com as maiores frotas de carros, motos, ônibus e caminhões do País.

Todavia, é imprescindível que a população tenha meios alternativos para se locomover de forma segura, cabendo ao poder público garantir este direito.

Reza o artigo 3º e 10º, da Lei nº 9.096, de 19 de setembro de 1995, que institui o Código Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos que:

(...)

Seção I

**Das Definições**

**Art. 3º** Para efeito desta Lei considera-se:

(...)

**XI** - ciclovia - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

**XII** - ciclofaixa - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização;

(...)

**Art. 10.** O sistema cicloviário, atendidas as disposições da Lei Complementar nº 169, de 15 de fevereiro de 2007, deverá garantir:

**I** - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de



Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas;

000004

**II** - a integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;

**III** - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

(...)

Assim, torna-se imprescindível, que as vias e logradouros da Capital, estejam integradas para o desenvolvimento de meios não motorizados de transporte, incentivando o uso da bicicleta, conforme preceitua a Lei Complementar nº 169, de 15 de fevereiro de 2007.

(...)

**Art. 2º** São Objetivos do sistema ciclovitário:

**I** - Oferecer à população, a opção de transporte de bicicleta em condições de segurança e o atendimento da demanda de deslocamento no espaço urbano, mediante planejamento e gestão integrada ao sistema municipal de transportes, atendendo a hierarquia onde o pedestre tem a preferência, seguido da bicicleta, do transporte coletivo e por último o veículo particular;

**II** - Integrar a modalidade de transporte individual não motorizado às modalidades de transporte público;

**III** - Reduzir a poluição atmosférica e sonora, o congestionamento das vias públicas por veículos automotores e promover a melhoria da qualidade de vida;

**IV** - Promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

(...)

Assim, o presente Projeto de Lei tem a finalidade de incluir o cidadão na mobilidade urbana sustentável.

Face a relevância do objetivo pretendido, solicitamos aos nobres pares a aprovação deste Projeto de Lei.

SALA DE SESSÕES VEREADOR TRAJANO GUIMARÃES,  
AOS TREZE DIAS DO MÊS DE NOVEMBRO DE 2019.

  
**Dr. Paulo Daher (DEM)**

Vereador da Câmara Municipal de Goiânia


000005

- DER -	
PROTOCOLO GERAL	
A(o)	<i>Diretor</i>
	<i>Legislativa</i>
Em	<i>13 / 11 / 20 19</i>
	<i>Diretor</i>
ENTREGADO	



À Documentação para anotar e instruir.

Goiânia, 13/11/2019

  
Diretor Legislativo



**LEI COMPLEMENTAR Nº 169, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2007**

*Dispõe sobre o uso da bicicleta e o sistema cicloviário e dá outras providências.*

**A CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA APROVA E EU PROMULGO A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:**

**Nota:** Ver Capítulo V - Do Sistema Cicloviário no Espaço Público Municipal – da Lei nº 9.096, de 27 de outubro de 2011.

**Art. 1º** Esta Lei regula o uso da bicicleta e o sistema cicloviário, integrando-os aos sistemas municipal viário e de transportes, de modo a alcançar a utilização segura da bicicleta como veículo de transporte alternativo no atendimento às demandas de deslocamento e lazer da população.

**Art. 2º** São Objetivos do sistema cicloviário:

**I** - Oferecer à população, a opção de transporte de bicicleta em condições de segurança e o atendimento da demanda de deslocamento no espaço urbano, mediante planejamento e gestão integrada ao sistema municipal de transportes, atendendo a hierarquia onde o pedestre tem a preferência, seguido da bicicleta, do transporte coletivo e por último o veículo particular;

**II** - Integrar a modalidade de transporte individual não motorizado às modalidades de transporte público;

**III** - Reduzir a poluição atmosférica e sonora, o congestionamento das vias públicas por veículos automotores e promover a melhoria da qualidade de vida;

**IV** - Promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

**Art. 3º** Constituem o sistema cicloviário:

**I** - A malha básica de ciclovias, ciclofaixas e faixas-compartilhadas com traçados e dimensões de segurança adequados, bem como sua sinalização;

**II** - Estacionamentos de curta duração;

**III** - Bicicletários junto aos terminais, prédios públicos e demais pontos de fluxo da população, servidos pela malha viária do sistema.

**Art. 4º** Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

**I** - **Ciclovias:** 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 a bicicleta quando demarcada na pista de rolamento;

**IV** - Estacionamento de bicicletas: local público equipado com equipamento ou dispositivo à guarda de bicicletas a que sirva como ponto de apoio ao ciclista;

**V** - 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 .

§ 1º As faixas-compartilhadas poderão ser demarcadas sobre os passeios, desde que tecnicamente demonstrada a viabilidade para o uso compartilhado do mesmo espaço por pedestres e ciclistas, conforme art. 59 do Código de Trânsito Brasileiro;

§ 2º 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, promoção do conforto ambiental (ventilação e insolação adequados) e locais para depósitos de lixo reciclável.

**Art. 5º** A proposta, elaboração do projeto, implantação e operação dos bicicletários com controle de acesso, poderão ser realizadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para a municipalidade, mediante o respectivo procedimento licitatório em troca de exploração de publicidade em espaço a ser definido pelo Órgão Municipal de Planejamento nos próprios equipamentos, levando-se em conta o tipo, tamanho e localização da mesma, e pela cobrança dos serviços prestados aos usuários.

**I** - A tarifa diária de estacionamento particular de bicicletas em bicicletários com controle de acesso não poderá exceder a metade da tarifa mínima do transporte coletivo municipal;

**II** - A tarifa poderá possuir valor diferenciado caso possua seguro contra roubos.

**Art. 6º** É obrigatória a destinação de local reservado para o estacionamento de bicicletas em toda e qualquer área pública que gere tráfego de pessoas e veículos, a ser determinado pelo Órgão Municipal de Planejamento.

**Art. 7º** Nas novas vias públicas deverá ser implantado sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e sócio-econômica, sendo considerado no mínimo a implantação de faixa compartilhada devidamente sinalizada.

§ 1º Na elaboração de projetos e construção de praças a parques com área superior a 4.000,00m<sup>2</sup> (quatro mil metros quadrados), é obrigatória a inserção de sistema cicloviário e seus equipamentos complementares;

§ 2º Nos casos em que a implantação da via implicar na construção de pontes, viadutos e abertura de túneis, tais obras também serão dotadas de sistemas cicloviários integrados ao projeto;

§ 3º A implantação de ciclovias deverá ocorrer nos principais eixos de deslocamento da cidade, inserindo este sistema nas principais áreas geradoras de tráfego que sejam pontos potenciais de origem e destino dos ciclistas.

**Art. 8º** Os projetos e os serviços de reforma para alargamento, estreitamento e retificação do sistema viário existente à data desta Lei, contemplarão a implantação de sistema cicloviário conforme estudo prévio de viabilidade física e sócio econômica, sendo considerado no mínimo a implantação de faixa-compartilhada devidamente sinalizada.

**Art. 9º** Os terminais integrados de transporte coletivo municipal terão espaços reservados para bicicletas na forma de estacionamentos e/ou bicicletários.



**Art. 10.** É permitido nas ciclovias, ciclofaixas e faixas-compartilhadas, além da bicicleta

**I** - Circular de cadeira de rodas;

**II** - Circular com ambulâncias, viaturas do Corpo de Bombeiros, da Polícia e da Defesa Civil, apenas em caráter de emergência, respeitando-se, acima de tudo, a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

**III** - Patinar nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida, desde que se mantenha ao passo, na mão, alinhado à direita, e sem obstruir a ultrapassagem.

**Art. 11.** São vedados nas ciclovias e ciclofaixas:

**I** - O estacionamento e o tráfego de veículos motorizados, bem como qualquer obstrução ao trânsito;

**II** - A utilização da pista, por veículos tracionados por animais;

**III** - A utilização da pista por pedestres;

**VI** - Conduta de ciclistas que coloquem em risco a segurança de outros cidadãos.

**Art. 12.** A inobservância das vedações estabelecidas nesta Lei, sujeita o infrator, ciclista ou não, às seguintes penalidades:

**I** - Advertência oral ou escrita;

**II** - Multa em valor não inferior a 20 UVFG (vinte Unidades de Valores Fiscais de Goiânia);

**III** - Remoção e apreensão da bicicleta;

§ 1º A aplicação de penalidades será graduada segundo a natureza e a gravidade da infração e de suas conseqüências, nos termos do regulamento a ser instituído pelo Poder Executivo;

**Art. 13.** Em comum acordo com a Federação de Ciclismo e ONGs, o Chefe do Executivo Municipal definirá a Semana da Bicicleta e o Dia do Ciclista.

**Art. 14.** A Superintendência Municipal de Trânsito- SMT desenvolverá programas educativos, dirigidos a orientar e conscientizar motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao uso da bicicleta, do sistema cicloviário e das regras de segurança a serem compartilhadas entre eles.

**Art. 15.** Fica o Chefe do Poder Executivo Municipal obrigado, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta dias) a contar da data da publicação desta Lei, a submeter à apreciação do Poder Legislativo projeto de lei disciplinando a conduta do ciclista no sistema cicloviário da cidade.

**Art. 16.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data da sua publicação, ficando o Chefe do Poder Executivo obrigado a regulamentá-la no prazo máximo de 120 (cento e vinte dias) após a sua publicação.

**GABINETE DO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA, aos 15 dias do mês de fevereiro de 2007.**

**DEIVSON COSTA**  
Presidente

Este texto não substitui o publicado no DOM 4077 de 09/03/2007.





**LEI Nº 9.096, DE 27 DE OUTUBRO DE 2011**

*Institui o Código Municipal de Mobilidade Urbana.*

**A CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA APROVA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:**

**Nota:** ver

- 1 - Lei nº 9.170, de 04 de setembro de 2012 - dispõe sobre o Selo de Acessibilidade;
- 2 - Lei nº 8.644, de 23 de julho de 2008 - institui o "Estatuto do Pedestre";
- 3 - Lei nº 6.767, de 26 de julho de 1989 - dispõe sobre o rebaixamento dos meios-fios das calçadas onde existem faixas de segurança para pedestres, visando facilitar a locomoção de deficientes;
- 4 - Decreto nº 3.057, de 15 de dezembro de 2015 - regulamenta a implementação de piso tátil direcional e de alerta nas calçadas.

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Esta Lei, observando as disposições da Lei Orgânica do Município e do Plano Diretor de Goiânia, estabelece diretrizes básicas para a implementação da política de Mobilidade Urbana no Município de Goiânia.

§ 1º Para fins desta Lei, entende-se que Mobilidade Urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade.

§ 2º Mobilidade Urbana Sustentável é a expressão da capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem por em risco a qualidade de vida e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades.

§ 3º Quanto à acessibilidade, esta Lei objetiva a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços urbanos e dos serviços de transporte, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

**Art. 2º** O Código Municipal de Mobilidade Urbana tem por ação, promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

**Seção I  
Das Definições**

**Art. 3º** Para efeito desta Lei considera-se:

**I** - meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;

**II** - meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

**III** - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder



Público;

**IV - táxi:** serviço de transporte individual, remunerado, aberto ao público por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas;

**V - moto-táxi:** serviço de transporte individual de passageiros remunerado, através de motocicletas;

**VI - moto-frete:** consiste no transporte remunerado de pequenas cargas e volumes legais, compatíveis com a motocicleta, acondicionados, exclusivamente, em equipamento aberto (grelha) ou no interior de equipamento fechado (baú);

**VII - logradouro público:** espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, e reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público, a calçada e a pista de rolamento;

**VIII - paraciclos:** são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de curta ou média duração, com até 25 vagas (correspondente à área de duas vagas de automóveis), de uso público e sem qualquer controle de acesso;

**IX - bicicletários:** são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestuários;

**X - acessibilidade:** facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;

**XI - ciclovia - pista própria** destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

**XII - ciclofaixa - parte da pista de rolamento** destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização;

**XIII - vias de pedestre - são vias secundárias ou locais,** não permitindo a circulação de nenhum tráfego motorizado, destinadas à circulação exclusiva de pedestres;

**XIV - ciclo-elétrico - veículos de duas ou três rodas,** propulsionados por um motor elétrico cuja potência não exceda 4 KW, e a massa máxima a ser transportada (incluindo condutor, passageiro e /ou cargas) não ultrapasse os 140Kg. A velocidade máxima deve ser limitada em 50Km/h.

**Art. 4º** O Código Municipal de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 1º São meios de transportes urbanos:

I - motorizados;

II - não-motorizados.

§ 2º São serviços de transporte urbano municipal:

I - de passageiros:

a) coletivo;

b) individual: táxi e moto-táxi.

II - de cargas: moto-frete.

§ 3º São infra-estruturas de Mobilidade Urbana:



- I - vias, logradouros públicos, ciclovias e ciclofaixas;
- II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e/ou bicicletários;
- III - terminais e estações;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações;
- VII - instrumentos de controle e fiscalização.

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS DO CÓDIGO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 5º** A instrução em que esse Código segue, baseia-se nos princípios a seguir:

- I - diminuição do número de viagens motorizadas;
- II - revisão do desenho urbano;
- III - desenvolvimento de meios não motorizados de transporte, incentivando o uso da bicicleta;
- IV - reconhecimento da importância do deslocamento dos pedestres;
- V - proporcionar maior mobilidade e acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida;
- VI - priorização do transporte público coletivo e de qualidade;
- VII - qualificação do espaço urbano;
- VIII - proporcionar prioridade, mediante soluções físicas adequadas, à circulação dos pedestres, ciclistas e veículos de transporte coletivo.

**Art. 6º** O Código Municipal de Mobilidade Urbana, objetiva-se nas seguintes medidas:

- I - estimular o uso do transporte coletivo e não do transporte individual;
- II - reduzir os congestionamentos na cidade;
- III - diminuir a poluição ambiental gerada pelos meios de transporte;
- IV - diminuir o número de acidentes de trânsito, através de campanhas educativas e fiscalização de trânsito ostensiva pelo órgão municipal competente;
- V - incentivar a utilização de combustíveis não poluentes e renováveis, sobretudo na frota oficial do Poder Público Municipal;
- VI - orientar os investimentos públicos no setor de transportes.

## **CAPÍTULO III**

### **DAS DIRETRIZES DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS**

**Art. 7º** O transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância do modelo institucional metropolitano em vigor e nos termos do disposto na Lei Complementar n.º 171, de 29 de maio de 2007.

**Art. 8º** São direitos dos usuários do transporte coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Goiânia:

**I** - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei Federal n.º 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

**II** - ser informado nos pontos de embarque e desembarque e de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e dos modos de interação com outros modais;

**III** - ter ambiente seguro e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana;

**IV** - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

**§ 1º** A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

**a)** órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

**b)** ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

**c)** audiências e consultas públicas;

**d)** procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

#### **CAPÍTULO IV DA GESTÃO DO CÓDIGO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 9º** A gestão do Código Municipal de Mobilidade Urbana, através dos órgãos competentes deverá:

**I** - planejar, executar e avaliar a política de Mobilidade Urbana, bem como, promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos municipais;

**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;

**III** - prestar, direta ou indiretamente, ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

**IV** - adotar medidas específicas em favor das populações de baixa renda, incapazes de arcar com as tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

**V** - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

**VI** - registrar e licenciar na forma da legislação, ciclomotores, ciclo-elétricos, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

**VII** - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

**VIII** - implementar cursos de treinamento para ciclistas, condutores de veículos de propulsão humana e tração animal com ênfase na segurança para o trânsito e no comportamento cívico;



**IX** - implantar incentivos financeiros e fiscais para a efetivação dos princípios e diretrizes desta Lei;

**X** - estabelecer a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

**XI** - estabelecer a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

**XII** - restringir e controlar o acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

**XIII** - estipular padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados;

**XIV** - aplicar taxa sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infra-estrutura visando desestimular o uso de fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa determinados meios e serviços de transporte urbano;

**XV** - dedicar espaços exclusivos nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados;

**XVI** - estabelecer corredores exclusivos e preferenciais de transporte coletivos;

**XVII** - implantar vias de pedestres e vias cicláveis;

**XVIII** - realizar rebaixamento de guias em cruzamentos, junto às faixas de pedestres para facilidade de circulação, pinturas texturizadas nas faixas de pedestres e rampas em todas as esquinas, diferenciando do calçamento nas passagens de pedestres habituais, em atendimento às pessoas com deficiência, idosos e mobilidade reduzida;

**XIX** - garantir a Mobilidade Urbana Sustentável, dando ênfase ao transporte coletivo e ao meio de transporte não motorizado;

**XX** - implantar, manter e operar áreas de estacionamentos específicos para:

a) estacionamento para veículo de aluguel;

b) estacionamento para veículos de pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida;

c) estacionamento para veículos com pessoas idosas;

d) estacionamento para operação de carga e descarga;

e) estacionamento de ambulâncias;

f) estacionamento rotativo para veículo motorizado e não motorizado, gratuito e/ou pago;

g) estacionamento de viaturas policiais.

**Parágrafo único.** O Município de Goiânia, isoladamente ou reunido em consórcio público, poderá instituir fundo especial com a finalidade de custear a operação e os investimentos em infraestrutura necessários a universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo público, podendo, inclusive, utilizar os recursos do fundo como garantia em operações de crédito para o financiamento dos investimentos.

## **CAPÍTULO V** **DO SISTEMA CICLOVIÁRIO NO ESPAÇO PÚBLICO MUNICIPAL**

**Art. 10.** O sistema cicloviário, atendidas as disposições da Lei Complementar nº 169, de 15 de fevereiro de 2007, deverá garantir:





**I** - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas;

**II** - a integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;

**III** - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

§ 1º Nas vias urbanas de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 2º Autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§ 3º Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

§ 4º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 5º Todos os veículos deverão guardar uma distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar uma bicicleta.

**Art. 11.** As bicicletas com aro superior a vinte deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos obrigatórios:

**I** - espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;

**II** - campainha, entendido com tal o dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico, ou pneumático, capaz de identificar uma bicicleta em movimento;

**III** - sinalização noturna, composta de retrorefletores, com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra a ação das intempéries, nos seguintes locais:

a) na dianteira, nas cores branca ou amarela;

b) na traseira na cor vermelha;

c) nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

**Parágrafo único.** Estão dispensadas do espelho retrovisor e da campainha as bicicletas destinadas à prática de esportes, quando em competição.

## **CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 12.** Com vistas a garantir os princípios, diretrizes objetivos da Mobilidade, o Poder Público deverá articular-se com os demais órgãos governamentais e não governamentais a fim de captar recursos para exclusiva aplicação nesta Lei.

**Art. 13.** O Poder Público criará a Ouvidoria da Mobilidade Urbana, com telefone próprio e gratuito, para providenciar soluções, receber e encaminhar as sugestões, reivindicações e denúncias inerentes à eficácia desta Lei.

**Art. 14.** Fica instituído o dia 22 (vinte e dois) de setembro de cada ano, como o dia Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, com atividades, propagandas e campanhas nas





escolas, através dos órgãos competentes, sobre a importância da utilização consciente e sustentável do espaço público.

## **CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 15.** As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

**Art. 16.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**GABINETE DO PREFEITO DE GOIÂNIA, aos 27 dias do mês de outubro de 2011.**

**PAULO GARCIA  
Prefeito de Goiânia**

**OSMAR DE LIMA MAGALHÃES  
Secretário do Governo Municipal**

Allen Anderson Viana  
Andrey Sales de Souza Campos Araújo  
Célia Maria Silva Valadão  
Dário Délio Campos  
Edson Araújo de Lima  
Elias Rassi Neto  
George Morais Ferreira  
Kleber Branquinho Adorno  
Luiz Carlos do Carmo  
Luiz Carlos Orro de Freitas  
Neyde Aparecida da Silva  
Paulo Sérgio Povia Borges  
Roberto Elias de Lima Fernandes  
Rodrigo Czepak  
Sebastião Augusto Barbosa Neto

Este texto não substitui o publicado no DOM 5219 de 01/11/2011.



DATA: 14 / 11 / 2019

Ref. Processo nº: 2019/2018

JURANDIA

Divisão de Documentação  
Câmara Municipal de Goiânia



PROJETO DE LEI N 00218 DE 28 MAI 2019 DE 2019.

Ven. Lucas Kitão



Câmara Municipal de Goiânia PROTOCOLO DE ENTRADA	
0984/19	
Em:	28 / 05 / 20 19
Piscella	
ENCARREGADO	

*"Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário Municipal e do Conselho Municipal de Política Cicloviária - CMPC, integrando-os aos sistemas viários e de transportes do Município no atendimento às demandas de deslocamento e lazer da população".*

**Art. 1º** - Fica criado o Sistema Cicloviário Municipal, integrando-o aos sistemas viários e de transportes do Município, com as seguintes diretrizes:

- I – acessibilidade universal;
- II – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- III – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável;
- V – aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária já existente.

**Art. 2º** - Fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária com os objetivos:

- 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 nas ruas do município;

**IV** – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

§ 1º O CMPC terá funções de deliberar sobre a política cicloviária do município, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instancias do governo no território do município de Goiânia.

§ 2º O CMPC, será composto por 2 representantes da Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade e mais dois representantes da Secretaria Municipal de Infra Estrutura e Serviços Públicos, um representante da Agencia Municipal do Meio Ambiente, um representante eleito pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil, sem remuneração por suas respectivas funções.

**Art. 3º** Constituem o Sistema Cicloviário Municipal:

**I** – a rede viária para a circulação de bicicletas, incluindo a malha de ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequado, bem como sua sinalização;

**II** – locais específicos para o estacionamento de bicicleta, incluindo bicicletários e para ciclos;

**III** – sistemas de compartilhamento de bicicletas.

**Art. 4º** Para os efeitos desta Lei considera-se:

**I** – ciclovia: 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 ciclovia, ciclofaixa ou faixa compartilhada;



**V** – estacionamento de bicicletas: local público equipado com equipamento ou dispositivo para guarda de bicicletas que sirva como ponto de apoio ao ciclista, podendo ser bicicletários 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.

**IX** – ciclo-elétrico: veículos de duas ou três rodas propulsionados por um motor elétrico cuja potência não exceda 4KW, e a massa a ser transportada (incluindo condutor, passageiro e/ou cargas), não ultrapassem 140 kg. A velocidade máxima deve ser limitada em 50 km/h.

**Art.5º** O Sistema Cicloviário Municipal 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, patins, patinetes e skates como meio de transporte, lazer, esporte e de conscientização ecológica;

**Art. 6º** Os projetos de construção e reforma de vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem contemplar a implementação do Sistema Cicloviário Municipal.



**Art. 7º.** O Poder Público 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. 8º.** São vedados nas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas:

- I – o estacionamento e o tráfego de ciclomotores e demais veículos motorizados, exceto os regulamentados 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. 9º.** 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 localizados no município; e
- VII – as praças e parques.

**Art. 10.** As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 11.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

SALA TRAJANO DE SÁ GUIMARÃES,

Goiânia, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Lucas Kitão

Vereador



DEVIDAMENTE INSTRUÍDO, ENCAMINHA-SE À  
**DIRETORIA LEGISLATIVA**, PARA AS DEVIDAS  
PROVIDÊNCIAS.

DATA: 14 / 11 / 2019

REF. PROCESSO Nº: 2019 / 2018 Cód: 1920

PESQUISADO POR: JURANDIR

DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA






Projeto cadastrado - SIL

Em 18/11/2019

  
Diretor Legislativo

Devidamente instruído e cadastrado, à  
Comissão C.F.R.

Goiânia, 18/11/2019.

  
Diretor Legislativo



CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA.

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**



PROTOCOLO N° 2019/2018

PROJETO de Lei N° 397, 2019

AUTOR(A) Dr Paulo Daher

Envio os presentes autos à Procuradoria Jurídica da Câmara Municipal de Goiânia, para emitir Parecer sobre a presente matéria.

CCJR, aos 18 de Novembro de 2019.

**Vereadora SABRINA GARCÊZ**  
**Presidente da CCJR**



## RECEBIMENTO

Recebido nesta data

Em 18 / 11 / 19

[Handwritten Signature]  
Gabinete da Procuradoria

## DISTRIBUIÇÃO

Ao servidor DR DANILLO

para emitir PARCELA

no prazo de 05 dias úteis.

Em 22 / 11 / 19

[Handwritten Signature]  
Procurador-Chefe



**PROCURADORIA JURÍDICA DA CÂMARA MUNICIPAL DE  
GOIÂNIA**

**PROCESSO:** 2019/0002018

**INTERESSADO:** Vereador Dr. Paulo Daher

**ASSUNTO:** PL. Nº 397/19 - Autoriza o município de Goiânia a implantar o sistema cicloviário com a instalação de ciclovias e/ou ciclofaixas, nos perímetros da av. 85, av. 83, rua 90, av. Goiás, bem como, nas pontes, viadutos e trincheiras na capital.

**Parecer Nº 772/2019**

Os autos do processo em epígrafe referem-se ao Projeto de Lei nº 397 de 13 de novembro de 2019, de autoria do Ilustre Vereador Dr. Paulo Daher, cuja ementa é "Autoriza o Município de Goiânia a implantar o sistema cicloviário com a instalação de ciclovias e/ou ciclofaixas, nos perímetros da av. 85, av. 83, rua 90, Av. Goiás, bem como, nas pontes, viadutos e trincheiras na capital."

Em sua justificativa, o nobre Parlamentar destaca a importância do projeto como forma de viabilizar e interligar as vidas de acesso, uma vez que visa contribuir com o conceito da cidade sustentável e assegurar a mobilidade urbana, com a fluidez e o deslocamento de pessoas e bens entre si e com a própria cidade

Decorridos os trâmites legais, os autos do processo em questão foram encaminhados a esta Procuradoria, a fim de que fosse apreciado e exarado parecer jurídico.

É o breve relatório.



A Constituição Federal, em seu artigo 30, inciso I, confere aos Municípios competência para legislar sobre assuntos de interesse local, verbis:

*Art. 30. Compete aos Municípios:  
I – legislar sobre assuntos de interesse local;  
...*

A Lei Orgânica do Município de Goiânia, através de seus artigos 88, estabelece que:

*Art. 88 - A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer Vereador ou Comissão da Câmara, ao Prefeito Municipal e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.*

Outrossim, esse mesmo diploma legal preconiza, em seu art. 63, I, que:

*“Art. 63 – Compete à Câmara Municipal dispor, mediante lei, sobre as matérias de competência do Município, especialmente sobre:*

*I - assuntos de interesse local, notadamente no que diz respeito:*

Esta competência pode ser exercida por qualquer Vereador ou Comissão da Câmara (art. 88, LOM), ressalvados os casos em que a iniciativa de projetos de lei é reservada do Chefe do Poder Executivo local (art. 89, III e parágrafo único e art. 135, da LOM).

*Art. 89 - Compete privativamente ao Prefeito a iniciativa das leis que disponham sobre:*

*I- a organização administrativa e as matérias orçamentárias, nos termos do Art. 135.*

*(...)*

*III- a criação, a estruturação e as atribuições dos órgãos públicos da administração municipal.*

E



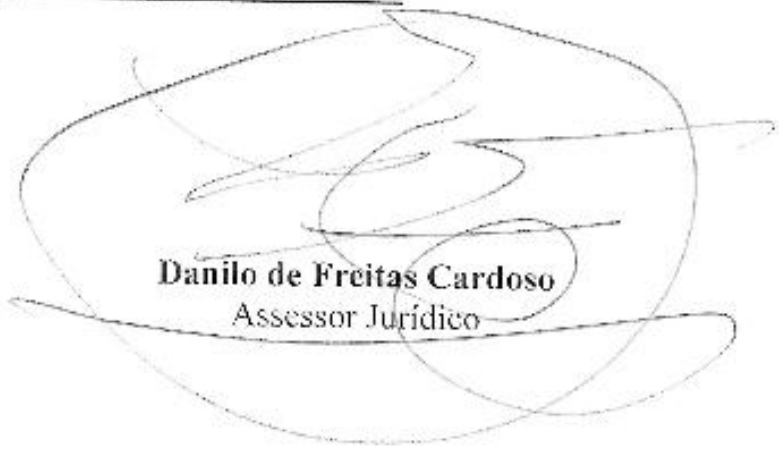
*Art. 135 - É da competência do Poder Executivo a iniciativa das leis orçamentárias e das que abram créditos, fixem vencimentos e vantagens dos servidores públicos, concedam subvenção ou auxílio ou, de qualquer modo, autorizem, criem ou aumentem a despesa pública.*

Com isso, invadiu-se claramente a seara da administração pública, da alçada exclusiva do Prefeito, violando-se a prerrogativa deste em analisar a conveniência e oportunidade das providências que a lei quis determinar. Bem por isso, a matéria somente poderia objeto de tramitação legislativa por proposta do próprio Chefe do Poder Executivo, uma vez que cria atribuições para o próprio Poder Executivo e para órgão a ele vinculado, tendo origem no Parlamento.

Desta forma, pelas razões acima expostas, ressaltando o caráter não vinculante deste pronunciamento, ausente, via de consequência, qualquer responsabilidade sobre os aspectos ora abordados à vista do direito social que objetiva proteger, conclui-se que o Projeto de Lei em questão, na forma como foi apresentado não merece prosperar.

É o parecer, salvo melhor juízo, que submetemos à aprovação do Procurador-Chefe da Câmara Municipal de Goiânia.

**PROCURADORIA JURÍDICA DA CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA, em 06 de dezembro de 2019.**

  
**Danilo de Freitas Cardoso**  
Assessor Jurídico





Processo nº: **2019/0002018**

Interessado: **Vereador Dr. Paulo Daher**

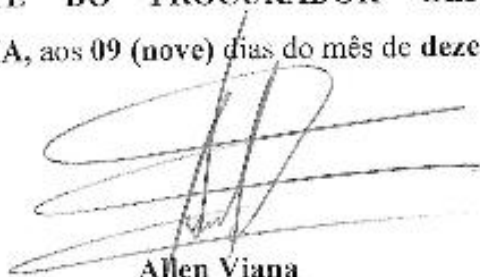
Assunto: **P. L. N° 00397/19 - Autoriza o município de Goiânia a implantar o sistema cicloviário com a instalação de ciclovias e/ou ciclofaixas, nos perímetros da av. 85; av. 83, rua 90, av. Goiás, bem como, nas pontes; viadutos e trincheiras na capital.**

**DESPACHO N° 926/2019**

Acolho o Parecer nº 772/2019 da lavra do Dr. Danilo de Freitas Cardoso, por seus próprios e jurídicos fundamentos.

Encaminha-se os autos à Comissão de Constituição, Justiça e Redação para providências.

**GABINETE DO PROCURADOR GERAL DA CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA**, aos **09 (nove)** dias do mês de **dezembro** do ano de **2019**.



**Allen Viana**  
**Procurador-Geral**



CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA.

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**



**DESIGNAR RELATOR(A)**

Projeto de Lei N° 397 / 2019

Após receber os Autos, designo o(a) Vereador(a) Tatiana Ramos  
para Relatar a presente propositura.

CCJR, aos 10 de dezembro de 2019.

  
Vereadora **SABRINA GARCÊZ**  
Presidente da CCJR



## DESPACHO

À EXMA. VEREADORA SABRINA GARCEZ  
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

Senhora Presidente,

Venho por intermédio desta, solicitar a remessa do Projeto de lei de ao autor da matéria, para que possa tomar as devidas providências para sanar a ilegalidade apontada pelo Assessor Jurídico, se assim entender pertinente.

Goiânia, 13 de dezembro de 2019

**VEREADORA TATIANA LEMOS**

Membro da comissão de Constituição, Justiça e Redação



CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA.  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO



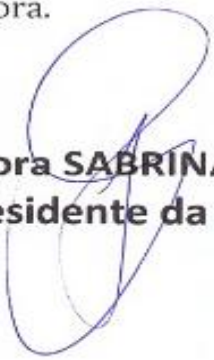
Ofício nº 017/2020-CCJ.

Goiânia, 19 de fevereiro de 2020.

Excelentíssimo Senhor  
**Vereador Dr. PAULO DAHER**  
Câmara Municipal de Goiânia  
GOIÂNIA - GOIÁS.

Senhor Vereador,

Em atenção ao Relatório apresentado pela Vereadora Tatiana Lemos (p. 30 dos autos), encaminhamos ao seu Gabinete o Processo nº 2019/2018, contendo o Projeto de Lei nº 397/2019, de Vossa autoria para que, caso queira, adequá-lo às normas regimentais, conforme é desejo da Relatora.

  
**Vereadora SABRINA GARCÊZ**  
**Presidente da CCJR**