

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

<u>PROJETO DE LEI</u>	01 - 0655 / 2009	DE	2009
-----------------------	------------------	----	------

<u>MATÉRIA LEGISLATIVA:</u>	PL	01 - 0655 / 2009	DE	07/10/2009
-----------------------------	----	------------------	----	------------

<u>PROMOVENTE:</u>	VEREADOR	CHICO MACENA
--------------------	----------	--------------

<u>EMENTA:</u>	ALTERA A LEI 14.266, DE 06 DE FEVEREIRO DE 2007, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. (SOBRE O SISTEMA CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.)
----------------	--

--

CNC Solutions
 Tipo: Processo Legislativo
 20/1/2011 16:37:03

00000057840-18



ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

Matéria PL 655/2009. DANIEL MARTINS GODOI
 LUIS FERNANDO BRAZ DE ARAUJO

Folha nº 01 do proc.

Nº 01-655 de 09

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

Nº 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VEREADOR CHICO MACENA

LID. 01

AS COMISSÕES DE: 07 OUT 2009

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL

01-00655/2009

Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

Danton Silvano

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o SICLO - Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, com as seguintes diretrizes:

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

Art. 2º Para os efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

- I - bicicleta: veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente e não emissor de ruído;
- II - ciclista: condutor, sujeito às leis de trânsito vigentes, no que couber.

§ 1º Os triciclos não-motorizados equiparam-se a bicicletas, no que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e Metrô, em qualquer dia e horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal, câmbio, corrente, coroa, e catraca protegidos de contato direto com outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 3º O SICLO - Sistema Cicloviário do Município de São Paulo abrange:

- I - a rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;
- II - os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

07 OUT 2009

SGP.42

11:30 07/10/2009 004452 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Matéria PL 655/2009. DANIEL MARTINS GODOI
LUIS FERNANDO BRAZ DE ARAUJO

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 207
Em 08/10/09
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-655 de 09

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

III - os procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV - o órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.

Art. 4º O SICLO - Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será incorporado ao Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, instituído pela lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, viabilizando os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto.

Art. 5º A ampliação da infra-estrutura cicloviária deverá contemplar:

I - os trechos de rodovias em zonas urbanizadas, as vias públicas, os terrenos marginais às linhas férreas, as margens de cursos d'água, os parques, outros espaços naturais;

II - trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

III - a implantação de estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metro ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos.

Art. 6º O SICLO - Sistema Cicloviário do Município de São Paulo promoverá ações:

I - educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito, e a convivência entre os modais de transporte;

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, semaforica, 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 negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

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

Art. 7º O SICLO - Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será pautado pelas disposições contidas no Plano Diretor Estratégico, no Plano de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 8º Ciclovía é a pista própria para a circulação de bicicletas:

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



Folha nº <u>03</u> do proc. Nº <u>01-655</u> de <u>09</u>
--

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

II - implantada na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

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

Art. 9º Ciclofaixa é a 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 houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovía.

Art. 10. 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 de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovía ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 11. Bicletário é o local reservado para o estacionamento de bicicletas, independentemente de ser de longa ou curta duração, de ser controlado ou não, ser coberto ou não, de ter dispositivos para afiação das bicicletas ou não, ou de ser público ou privado.

Parágrafo único. Paraciclo é o dispositivo fixo apropriado ao apoio da bicicleta quando estacionadas, devendo ser no formato "U" ao contrário, ou formato "R", para não danificar a bicicleta.

Art. 12. Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, *shopping centers*, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infra-estrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.



Folha nº 04 do proc.	fls. 5
Nº 01-655 de 09	

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

Art. 13. Os projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), devem contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 14. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 15. As novas vias públicas, pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

Art. 16. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Art. 17. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 18. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

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

II - patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III - bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre, onde exista trânsito partilhado.

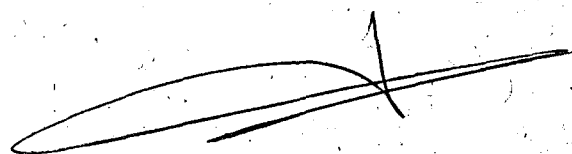
Art. 19. Para conduzir a implementação do SICLO e formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo, fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária - CMPC.

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação destas políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

§ 3º O Executivo regulamentará a criação do CMPC num prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta lei.

Art. 20. A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:



Folha nº <u>25</u> do proc. f/s. 6
Nº <u>01-655</u> de <u>09</u>

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

I - advertência;

II - multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada na reincidência;

III - cassação do alvará de funcionamento.

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

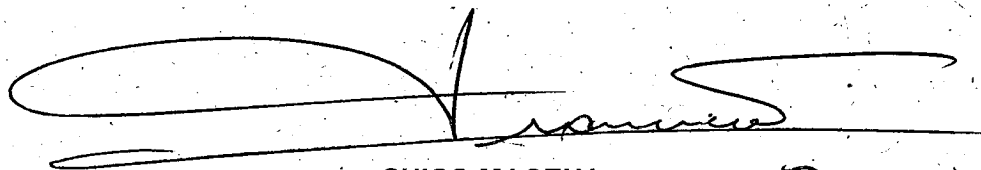
Art. 21. Os estabelecimentos mencionados no art. 12 deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 22. O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 23. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 02 de setembro de 2009.



CHICO MACENA

Vereador

Folha nº 06 do proc.
Nº 01-655 de 09

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

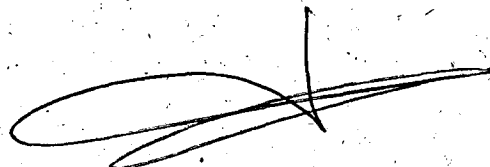
Em uma cidade como São Paulo, em que, segundo dados da Pesquisa de Origem e Destino/2007, realizada pelo Metrô, o número diário de viagens de bicicleta é 335% superior às viagens realizadas por táxis, e são realizadas 303.828 viagens por dia utilizando este modal, é mais do que necessário ter uma legislação sempre atualizada, ampla e bem fiscalizada pelo poder público, que ofereça segurança, incentivo e respeito ao ciclista e que garanta seus direitos de ir e vir, observadas as posturas da legislação do CTB - Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse cenário, o cidadão espera contar com uma infra-estrutura que incentive, proteja e respeite sua opção em utilizar um veículo não motorizado.

Após a aprovação e sanção da Lei Municipal 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que cria o Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, o incentivo a este modal de transporte individual repercutiu ampla e positivamente nos meios na imprensa. Foram realizados encontros, debates e audiências públicas sobre a aplicação desta lei e muitos foram os benefícios trazidos a esta cidade, inclusive servindo de exemplo a outras regiões. E foi através dessas discussões com a sociedade que foram compiladas as melhorias e atualizações que ora são apresentadas, sempre com o objetivo de que a qualidade percebida e conquistada melhore ainda mais.

A melhoria da qualidade de vida foi sentida e aprovada pela população que utiliza este meio de transporte. Todas as atualizações foram propostas, apresentadas e discutidas pela sociedade civil e órgãos do governo.

Este projeto de lei tem, assim, o propósito de promover a cidadania construindo uma cidade melhor e com maior mobilidade para todos, motivo pelo qual solicito aos meus nobres Pares sua aprovação.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 07

do processo n.º 01-655/09 08/10/2009 (a) 07

Adelina Cicone Battocchio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Sra. Secretária,
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

13/10/09

(Signature)

Inácio Veiga
Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

13/10/09

(Signature)
ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

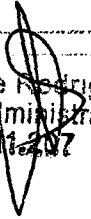
RECEBIDO NA FILIAL	DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO	AS PROPOSITURAS
EM <u>14/10/09</u>	<u>1500</u>
POR <u>[Signature]</u>	
SAÍDA: <u>[Signature]</u>	

Sr(a) <u>Isis</u>
Efetuar Pesquisa.
SP. <u>14/10/2009</u>

(Signature)
Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207

(Signature)
Marcella Faibo Glaenglia
Procuradora Legislativa
CPF nº 111.203

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Segue em []	documento(s) de
fls. <u>08 / 25</u>	<u>16 / 10 / 09</u>


Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0655/09

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislacao, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências. Alterada pela Lei nº 11.784, de 26 de maio de 1995.
- Lei nº 13.995, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público, e dá outras providências.
- Lei 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.
- PL nº 438/96, de autoria do Vereador Wadih Mutran, que disciplina o uso de bicicletas nas ruas, avenidas e parques do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- PL nº 760/97, de autoria do Vereador Wadih Mutran, que dispõe sobre a criação da Comissão Municipal permanente de educação para o trânsito de bicicletas nas ruas e avenidas do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- PL nº 173/04, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos e dá outras providências.
- PL nº 527/09, de autoria do Vereador Marco Aurélio Cunha, que altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências.
- PL nº 585/09, de autoria do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências.

Cópias das leis e dos projetos apontados acima acompanham esta informação.

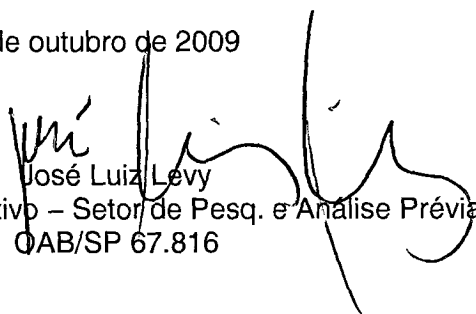


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

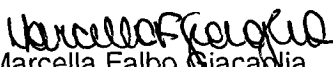
Folha 09 fls. 11
Proc. Nº 655/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr.
Presidente de fls. 01.

São Paulo, 16 de outubro de 2009


José Luiz Levy

Procurador Legislativo – Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Marcella Falbo Giacaglia

Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393



PESQUISA EM BASE DE DADOS

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

Folha 10
Proc. Nº 655/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SUA SELEÇÃO

>> ENVIAR RESULTADO

NOVA PESQUISA

CONFIG

FIM DA PAGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 10907

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando: 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

legis

☐ seleciona

para imprimir

Título: LEI Nº 10.907 18/12/1990 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 382/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Walter Feldman

Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.Alterações: Lei 11.784/1995 - Altera o art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

página 1 de 1

SUA SELEÇÃO

INICIO DA PAGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livre

Pesquisar por : [Formulário avançado](#)

Entre uma ou mais palavras

lei 10907

☒ Todas as palavras (AND) ☐ Qualquer palavra (OR)

CONFIG

PESQUISAR

Publicada novamente por ter saído com incorreções
LEI Nº 10.907 DE 18 DE DEZEMBRO DE 1.990
(P.L. nº 382/89 - Vereador Walter Feldman)

Eduardo Matarazzo Suplicy, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo promulga a seguinte lei:

Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica estabelecido para as construções de avenidas, no Município de São Paulo, a partir da publicação desta lei, da obrigatoriedade de demarcação de espaços para ciclovias.

Parágrafo Único - Entende-se por ciclovias, espaços demarcados no leito carroçável de avenidas, exclusivas para veículos que não contenham tração motora.

Art. 2º - Fica estabelecido nas atuais avenidas, de acesso aos parques públicos do município, demarcação de ciclo-faixas, destinadas aos usuários nos sábados e domingos.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990.

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 18 de dezembro de 1.990.

O Diretor Geral,

Veriano Midena

Folha 102
Proc. Nº 655-109

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 11.784 DE 26 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 662/93)

(Versadora Ana Martins)

Altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.

Miguel Colasuonno, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 2º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º - Fica estabelecida nas atuais avenidas de acesso aos parques e grandes áreas de lazer do Município de São Paulo a demarcação de ciclo-faixas destinadas aos usuários nos sábados, domingos e feriados.

Parágrafo único - O Executivo fará ampla campanha de divulgação pelos meios de comunicação para estimular o uso das bicicletas nas avenidas demarcadas."

Art. 2º - O Executivo Municipal realizará estudos técnicos para a implementação gradativa, em todos os dias e horários, de faixas especiais para ciclistas, em avenidas cujo tráfego não ofereça riscos.

Art. 3º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

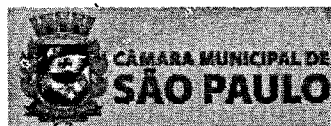
Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 29 de maio de 1995.

O Presidente,
Miguel Colasuonno

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 29 de maio de 1995.

O Diretor Geral,
Carlos Borromeu Tini



PESQUISA EM BASE DE DADOS

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

Folha 13
Proc. Nº 655/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SUA SELEÇÃO

>> ENVIAR RESULTADO

NOVA PESQUISA

CONFIG

FIM DA PAGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 13995

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando: 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

legis

☐ seleciona

para imprimir

Título: LEI Nº 13.995 10/06/2005 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 161/2005 ([ver documento](#))

Autor(es): Adolfo Quintas

página 1 de 1

SUA SELEÇÃO

INICIO DA PAGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livre

Pesquisar por : [Formulário avançado](#)

Entre uma ou mais palavras

lei 13995

☒ Todas as palavras (AND) ☐ Qualquer palavra (OR)

CONFIG

PESQUISAR

LEI Nº 13.995, DE 10 DE JUNHO DE 2005
(Projeto de Lei nº 161/05, do Vereador Adolfo Quintas - PSDB)

Dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público e dá outras providências.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica estabelecida a obrigatoriedade de criação de estacionamentos para bicicletas em locais de grande fluxo de público, em todo Município de São Paulo.

Art. 2º Para fins desta lei entende-se como locais públicos de grande fluxo os seguintes estabelecimentos:

- a) órgãos públicos municipais;
- b) parques;
- c) shopping centers;
- d) supermercados;
- e) instituições de ensinos públicos e privados;
- f) agências bancárias;
- g) igrejas e locais de cultos religiosos;
- h) hospitais;
- i) instalações desportivas;
- j) museus e outros equipamentos de natureza culturais (teatro, cinemas, casas de cultura, etc.); e
- k) indústrias.

Art. 3º A segurança dos ciclistas e dos pedestres deverá ser determinante para a definição do local na implantação do estacionamento de bicicletas.

Art. 4º Os estacionamentos de bicicletas poderão ser de dois tipos, a saber:

- I - bicicletários - local destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração, podendo ser público ou privado;
- II - paraciclo - local em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Art. 5º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

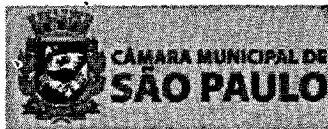
FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

**PESQUISA EM BASE DE DADOS**

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

Folha 15
Proc. Nº 655-109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SUA SELEÇÃO

>> ENVIAR RESULTADO

NOVA PESQUISA

CONFIG

FIM DA PAGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 14266

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando: 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

legis

☐ seleciona

para imprimir

Título: LEI Nº 14.266 06/02/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 599/2005 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena

página 1 de 1

SUA SELEÇÃO

INICIO DA PAGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livrePesquisar por : [Formulário avançado](#)*Entre uma ou mais palavras*

lei 14266

☒ Todas as palavras (AND) ☐ Qualquer palavra (OR)

CONFIG

PESQUISAR

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT)

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, 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 de São Paulo 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: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II - implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

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

IV - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V - estabelecer negociações com o Estado de São Paulo com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial no metrô e em trens metropolitanos, de ciclistas com suas bicicletas;

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

VII - 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 de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

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, em terrenos marginais às linhas férreas, 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.

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 de Trânsito Brasileiro.

§ 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 pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, 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 paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para 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 4.000 m² (quatro 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, viadutos e túneis, 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 implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas 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 lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

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

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. 15. 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. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



Câmara Municipal de São Paulo

Folha 19
Proc. Nº 655/2009
Is. Paulo
RF. 11.201

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0438/1996

Disciplina o uso de bicicletas nas ruas, avenidas e parques do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - As bicicletas só poderão transitar nas ruas, avenidas e parques do Município de São Paulo, desde que ofereçam completa segurança e esteja devidamente equipadas com espelhos retrovisores sendo também obrigatório o uso de capacete.

Art. 2º - Os proprietários de bicicletas que não cumprirem os dispositivos desta lei, ficarão sujeitos a imposição de multa no valor de 150 UFIRs, sendo que em caso de reincidência o valor da multa duplicará.

Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação.

Art. 4º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.



Câmara Municipal de São Paulo

Sala das Sessões,

WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0760/1997

Dispõe sobre a criação da Comissão Municipal Permanente de Educação para o Trânsito de Bicicletas nas ruas e avenidas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

ART. 1º - Fica criada junto ao Gabinete do Secretário Municipal dos Transportes, a Comissão Permanente de Educação para o Trânsito de Bicicletas nas ruas e avenidas do Município de São Paulo.

ART. 2º - A Comissão terá por objetivo promover, sem ônus para o Executivo e com o apoio da iniciativa privada e dos demais Poderes Públicos do âmbito estadual e federal, uma Campanha Educacional de Orientação sobre o Trânsito de Bicicletas para induzir os ciclistas a respeitarem todas as normas de segurança recomendáveis, bem como não transitarem nas calçadas e no sentido oposto das ruas e avenidas.

Parágrafo único - As palestras ministradas pela referida Comissão deverão utilizar linguagem simples, clara e direta, onde serão mostradas também todas as consequências de ordem moral e econômica, policial e penal que atingem os responsáveis pelos acidentes de bicicletas nas ruas e avenidas do Município de São Paulo.

ART. 3º - O planejamento das atividades da supra citada Comissão será desenvolvido nas escolas do Município de São Paulo, sob a orientação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET conjuntamente com a Superintendência do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito - CETET, sem prejuízo das atividades normais das escolas, atendendo os seguintes requisitos:



Câmara Municipal de São Paulo

I - Participação da comunidade escolar para conhecimento das condições do trânsito de bicicletas e da realidade local;

II - Integração com demais projetos desenvolvidos pelas unidades escolares;

III - Garantia da realização desse trabalho de forma sistemática e continuada.

ART. 4º - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias a partir da data de sua publicação.

ART. 5º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

ART. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,


WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.

PROJETO DE LEI 01-0173/2004 do Vereador Nabil Bonduki (PT)

"Dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art 1º - Esta lei tem por objetivo possibilitar a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, definido pelo Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte do Município de São Paulo.

Art 2º - Para os fins dessa lei entende-se por:

I - Bicicletário - o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de longa duração, podendo ser públicos e privados;

II - Paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de curta e média duração, em espaço público.

Art. 3º O Executivo deverá instalar áreas reservadas á guarda e estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, em:

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

Parágrafo Único - As áreas destinada aos bicicletários e paraciclos devem estar localizadas nas proximidades dos terminais e estações não superando a distância de 100 metros de seus acessos.

Art 4º - Os bicicletários e paraciclos farão parte do Sistema Cicloviário do Município previsto no Plano de Circulação e Transporte do Município de São Paulo.

Art. 5º - A segurança do ciclista e do pedestre deverá ser determinante para a definição do local e na implantação dos bicicletários e paraciclos.

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

II - a gestão e operação em parceria ou por meio da iniciativa privada;

III - a possibilidade da tarifa a ser cobrada pelo uso dos bicicletários e paraciclos estar integrada ao bilhete único do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

Art. 7º - O Executivo regulamentará essa lei no prazo de 30 dias.

Art. 8º - As despesas decorrentes dessa lei ocorrerão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2004. Às Comissões competentes."

Folha 024 fls. 26
Proc. Nº 655109Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207**PROJETO DE LEI 01-0527/2009 do Vereador Marco Aurélio Cunha (DEM)**

"Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º O item 13.3.4 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, passa a exhibir a seguinte redação:

"13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas, calculadas sobre o mínimo de vagas exigido pela LPUOS, observando a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.4.

Tabela 13.3.4 - Porcentagem de vagas destinadas a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas

Estacionamento	Deficiente	Motocicleta	Bicicleta
Privativo até 100 vagas	-	10%	5%
Privativo mais de 100 vagas	-	1%	10%
Coletivo até 10 vagas	-	20%	10%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%	10%

(NR)".

§ 1º A implantação do bicicletário será totalmente custeada pelo proprietário, vedada sua utilização com fins lucrativos.

§ 2º O alvará de funcionamento somente será concedido ou renovado mediante o atendimento das disposições desta lei.

Art. 2º Os estacionamentos deverão ser adaptados às disposições desta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 25 fls. 27
 Proc. Nº 655/09
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11/2002

PROJETO DE LEI 01-0585/2009 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Poder Público Municipal, por meio dos órgãos competentes, promoverá o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas na Cidade de São Paulo.

§1º - Para garantir a circulação de bicicletas dentro da Cidade, a Administração Pública criará as ciclofaixas, destinadas ao uso dos ciclistas.

§2º - As ciclofaixas poderão ter dias e horários pré-determinados para sua utilização pelos ciclistas.

§3º - Os órgãos municipais responsáveis pelo gerenciamento do trânsito deverão garantir o uso com segurança das ciclofaixas, bem como assegurar a sinalização viária adequada nos locais de circulação dos ciclistas.

Art.2º - Serão considerados equipamentos de segurança de uso obrigatório pelos ciclistas:

- a) Capacete
- b) Luvas
- c) Óculos
- d) Tênis
- e) Outros a critério da administração.

Parágrafo Único - Os equipamentos elencados no "caput" deste artigo deverão atender as normas de segurança da ABNT e serem certificados pelo INMETRO.

Art. 3º - As bicicletas deverão estar equipadas obrigatoriamente com campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme estabelece o artigo 105, VI, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Constatada a ausência dos equipamentos obrigatórios, os ciclistas poderão, a critério da administração, serem submetidos a curso de orientação ou multa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias da sua publicação.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 16/11/09 às 14h
RF _____

SOLANGE RAIQUE DOS SANTOS
R.P. 10801
Secretária

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

KAMIA

Para Rolagem
Sala de Reuniões da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação
Em 26 de 11 de 09

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO DA PRESIDÊNCIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 27/11/09 às 17:00h
POR José
SAÍDA 12/02 às 14h 40 ASS: [Assinatura]

RECEBIDO DA PRESIDÊNCIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 23/02/10 às 15:47h
POR José
SAÍDA 09/03 às 17h 25 ASS: [Assinatura]

4/19/04/10 - 16:59 Hs

Folha 25 fls. 29
 Proc. Nº 655/09
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11/2002

PROJETO DE LEI 01-0585/2009 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Poder Público Municipal, por meio dos órgãos competentes, promoverá o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas na Cidade de São Paulo.

§1º - Para garantir a circulação de bicicletas dentro da Cidade, a Administração Pública criará as ciclofaixas, destinadas ao uso dos ciclistas.

§2º - As ciclofaixas poderão ter dias e horários pré-determinados para sua utilização pelos ciclistas.

§3º - Os órgãos municipais responsáveis pelo gerenciamento do trânsito deverão garantir o uso com segurança das ciclofaixas, bem como assegurar a sinalização viária adequada nos locais de circulação dos ciclistas.

Art.2º - Serão considerados equipamentos de segurança de uso obrigatório pelos ciclistas:

- a) Capacete
- b) Luvas
- c) Óculos
- d) Tênis
- e) Outros a critério da administração.

Parágrafo Único - Os equipamentos elencados no "caput" deste artigo deverão atender as normas de segurança da ABNT e serem certificados pelo INMETRO.

Art. 3º - As bicicletas deverão estar equipadas obrigatoriamente com campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme estabelece o artigo 105, VI, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Constatada a ausência dos equipamentos obrigatórios, os ciclistas poderão, a critério da administração, serem submetidos a curso de orientação ou multa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias da sua publicação.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

28/11/2009
 11/2002 - COMISSÃO

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 16/11/09 às 14h
RF _____

SOLANGE RAIHOE DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretaria

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

KAMIA

Para Rubrica
Sala de Constituição, Justiça e
Legislação
Em 26 de 11 de 09

Obs. O prazo para rubricar é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 27/11/09 às 17:00h
POR José
SAÍDA: 12/02 às 14h 40 ASS: [Assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 23/02/10 às 11:47h
POR José
SAÍDA: 09/03 às 17h 35 ASS: [Assinatura]
1/19/04/10 - 16:59h

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue(m) juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 26, a folha de informação nº
em 27/3/11

SOLANGE RAIHOE DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretaria



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 26

do processo n.º 01-655 de 2009

/ 25/31/11

(a)

SOLANGE RAÍMONE DOS SANTOS
R.F. 1080N
Secretária

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para manifestar.
Sala de Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação, 2ª Anticâmara.
Em 24/11/11

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO VIA PROCURADORIA		CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Setor de Atendimento ao Cidadão			
EM	<u>24/11/11</u>	<u>14:40</u>	
POC	<u>Alm</u>		
SAÍDA:	AS:	n	ASS:

Segue M juntado A nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado A sob folha
n.º 27 a 35 #

Em 17/06/2011


ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 27
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

16 - PAR
16- 00510/2011

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0655/09.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Chico Macena, que visa alterar a Lei nº 14.266/07 que criou o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO.

As alterações propostas pelo presente projeto de lei objetivam o aprimoramento da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, de sua autoria.

O projeto merece prosperar. Vejamos.

Inicialmente cumpre observar que a propositura não incide em vício de iniciativa, vez que pretende alterar Lei em vigor sancionada pelo Prefeito há mais de 4 (quatro) anos.

Há que se observar ainda que, por óbvio, a sanção conferida pelo Executivo à citada Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007 convalidou o vício de iniciativa não só da citada Lei como também da presente propositura que pretende, apenas, a sua alteração, aprimorando-a.

Tal entendimento ganha destaque notadamente quando se tem em pauta tema de envergadura constitucional como a proteção do meio ambiente, objetivo final deste projeto.

Neste ponto, oportuno mencionar ilustrativamente posição doutrinária a respeito:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 28 do processo nº 01.055/2009 Ana Lúcia de Oliveira Sousa RF 100.823
--

“...Não é esta a sede adequada para nos posicionarmos sobre a controvérsia de forma genérica. No entanto, na hipótese que ora analisamos (o projeto de lei que visa efetivar norma constitucional), a irregularidade formal desenganadamente deve ceder diante da dupla manifestação de vontade, do Poder Legislativo e do Poder Executivo, ambas fazendo nada mais do que concretizar a chamada ‘vontade de constituição’, na clássica expressão de Konrad Hesse (Wille der Verfassung).

A aplicação do princípio da efetividade, neste caso, encerra toda a controvérsia acima reportada, posto que insustentável a oposição de um vício formal deste quilate à vontade constituinte de efetivar as normas constitucionais.” (in artigo intitulado “A iniciativa privativa no processo legislativo diante do princípio interpretativo da efetividade da Constituição”, de autoria de Sérgio Antônio Ferrari Filho). (grifamos)

Cabe ressaltar, por fim, que ainda que se admita ter o Prefeito iniciativa privativa em algumas matérias, como já vimos, esta não pode ser interpretada de modo absoluto, pois, pelo próprio princípio da indisponibilidade do interesse público, sendo imperioso que algum assunto seja disciplinado por lei, não pode o Município ser privado, por inércia do Chefe do Executivo, de uma legislação indispensável para o interesse público. Este é o caso da propositura sob análise.

Tecidas essas considerações iniciais, cumpre observar que a propositura foi elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 13, I e 37, *caput*, da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, trata-se de matéria de nítido interesse local, com reflexos sobre o meio ambiente e o trânsito do Município, temas que podem ser objeto de legislação municipal, conforme dispõe o art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal.

Note-se que ao se incentivar o uso de bicicletas, criando as condições necessárias para o uso deste meio de transporte, indiscutivelmente ocorrerá diminuição dos níveis de poluição atmosférica, posto que menos veículos automotores transitarão pelas ruas, sendo que, pela mesma razão, o trânsito também ficará menos congestionado.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 29
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.820

Por outro lado, a potencial melhora do condicionamento físico daqueles que optarem pelo uso da bicicleta também é fator que merece ser considerado, uma vez que a realização de atividades físicas sabidamente é necessária à preservação da saúde, ou seja, a propositura traz reflexos, ainda que indiretamente, para a área de saúde pública.

Deve ser consignado, ainda, que a propositura vem ao encontro do disposto na Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo, e em seu art. 1º, parágrafo único, estabelece que 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.

Igualmente, o projeto encontra-se em perfeita sintonia com a Política de Mudança do Clima, instituída no Município de São Paulo pela Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, a qual estabelece em seu art. 6º, II, b, que as políticas de mobilidade urbana devem contemplar medidas de estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte.

Não há dúvida, portanto, de que a matéria constante da presente proposta é da competência legislativa municipal.

Por fim, abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Nestes termos ensina Hely Lopes Meirelles que "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 30
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.023

urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, **o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade** (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.) (grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; **trânsito e tráfego, sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização**, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território. Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas **leis locais**, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais. A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs. 207 e 208).

Por fim, lembre-se, ainda, a alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do Chefe do Executivo, espelhando assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

Por se tratar de matéria atinente à política municipal do meio ambiente, deverão ser convocadas pelo menos 2 (duas) audiências públicas durante a tramitação da proposta, nos termos do art. 41, VIII, da Lei Orgânica.

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros para deliberação, conforme disposto no art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica Paulistana.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº3/
do processo nº01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

Pelo exposto, somos **PELA CONSTITUCIONALIDADE E PELA LEGALIDADE**, na forma do seguinte Substitutivo proposto para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa:

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09

Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A** :

Art. 1º Altera o artigo 1º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo - SICLO, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, 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 do Município;
- IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;
- V – promover o desenvolvimento 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. (NR)

Art. 2º Acresce artigo 1-A à Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 1º-A. Para efeitos desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I – bicicleta: veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente e não emissor de ruído;
- II – ciclista: condutor, sujeito às leis de trânsito vigentes, no que couber.

§ 1º Os triciclos não motorizados equiparam-se a bicicletas, no que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e metrô, em qualquer dia ou horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal, câmbio, corrente, coroa e catraca protegidos de contato direto com



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 32
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 3º Acresce incisos III e IV ao artigo 2º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 2º ...

I - ...

II - ...

III - procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária. (NR)

Art. 4º Altera a alínea IV do art. 3º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º ...

...

IV – implantar estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metrô ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos; (NR)

Art. 5º Altera o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007 que passa vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º ...

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia. (NR)

Art. 6º Altera o art. 8º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, centros educacionais, faculdades pública ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 33
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infra-estrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 7º Altera o art. 10 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 8º Altera o artigo 12 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 12. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

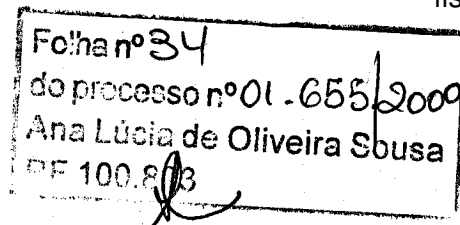
Art. 9º Altera o artigo 15 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 15. O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO promoverá ações:

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

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, semaforica, 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 negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

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

Art. 10. Acresce artigo 16-A, 16-B e 16-C à Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 16-A Para conduzir a implementação do SICLO e a formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo, fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária – CMPC.

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação destas políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

§ 3º O Executivo regulamentará a criação do CMPC num prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 16-B A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada na reincidência;

III – cassação do alvará de funcionamento.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 35
do processo nº 01.655/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.803

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

Art. 16-C Os estabelecimentos mencionados no art. 8º deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 11. O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 12. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 15/06/11.

ARSELINO TATTO

ABOU ANNI

DALTON SILVANO

ADILSON AMDEU

FLORIANO PESARO

ADOLFO QUINTAS

JOSÉ AMÉRICO

AURÉLIO MIGUEL

MILTON LEITE

17 - RELCOM
17- 00529/2011

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18 / 06 / 2011

Pág. 134 Col. 2ª

Conferido

SOLANGE RAIANE DOS SANTOS

R.E. 10801

Secretaria

À Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 20 / 06 / 2011

SOLANGE RAIANE DOS SANTOS
R.E. 10801
Secretaria

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

São Paulo, 21 / 06 / 2011 às 16h

Inamar Alves de Sousa Júnior

Secretário de comissões

Reg. 101.204

<p>Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora</p> <p>ITALO CARDOSO</p> <p>Para rotular:</p> <p>Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.</p> <p>Em <u>28 / 06 / 2011</u></p> <p>Presidente</p> <p>Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.</p>



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 36
do Processo nº 01-655/2009
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 21 setembro de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

12257

Matéria PL 655/2009. DANIEL MARTINS GODOI
LUIS FERNANDO BRAZ DE ARAUJO

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Bom dia a todos e a todas presentes. Declaro aberta a 19ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, no dia de hoje, 21 de setembro de 2011.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

O objetivo desta audiência é debatermos a Lei 14.266 de 06 de fevereiro de 2007, que cria o sistema cicloviário do Município de São Paulo. Incorporaremos, inclusive, uma série de sugestões que a sociedade civil e os cicloativistas, algum tempo, vêm propondo na revisão desta lei. É resultado de várias audiências públicas e seminários que já realizamos.

Daremos início a esta audiência. Apresentarei as propostas de mudança na lei. Em seguida, abriremos para os presentes se manifestarem a respeito dessa revisão. No final, será produzido um relatório, pois a ideia é incorporar possíveis sugestões aqui apresentadas a um Substitutivo à lei, que está em debate nesta Casa.

- O Sr. Chico Macena passa a referir-se às imagens na tela de projeção.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) - Em 2002, quando houve o debate do Plano Diretor do Município de São Paulo, a ideia da ciclovia foi colocada no Plano Municipal de Circulação Viária de Transporte do Município de São Paulo. A ideia era ter um plano diretor de mobilidade urbana anexo ao Plano Diretor do Município de São Paulo. No entanto, esse plano de mobilidade urbana não foi apreciado nem votado pela Câmara Municipal de São Paulo. Num período posterior, o Executivo retirou esse plano. Vários dos conceitos, inclusive rotas, foram previstas no Plano Diretor do Município de São Paulo, aprovado em 2004.

O projeto de lei que previu o sistema cicloviário foi um dos primeiros projetos de lei elaborados no início do mandato, no caso do meu, em que reunimos cicloativistas, técnicos, - uma experiência que já vinha da Secretaria do Verde e Meio Ambiente - e alguns grupos de debate dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego.

A lei foi aprovada em fevereiro de 2007. A ideia é a criação de um sistema cicloviário no Município de São Paulo. Portanto, não apenas a previsão de ciclofaixas, ciclovias, bicicletários para ciclos, mas de incorporar um sistema que favoreça o uso da bicicleta, dentro de políticas urbanas e de uma visão de mobilidade urbana. Inclusive, prevendo a sua integração modal com outro sistema prioritariamente de transporte público da Cidade, foi concebida a ideia de um sistema cicloviário e nós trabalhamos muito com essa perspectiva.

A partir disso, a definição da bicicleta no contexto urbano e apresentação de uma infraestrutura mínima. É uma definição que já existe no Código de Trânsito Brasileiro, nós apenas consolidamos de bicicletário para ciclo, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada.

Aí veio o reconhecimento oficial por parte do Município de São Paulo do modal bicicleta, como modal de transporte público, porque toda vez que puxávamos o debate das ciclovias, ciclofaixas, o incentivo ao uso da bicicleta - quem não estava dentro do processo de debate da discussão -, sempre encarava a bicicleta só como instrumento de lazer.

Fizemos questão de consolidar na lei, como está no Código de Trânsito Brasileiro, que a bicicleta é um modal de transporte, portanto tinha de ser incorporada como tal.

Atribuição do Governo para incentivo do uso da bicicleta no deslocamento urbano. Creio que esse é um ponto que ainda requer muito debate entre nós, no Executivo e até na sociedade civil. Porque se houve um avanço no reconhecimento formal da bicicleta como modal, inclusive até em algumas secretarias - no caso particular da Secretaria do Verde e Meio Ambiente -, não podemos dizer que haja esse reconhecimento de todo o Executivo.

Quando digo Executivo, não quero particularizar somente na Prefeitura, porque quando vamos para o Governo do Estado e outras instâncias, percebemos que a bicicleta não é encarada como modal de transporte. Por mais que esteja previsto no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, no Ministério das Cidades, que a Secretaria do Verde tente incentivar, percebemos que algo ainda requer uma mudança cultural, de paradigma, dentro da gestão pública em todos os níveis.

Em alguns debates coloquei um pouco da minha dificuldade, mais da minha experiência, dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego. Fui Presidente da CET, por incrível que

pareça. No começo, alguns engenheiros chamavam-me de antipresidente, por alguns valores que tentei colocar lá.

Quando assumi a CET, a sua missão era a de cuidar da fluidez dos automóveis com segurança no Município de São Paulo. Depois de intensos debates, muitas resistências, dois anos depois, conseguimos mudar a missão da CET para cuidar da mobilidade urbana, das pessoas, bens e serviços na Cidade.

Tratava-se de outro paradigma, outra concepção. Entrou a vertente do transporte público, como por exemplo, a CET começou a trabalhar com via livre, com o embrião que veio a ser o corredor de ônibus, passe livre, etc. e outras políticas na área de microacessibilidade, pedestre, acessibilidade e o grupo de estudos que, inclusive, tinha na CET e que trabalhava as ciclovias. Mas era algo de ter de romper resistências e se criar certa governabilidade para executar políticas efetivas na área. Faço este histórico para dizer que, muitas vezes, encontramos, mesmo quem está no Executivo, fazemos um diálogo com estas resistências diariamente na relação com as várias esferas do Executivo municipal, estadual e federal, mas é um movimento constante para romper esta barreira cultural dentro da gestão de políticas públicas e temos que sempre trabalhar nesta perspectiva.

A introdução dos bicicletários em terminais de ônibus e estações de trem, nessa visão da intermodalidade, inserção da bicicleta no planejamento de novas vias, viadutos, pontos e parques. E é outra dificuldade que temos enfrentado porque a maioria dos projetos viários, inclusive, que tenho presenciado aqui na Câmara Municipal, não tem incorporado o estudo da ciclofaixa. Muitas vezes, é colocado apenas quando a Secretaria do Verde e Meio Ambiente coloca como medidas mitigadoras do impacto ambiental, de impacto urbanístico.

Uma questão concreta, por exemplo, é a do monotrilho, em Cidade Tiradentes está previsto porque foi colocado como medida mitigadora. Na obra do viário que foi apresentada de mudança do viário, na readequação arborística da região, o primeiro estudo do metrô não estava prevendo, daí você tem de ir lá e impor pela força, inclusive da lei, que isso seja feito.

Implementação de infraestrutura de sinalização para o trânsito de bicicleta. Então, não preciso dizer qual é a dificuldade que vocês têm. Não existe uma sinalização adequada, não só para aqueles que se utilizam da bicicleta, mas para aqueles que se utilizam da via pública de um modo geral saberem respeitar também o modal bicicleta.

Estudo e planejamento de ciclorotas; permissão de bicicletas nos vagões de trem e metrô; obrigação de possuir estacionamento de bicicletas em estabelecimentos públicos e privados. Essa tem sido a grande briga e esse é um dos objetos aqui da revisão. Campanhas educativas pró-bicicleta, campanha de publicidade em torno da promoção do assunto e temos encaminhado, inclusive, agora um pedido ao Ministério das Cidades para que o Fundo Nacional de Trânsito, que é este o nome que ele tem, que os 5% que vai para o Fundo Nacional, que faça campanhas massivas para incentivar a mobilidade sustentável nas grandes cidades e incentivar o uso da bicicleta nos grandes centros urbanos também.

São desdobramentos da lei que de uma maneira geral colocou, abriu um pouco este debate do uso da bicicleta em várias regiões do País. Trabalhamos a partir desta lei para fazer o debate do Orçamento do Município, portanto, não adianta nada prever políticas públicas se não existe também recursos orçamentários para que se materialize.

Inclusive, isso teve alguns desdobramentos em lei, fizemos alguns projetos de lei para ter garantias de recursos na implantação de ciclofaixas em São Paulo. Virou referência não só para São Paulo, mas também para outras cidades, no que diz respeito à emissão de licenças ambientais,

então, como medidas mitigadoras foi colocada (rodízio 4)

Tornou-se referência não apenas para São Paulo, mas para outras cidades, para emissão de licenças ambientais. Como medidas mitigadoras, foi apontada a necessidade da viabilização do sistema; além de terem sido feitas referências a alguns casos de estudos de planejamento urbano.

As ciclovias e as ciclorrotas – Adutora Rio Claro, 7km; Radial, 12km; Guarapinga, 3km;

Brooklin, 13km – perfazem os 35km, que é a quantidade considerada boa para o deslocamento. Além destas, há outras que precisam de algum tipo de obra, revisão ou sinalização para que estejam adequadas, como exemplo, podemos citar a Marginal Pinheiros, Faria Lima, Sumaré, Inajar de Souza, Estrada do Parque Tietê, a de Itaim-Moema-Brooklin, Jardim Helena, Jardim Brasil. E hoje saúdo o anúncio da Butantã-USP, que o Governo Municipal anuncia.

Nove estados adaptaram esta lei, transformando-a em leis estaduais; e 32 municípios também a usaram para transformá-la em lei.

Com base em uma série de debates, em que muitas coisas acertadas, conforme expus, não são cumpridas, e também com base em seminários, análises, revisão e contato que temos com algumas entidades cicloativistas, percebemos a necessidade de uma revisão da lei, que é o que queremos concretizar neste momento.

Esperamos, com essa revisão, que sejam preservadas todas as garantias previstas em lei. A ideia, portanto, não é perder, na revisão, as conquistas, ou mesmo reduzir as garantias já previstas, mas, pelo contrário, ampliá-las.

Ampliação e equiparação dos triciclos não motorizados, a bicicleta, permissão de lei de transporte de bicicleta dobráveis em trem, metrô e ônibus; a autorização para a realização de convênios com municípios vizinhos. Isso porque queremos fazer rotas intermunicipais, numa ideia de sistema que integre todos os desejos de origem e destino das pessoas, começando a incorporar essa visão metropolitana de um sistema cicloviário.

Hoje, as viagens realizadas na cidade de São Paulo não mais se restringem ao território do município, ainda que sua origem e o seu destino se encontrem nele. São Paulo, pelo seu caráter, sempre atraiu viagens entre a Região Metropolitana. Por isso temos de favorecer a sustentabilidade dessas viagens.

Ampliação de locais e estabelecimentos, que devem prever áreas para estacionamento de bicicleta; a criação do Conselho Municipal de Política Cicloviária.

Sabemos que existe um grupo para esse fim dentro da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Mas talvez, por força de lei, seja possível darmos um caráter intersetorial a esse grupo, para avançar, inclusive, na perspectiva de suas atribuições.

Sobre o prazo de adequação, de 360 dias, já há a reclamação de que um ano é muito tempo. Então vamos trabalhar com a perspectiva de 90 dias, para permitir a adequação do que estiver irregular ou em desacordo com a lei.

Além disso, criar alguns instrumentos (segue Rod. 05)

e alguns instrumentos que o Município não dispõe para fiscalizar e que incorporamos na lei, tais como: advertência, para que estabelecimentos – ou mesmo o Governo do Estado, e outros entes da Federação, com algum tipo de obra ou atuação em São Paulo – possam estar se adequando; multa; e, inclusive, no caso de estabelecimentos privados, colocar como condição o alvará de funcionamento desses mesmos estabelecimentos. Portanto, prevendo a cassação do alvará.

O desdobramento da lei levou a outras leis na Casa, como a Lei 14.178 que institui o Dia Municipal Sem Carro – uma lei que eu e a ex-Vereadora Soninha apresentamos e foi aprovada – comemorado, aliás, amanhã, mas a lei previa uma série de medidas de conscientização e de educação. Era uma lei restritiva no Centro da Cidade, ou seja, proíbe a circulação de veículos no Centro da Cidade de São Paulo e a punição seria uma multa educativa. A pessoa receberia uma autuação pelo desrespeito, discriminando qual a implicação por ele ter desrespeitado, colocando a questão da mobilidade sustentável e dando incentivo a outros meios de transporte não poluentes, os quais garantem maior mobilidade, inclusive.

Perceberemos que essa lei não está sendo implementada na sua plenitude.

Transformou-se em lei a criação da Rota Cicloturística Márcia Prado, aliás, um exemplo de articulação e necessidade de convênio com outros Municípios e o projeto de lei - que esperamos aprovar ainda este mês – que institui o fundo municipal de desenvolvimento de

trânsito. Essa lei já existe e, na verdade, estamos dispondo a destinação de 10% do fundo para implantação do sistema cicloviário no Município de São Paulo.

E uma lei – nessa linha de conscientização, divulgação e mudança da cultura – no sentido de criar o Museu da Bicicleta em São Paulo.

Pode passar para outra projeção, por favor.

Vejam a revisão da lei e, aqui, no Artigo 1º é uma precisão do texto: não muda do ponto de vista de conteúdo.

Por favor, o seguinte slide.

A ideia é que o artigo 1º - nós dividimos, pois estava num texto só – seja assim: “Fica criado o sistema cicloviário do Município de São Paulo com as diretrizes de aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária; implantar medidas necessárias à inserção da bicicleta ao sistema de circulação; promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município; ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado e promover o desenvolvimento sustentável.

O transporte por bicicleta deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades cotidianas, devendo ser considerado o modal efetivo da mobilidade da população”.

Pode seguir, por favor.

“Para efeitos dessa lei, serão adotadas as seguintes definições: bicicleta, veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente, não emissor de ruído; ciclista: condutor sujeito às leis de trânsito vigentes no que couber”.

Os triciclos são aí incorporados e introduzimos o conceito na lei de que as bicicletas de modelo dobrável são consideradas bagagem de mão e podem ser transportadas em qualquer outro modal de transporte. Essa é uma grande mudança que estamos propondo na lei.

Seguinte, por favor.

Acrescentamos: “O sistema cicloviário do Município será... (Rod... 06)

Acrescentamos: “O sistema cicloviário do Município será formado por rede viária para transporte por bicicleta, ciclovia, ciclofaixa e faixa compartilhada e rodo-operacionais de ciclismo, locais específicos para estacionamento, bicicletários e para-ciclos.

Procedimentos, Atividades, Sistemas de Gerenciamento do Tráfego Cicloviário inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município de São Paulo; e também órgão de planejamento, execução e manutenção do sistema cicloviário”. Esse, talvez, seja um dos grandes gargalos na implantação.

“O sistema cicloviário do Município deverá articular o transporte por bicicleta, implantar infraestrutura, implantar trajeto cicloviários”. E ao invés de agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para guarda de bicicletas estamos propondo implantar estacionamento de bicicletas em terminais de ônibus, trens e metrô ou em qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como nos prédios, vias e logradouros públicos. Propomos, como parte da lei, estabelecer negociações com o Governo do Estado para permitir acesso especial em trens e metrô, no modal metro-ferroviário.

Promover atividades educativas e não desconsiderando promover atividades de lazer e a conscientização ecológica.

Caberá ao Executivo por meio de órgão competente consolidar o programa e as ciclovias serão constituídas de pista própria para a circulação de bicicletas separadas fisicamente do tráfego geral e atendendo que seja totalmente segregada, poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às vias férreas, nas margens dos cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse, ter traçado e dimensões adequadas para a segurança do tráfego, que é o que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro e na ABNT.

A ciclo-faixa consistirá em faixa exclusiva destinada à circulação de bicicleta e limitada pela sinalização específica utilizando parte da pista ou da calçada. A ciclo-faixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica ou falta de espaço físico para a construção de uma

ciclovias. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, deve ser utilizada apenas em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques. Então, se priorizando a questão da segurança e, nesse caso, o compartilhamento é previsto, mas tem de ser executado de forma adequada e, em alguns casos, com a devida sinalização. A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada.

“Os terminais de estações de transferência e sistema de transporte público – terminais intermunicipais, estações de trem, de metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, comerciais e serviços, shopping centers, condomínios, e uma série de equipamentos públicos, além de centros de compra, calçadão, centros de convenções, deverão possuir espaço seguro para o estacionamento de bicicletas ou para ciclos, ou bicicletários como parte de estrutura de apoio ao modal de transportes”. Aqui, inclusive, temos sistema de estacionamento público no Município de São Paulo que nós queremos nele seja prevista área para bicicletas. Todos conhecem a zona-azul, estacionamento rotativo. Agora a Prefeitura está dizendo que hoje vai lançar, anunciou que lançará edital para três garagens subterrâneas no Município de São Paulo, e nós queremos a reserva de vagas para bicicletas.

“Os locais de estacionamento público e privado devem reservar espaço para estacionamento de bicicleta na proporção de uma vaga para cada dez de automóveis. Nos estacionamentos pagos o valor será 33% do cobrado do automóvel. A implantação e operação dos bicicletários em imóveis públicos ou privados poderão ter controle de acesso se aprovado pelo órgão de trânsito do Executivo Municipal”.

“A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluídos os parques lineares com área superior a quatro mil metros quadrados deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos do entorno próximo, assim como para-ciclos no seu interior.” Estamos mudando a distância de 100 metros para 200 para a implantação de locais reservados para bicicletários até por conta de reclamação – não só do poder público – porque é difícil encontrar área num raio de 100 metros, 200 metros ficam razoável, podemos pensar em ampliar um pouco mais.

As novas vias públicas em viadutos e túneis devem prever espaço destinado ao acesso de circulação de bicicleta, isso está previsto na lei. No art. 2º estamos mudando, colocamos que o Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixa marginais as linha férreas em trechos urbanos de interesse turístico nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais. Os projetos nos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e quando possível dê acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovada.

O sistema cicloviário do Município de São Paulo promoverá ações educativas, de conscientização, de promoção da acessibilidade da bicicleta, de aplicação da sinalização vertical, horizontal, semaforica incorporando o modal, e criação de um centro de educação para ciclistas, que poderá ser uma adaptação dos vários centros de educação que existem, de trânsito na cidade de São Paulo porque temos de incorporar à questão do transporte público, coletivo e também o por bicicleta. A negociação com o Estado visando permitir acesso ao transporte naquilo que é atribuição do Governo do Estado, transporte metropolitano sobre pneus ou trilhos; estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios vizinhos.

Para conduzir a implementação do sistema tem de haver a formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo fica criado o Conselho Municipal. Esse assunto foi debatido em vários seminários, e ele terá a função de deliberar sobre as políticas cicloviárias do Município de São Paulo, e será composto por dois representantes da Secretaria dos Transportes, de Infraestrutura Urbana, Verde e Meio Ambiente e dois representantes eleitos pela associação representativa dos ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

Agora temos a regulamentação que ocorrerá por conta do Executivo.

Aqui temos as sanções que não estavam previstas em lei, as advertências, multas e cassação do alvará.

Essa, então, é a proposta de alteração na lei atual. Uma vez apresentada, está aberta a sugestões. Pergunto se a Secretaria do Verde quer se manifestar. (Pausa) Depois.

Estão abertas as inscrições.

A sempre Vereadora Soninha está presente, uma vez Vereadora, sempre Vereadora. Venha compor a nossa Mesa. (Pausa)

Tem a palavra a Soninha.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Chico, é um prazer participar de audiência pública para valer, quando podemos discutir de verdade um assunto. Fiz algumas observações sobre o PL que propõe a alteração. No parágrafo 2º do art. 2º, que trata da bicicleta modelo dobrável que é considerada bagagem de mão e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e metrô, em qualquer dia e horário desde que dobrada etc e tal.

O meu receio é o seguinte...(08)

Meu receio é o seguinte: é muito fácil a assessoria do Prefeito dizer que o Legislativo Municipal não tem o direito de dizer o que o metrô e o trem urbano devem aceitar como bagagem.

É até um argumento aceitável, pois, de fato, a Prefeitura não pode legislar sobre o que vai transportado no metrô.

Mas, então, o que acontecerá se o Sr. Prefeito, enfim, acatar o argumento e se esse argumento for apresentado mesmo como deve ser, acarretará o veto do parágrafo como um todo, uma vez que não se pode vetar uma palavra simplesmente. Então, acabará em veto todo o artigo que dispõe ser a bicicleta dobrável é bagagem.

Seria mais prudente dizer que é bagagem e será aceita no transporte público municipal, ou melhor, deverá ser, pois a Prefeitura tem o direito de determinar isso. E claro, fica aberto o precedente para que o transporte público – administrado pelo Estado – acabe acatando e incorporando isso também.

Ou, de alguma maneira, decupar o texto e incisos e, se for o caso de vetar, então, veta-se só inciso e preserva-se o texto do parágrafo.

O Artigo 9º, em seu § Único dispõe: “A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica ou falta de espaço físico para construção de uma ciclovia”.

Minha divergência é: dá a entender que a ciclovia é sempre a primeira opção e, se não der – por uma razão ou outra –, vem a ciclofaixa como segunda opção. Na verdade, em alguns casos, a ciclofaixa é a melhor opção. Assim, eu mudaria essa redação, ou seja, não daria uma noção de prioridade: melhor escolha possível, ciclovia, se não der, ciclofaixa. Não.

Depois, no Artigo 10º § 2º, fique com dúvida. Se a ciclofaixa pode ser implantada na calçada, qual seria a diferença, ou melhor, porque chamar de faixa compartilhada aquela implantada na calçada? Até por que a calçada não é faixa. Calçada é calçada.

Acredito que em algumas situações, podemos permitir o uso compartilhado da calçada, dependendo muito dessa calçada – o próprio texto, alias, faz as ressalvas todas –, mas não entendi, repito: uma ciclofaixa na calçada e uma faixa compartilhada na calçada, se a calçada não é faixa propriamente.

Então, eu diria: o uso compartilhado de calçada, e aquelas ressalvas todas eu colocaria lá no artigo da ciclofaixa, sabem: “desde que autorizado, devidamente sinalizado pelo órgão executivo municipal de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre”.

E, no Artigo 11, § Único, eu deixaria essa parte para regulamentação posterior, pois agora, podemos concluir que o Paraciclo deverá ser em ‘U’ ou em ‘R’ para não danificar a bicicleta.

Mas, se cravarmos isso em termos de lei, depois para mudar isso, tem de tramitar tudo de novo. Por isso, poderíamos deixar previsto para regulamentação posterior qual é o modelo mais adequado de paraciclo, entendendo que pode haver várias outras possibilidades, as quais ainda nem conhecemos ou não desenvolvemos.

No Artigo 12, acho que 1 vaga para cada 10 automóveis é pouco. Na minha opinião, deve ser uma vaga de bicicleta para cada 5, pois uma vaga de bicicleta ocupa um espaço tão pequeno.

E no Artigo 14: “O Executivo deverá estimular a implantação”, era isso que estavam falando agora, da área de estacionamento a 200 metros. Considero que tem de ser como num outro artigo: “O Executivo deverá implantar ou estimular a implantação”, estabelecendo como uma

das obrigações do Executivo também.

E, por último, no Artigo 19, gostaria de pleitear 1 vaga para a Secretaria das Subprefeituras nesse conselho. É claro que a Subprefeitura tem conhecimento e experiência local, que é muito importante. Por isso, devem ter assento também.

No mais, parabéns de novo por elaborar isso tão a sério; tão para valer.

O SR. CHICO MACENA – Obrigado, Soninha. (Segue... Rod. 09)

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Soninha. Você percebe que ela trata da questão do inciso, o que pode ou não ser vetado.

Tem a palavra o Sr. Marcelo Bruni, representando a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras.

O SR. MARCELO BRUNI – Bom dia, Vereador. Bom dia a todos. Estou, neste momento, representando o Secretário Ronaldo Camargo, impossibilitado de vir.

Como a Soninha muito bem disse, a Secretaria de Subprefeituras, por excelência, trata desse tipo de assunto na questão de mobilidade urbana, uma coisa afeta somente à Secretaria de Transportes. Nós temos representantes no grupo Pró-Ciclista. Fizemos reuniões, no início deste mês, acerca dos comentários relativos ao seu projeto. Os resultados foram encaminhados à Secretaria de Transportes que imagino já tenha encaminhado ao senhor, em nome do grupo.

Parabéns, - como disse a Soninha – esta é uma audiência de verdade. Temos, também, a felicidade, a nossa colega da Secretaria do Verde está presente e pode dizer, ontem, saímos de uma reunião do Conselho Gestor da Operação Urbana Faria Lima e vamos fazer uma ciclovia no canteiro central da Av. Faria Lima a curto prazo, como decorrência das ações de requalificação da avenida dentro do âmbito da Operação Urbana Faria Lima. Agora, será feito o trecho compreendendo o Largo de Pinheiros até a Av. Cidade Jardim, já como parte do grande projeto que sai do Parque Villa Lobos e vai até o Parque Ibirapuera, com possível derivação para o Terminal da Rua Capri. Felizmente, esse é um projeto antigo e que, agora, está saindo do papel, de fato.

Com relação aos outros assuntos, estou aqui para colher as impressões que o grupo e os presentes externarem para levar ao Secretário, mostrar as preocupações da comunidade ciclista cicloativista para nos sintonizarmos e podermos colaborar no processo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Marcelo. Passo a palavra ao Sr. Matias, do Ciclocidade.

O SR. MATIAS MICKENHAGEN – Bom dia Chico, Soninha e todos os presentes, principalmente os ciclistas que se esforçaram para poderem estar aqui.

Fizemos uma reunião, na quinta-feira passada, para conversar sobre a lei e as possibilidades que vemos de aperfeiçoamento dela. Primeiro, parabéns, porque na lei tem muita coisa importante para os ciclistas. Essa da bicicleta dobrável, no artigo 1º, § 2º é uma parte importantíssima e que, realmente, vai possibilitar a intermodalidade na Cidade. As pessoas vão passar a usar a bicicleta como meio de transporte integrado a outros meios.

Na questão das bicicletas dobráveis, as pessoas questionaram sobre o fato dela precisar estar bem protegida, totalmente. Em alguns momentos, esse é um fator que dificulta muito o transporte dessa bicicleta dentro de um vagão de metrô ou de um ônibus. Você precisaria ter um bolso ou alguma outra coisa que possibilitasse isso, porém, nem sempre essas bicicletas têm.

Passarei para uma parte comentada pela Soninha e que, para nós, foi a mais importante e a mais polêmica durante toda a nossa conversa. Refiro-me do 5º ao 7º artigo, praticamente,

em que está sendo colocada ... (Segue Rod. 10)

Refiro-me do 5º ao 7º artigo onde está posta à questão da hierarquização. Primeiro, quanto a fazer uma ciclovia e se não for possível fazer uma ciclo-faixa e tudo mais. Quanto a isso quero dizer que existem estudos demonstrando que deixar bicicleta na via costuma ser mais seguro. Quando você faz uma estrutura separada e entre a rua e essa estrutura vai ter poste, ponto de

ônibus, etc. No momento em que o ciclista está nessa estrutura e chegar ao cruzamento, o motorista que está na rua não percebe bem o ciclista porque faz parte de uma massa parada, que está do lado direito, como poste, ponto de ônibus. Então, quando chega no cruzamento, se o carro vai virar à direita, muitas vezes a pessoa não vê o ciclista. É mais difícil perceber o ciclista quando está em estrutura separada. A estrutura mais próxima da rua é mais segura, por incrível que pareça. Além disso, a estrutura como uma faixa simples do lado direito da rua, que originalmente é chamada de ciclo-faixa, ela pode ser implementada com muita facilidade. Para fazer uma faixa como essa do lado direito da rua você vai gastar muito, muito menos do que fazer uma estrutura separada.

O Sr. Bruno falou sobre o trecho Faria Lima até o Parque Vila Lobos, que é como sendo a forma mais lógica, pegar e usar o canteiro central para fazer uma ciclovia. Talvez uma via do lado direito resolva muita coisa, possibilite que você não faça impermeabilização do canteiro central, que está em uma região de vale importante que tenha permeabilidade. E uma ciclo-faixa do lado direito resolve muita coisa. Temos regiões, como a Eliseu de Almeida, que há tempos tem ciclovia prevista e o pensamento é que seja no canteiro central, assim como na Avenida Sumaré e tudo mais. Questionamos esse modelo – e é uma questão mais técnica que vai ser decidida caso a caso – de colocar estruturas no meio da via porque, por exemplo, na Eliseu de Almeida. Nela você tem trechos longos em que não há travessia. Então, para um ciclista acessar algum comércio, do lado direito da via, ou para as pessoas que realmente vão fazer uso da bicicleta, o uso mais comum, como ir à padaria, fazer alguma coisa no próprio bairro, essas pessoas vão ter dificuldade quando se coloca a ciclovia no meio da avenida, pois impossibilita o acesso ao comércio local.

O que a Soninha falou sobre a hierarquização a gente não elaborou texto, nada disso, para ser protocolado. Gostaríamos que fosse revisto, vamos rever isso textualmente para protocolar alguma coisa mais consistente.

Sobre as vagas, achamos um pouco caro que seja cobrado 33% do preço dos carros. Se você pensar que na região central em muitos lugares é cobrado dez reais a hora para carros, pagar 3,30 reais a hora para a bicicleta é um pouco caro, não é pertinente porque não ocupa tanto espaço.

No art. 10º fizemos uma observação também parecida com a da Soninha. Por acaso ela pedala e nós também! (Risos) O artigo afirma que o Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários num raio de 200 metros de terminais, estações, etc. Entendemos que o Executivo deverá implementar e não estimular a implementação. Estimular a implementação dá margem a dizer: tá, vamos estimular o comércio local a fazer alguma coisa ou alguém que não ele, o Executivo. Quanto a isso, há algumas possibilidades fáceis. Por exemplo, a rua João Cachoeira que têm vagas para carros recuada da rua, se você pegar meia vaga no começo e no final do quarteirão e colocar um U, resolve muito para o ciclista porque vai ter a cada meio quarteirão uma vaga de carro que poderá ser utilizada pela bicicleta.

Bom, era isso. Obrigado pela possibilidade de estar aqui para discutir a questão de uma forma oficial e tudo mais.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado. Na verdade, a gente agradece pela oportunidade de conversar com vocês. Não tem sentido debatermos uma revisão, uma lei se não for para atender às necessidades reais da cidade, no caso dos usuários dela.

Registro a presença do Vereador Ítalo Cardoso acompanhando a audiência pública.

Passo a palavra para Daniel Santini, que também é da Ciclocidade.

O SR. DANIEL SANTINI – Bom dia Chico, presentes. Primeiramente, quero agradecer quem veio de bicicleta, foi já uma colaboração ter vindo de bicicleta. Fico feliz de estar aqui bastante gente que a gente conhece, que tem discutido, que tem participado muito deste momento de mudança que a cidade está vivendo.

Como o Mathias colocou, na Ciclocidade tivemos a preocupação de discutir a lei, pegar todos os tópicos do documento, reunir um grupo grande para falar, eu, o Mathias e a Aline e o Gabriel, também presentes. Estamos representando um coletivo, o número de pessoas é grande. Infelizmente, devido o horário da audiência não deu para todos virem, mas é uma voz

coletiva para falar sobre o uso da bicicleta na cidade.

O Mathias delineou os principais pontos, apresentou as principais críticas que temos ao projeto, que nós avaliamos como positivo em seu todo. Quero reforçar crítica que tanto o Mathias quanto a Soninha haviam feito quando aos art. 5º, 6º e 7º. Dá a entender que a prioridade – e acho que tem a ver com o nome da lei, Lei de Ciclovias – é criar primeiro as ciclovias, depois as ciclofaixas e então pensar em compartilhamento. Está elencado dessa maneira. Questionamos bastante porque ao ler o primeiro parágrafo do art. 7º, que fala que a faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário. Isso me intriga porque pelo Código Brasileiro de Trânsito toda faixa deve ser compartilhada. Para chegar até aqui utilizamos o compartilhamento, na prática. Na verdade, ter o compartilhamento com o trânsito significa fazer a sinalização, incentivar o motorista, criar todo um sistema para facilitar a vida de quem está participando disso.

Quando o Mathias falou sobre a segurança no trânsito, pode parecer contra senso falar em bicicleta junto com carro amplia a segurança. Mas quando se tem à presença do ciclista a tendência é o trânsito ser mais devagar, os carros ficarem mais atentos, o cuidado com a vida ser mais lembrado e isso pode fazer toda a diferença para o modelo de cidade que temos. Mas o trânsito vai ser mais devagar, o trânsito já está horrível! Na verdade, é uma maneira de diminuir o número de congestionamentos, melhorar a fluidez.

Você diminui o ritmo do trânsito, interrompe o para acelera... (12)

Você diminui o ritmo do trânsito, interrompa o para, acelera, para acelera...Melhora a fluidez do trânsito. Isso não estamos falando apenas de impressão pessoal de ver a cidade de uma maneira diferente, mas também a ciclocidade está bem organizada nesse sentido, temos coordenadorias de pesquisas, sou da coordenadoria de participação pública e da coordenadoria de comunicação. Temos a coordenadoria de pesquisas, tem gente trabalhando, pesquisando, diversas cidades tem modelos de compartilhamento ousados, até. Em Paris, por exemplo, o compartilhamento não é feito com carros, é feito nas faixas de ônibus. Tinha algumas regiões da cidade talvez seja uma alternativa a desconsiderar. São esses três parágrafos, acredito ser os parágrafos achados para pensarmos em conjunto, tentar pensar alternativas. Vamos apresentar uma proposta, devemos ir até o final da semana, entregar um documento com sugestões oficiais nossas da simplicidade para tentar ajudar nesse trabalho importante que está sendo feito.

Além disso, acredito que o Mathias, ponderou bem os demais pontos e acrescentaria, mas a importância de se ter um órgão gestor, o que será responsável pelo ciclo, pelo sistema, ele ter um vínculo muito forte com a pasta de transporte. Temos visto, não só em São Paulo, mas em algumas cidades que existe alguma confusão relativo ao lugar da bicicleta. Tem experiência da bicicleta estar vinculada ao Verde e Meio Ambiente, ao esporte. acreditamos e defendemos que a bicicleta tem de estar na pasta de transporte. Oficializando isso é uma alternativa para podermos cobrar, pedir, acompanhar melhor de como está sendo a implementação. E o último ponto, aproveitando que é a semana do dia Mundial sem carro, que é tradicionalmente celebrado no mês de setembro, colocar que não existe uma diferença de ódio, ou intolerância em relação, em relação a carro, pelo contrário temos uma postura consciente de que o carro ele tem um lugar na cidade, e a nossa briga é para que exista um equilíbrio e que seja reconhecido direitos de todos de circular na cidade. Felizmente, temos uma minoria hoje circulando de carro na cidade, as pesquisas mais recentes, desde as pesquisas do Ipea, até outros estudos, não só em São Paulo, mas por todo o Brasil, indica que é a minoria que andam de carro. E temos uma concentração muito grande de investimentos públicos na ampliação da infraestrutura para os carros. Construção de túneis, avenidas, viadutos. Acredita, e aí a intermodalidade, acreditamos que deva haver um sistema público de transporte eficiente que pode ser combinado muito bem com o sistema de transporte alternativo, com o uso de bicicleta. Temos como construir um sistema mais eficiente. São Paulo, infelizmente, tem servido de

exemplo de como a priorização do transporte motorizado individual é fracassada. É uma receita certa para trânsito, chateação. Uma cidade chata, fedida e esse momento que estamos vivendo, pode ser um momento de transformação que pode sim influenciar outras cidades. Podemos transformar São Paulo, em uma cidade mais limpa, eficiente, com as pessoas praticando esporte, vivendo outra realidade, vivendo a cidade, conversando durante o dia nos deslocamentos. Pode transformar São Paulo em uma cidade mais divertida, tem um potencial muito grande de melhorar a vida de muita gente. diminuir a violência no trânsito, salvar vidas e tudo mais. Agradecendo o nobre Vereador Chico Macena, pela oportunidade de estar aqui colocando nossas posições e deixando aberto Ciclocidade, para qualquer eventual consulta, não só nesse projeto mas futuros projetos...

...essa posição de diálogo, nos agrada muito... 13

nos agrada muito. Podem contar conosco na briga para melhorar a vida do ciclista urbano.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra o Sr. Eduardo, que sempre acompanha as audiências públicas da Comissão de Política Urbana.

O SR. EDUARDO - Bom dia. Parabéns, Vereador Macena por, mais uma vez, tratar de um projeto tão importante para a cidade de São Paulo, como é a regulamentação do sistema cicloviário. Gostaria de colaborar em relação a alguns termos colocados.

No art. 1º, quando se fala em criar um sistema cicloviário no Município de São Paulo como incentivo ao uso da bicicleta para transporte e usa apenas a palavra “transporte”, e depois, nos outros artigos posteriores, são colocados “lazer”, “patins”, por exemplo. O art. 3º, no parágrafo sétimo, também se refere a isso. Creio que deveria ser colocado “transporte” e “lazer”, para já demonstrar essa intenção no cabeçalho.

Vejo também alguns posicionamentos como, por exemplo, o de que o ciclismo é um transporte individual.

Um pai, quando está levando uma criança à escola, não está agindo num transporte individual. Então isso tem atraído um pouco de individualismo nos ciclistas – que não é bom.

Também tenho restrições ao termo “não motorizado”. Parece-me que estamos formando uma lei para o presente. Creio que tínhamos de pensar no futuro. Trocaria a palavra constante do parágrafo quarto do art. 1º, que diz: “Ampliar a mobilidade e a acessibilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado”. Colocaria assim: “reduzindo o uso de veículos pesados, com ruídos e poluentes”. Neste caso, faríamos uma lei pensando no futuro. Porque, afinal de contas, uma motriz elétrica é um motor também, e o futuro caminha para uma atividade híbrida entre o elétrico e a propulsão humana. Portanto, é possível que a lei tenha um ganho de validade. Poderia ser: propulsão humana, elétrica ou similares. Se, no futuro, utilizarmos outra forma motriz que não provoque poluição ou ruído, também vai ser possível aceitar nesse compartilhamento.

Os triciclos de propulsão humana, elétrica e similar equiparam-se às bicicletas.

O termo “no que couber”, que entra no artigo, é muito vazia. Creio ser necessário especificar mais quais são as atribuições que o Código Brasileiro de Trânsito nos propicia para cumprir.

Ciclovias na Faria Lima: o tempo dela já passou. Isso era para ser feito no passado. Agora, tem a ciclofaixa que chega até o Parque Villa-Lobos. Já é uma área bem atendida. Terá, no futuro, o prolongamento da ciclovias do Rio Pinheiros para a USP. Já tem dois trajetos para lá, e agora estão pensando em fazer ciclovias na Faria Lima. Quer dizer, é uma certa incoerência, porque lá já tem muito cruzamento. O tempo da Faria Lima já passou.

Aliás, toda cidade valoriza zoológico e jardim botânico. A única cidade que não valoriza é a nossa. Um canteiro imenso ali da Bandeirantes, de onde poderia descer uma ciclovias para o jardim botânico e para o zoológico da Cidade, mas, infelizmente, não vemos essa cultura de espalhar esse tipo de mobilidade. Parece-me que sofremos um *apartheid* urbano a partir da 23 de Maio, Rubem Berta e Washington Luís – um lado da cidade que tem desenvolvimento e o outro não.

Agora, basear também construção de ciclovias em demanda de ciclismo também não é certo.

Se a pessoa não pode andar de bicicleta no espaço, ela não vai andar, então não vai constar na estatística a demanda. A demanda é mais urbana do que ver bicicleta passando, contando quantas passam. Isso está errado.

Mencionei o parágrafo sétimo: "Promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica". É nesse ponto que eu sugiro que seja incluído, no primeiro artigo, a palavra "lazer", porque, senão, teríamos que colocar: bicicletas para o trabalho, para o comércio, para o lazer, enfim, especificar os tipos de uso.

Já que a intenção é fazer transporte com bicicleta, até porque sinto que a ciclovia e muitos ativistas têm essa linha de transporte, eu sugiro não confundir com a ciclofaixa de lazer, porque esta é mais até do que ciclovia, porque o que ela tem trazido para a Cidade em termos de benefícios, de qualidade de vida, de compartilhamento, de amizade entre as pessoas, não tem o que pague. Na ciclovia, você vê o cara passando, e, às vezes, ele nem te cumprimenta; na ciclofaixa não. Então ela é mais do que ciclovias.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra a Sra. Aline, da Ciclocidade.

A SRA. ALINE – Bom dia! Aqui represento a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Queria parabenizar esta audiência pública. É muito bom conversar com os ciclistas, enfim, com quem está na rua.

Todos os pontos, segundo percebi, já foram bem debatidos. Apenas gostaria de fazer um adendo ao art. 11: "As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaço destinado ao acesso e circulação de bicicletas". Acho que deveriam ser consideradas não apenas as novas vias, mas todos os projetos de ampliação. E por que não as vias antigas serem readequadas?

Era basicamente isso. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra o Sr. Pedro Guasco.

O SR. PEDRO GUASCO – Bom dia a todos. Queria, em primeiro lugar, parabenizar o Vereador Chico Macena, pela iniciativa da lei e da audiência pública para conversar com os ciclistas e com a população.

Não vou entrar no mérito da lei. **Peço licença... (segue Rod. 15)**

Peço licença para fazer um convite, especialmente aos ciclistas - mas sugiro que você também acompanhe -, pois temos, na região, um movimento focado na ideia da transformação da Chácara do Jockey no Parque Pequeninós. Esse movimento tem outras pautas, como a da ciclovia da Eliseu, muito importante. Lá dentro, também, há uma área reservada para a educação, que estamos tentando que seja utilizada para uma Etec.

Quanto ao convite para os ciclistas, trata-se do seguinte: nós praticamente ganhamos aquela área da Chácara, há uma negociação em curso para que haja uma doação, mas já havíamos programado uma mobilização para o abraço à Chácara e uma pedalada pela Eliseu. O ponto de partida da mobilização é a Paróquia Nossa Senhora de Fátima, do Padre Darci, que é ciclista também, "puxa" o movimento e, por isso, está interessadíssimo na construção dessa ciclovia.

Temos também uma turma com outro perfil, no qual entra a Associação Comercial, a Igreja Católica, a Igreja Protestante, o pessoal das enchentes, movimentos populares, enfim, um pessoal com outra dinâmica para o qual podemos dar um grande apoio. No entanto, o movimento não funcionará direito se não puxarmos a mobilização a partir dos ciclistas, que, afinal de contas, é o pessoal que vai de fato fazer a pedalada.

Esse convite é para que nós nos organizemos. Se vocês tiverem interesse em fazer essa mobilização de massa, conseguiremos apoio para engrossá-la. A ideia é fazermos a mobilização no dia 17 de dezembro, pois o dia anterior, apesar de ser aniversário do Butantã, é uma sexta-feira. No dia 17, um sábado, pela manhã, poderíamos fazer as duas coisas.

Já entrei em contato com alguns de vocês por telefone, mas reforço o convite da mobilização. Precisamos marcar uma reunião organizativa. Já temos uma dinâmica na Paróquia Nossa Senhora de Fátima. Há um horário em que costumamos estar lá, mas estamos dispostos a ir aonde for mais fácil para vocês, no horário que for mais conveniente, para fazermos essa

reunião.

Em relação à Chácara do Jockey, a situação está bem encaminhada. Não sei se acontece ainda esse ano. A forma de aquisição será doação, o que, juridicamente, vai facilitar muito. Se acontecer ainda neste ano, peço aos Vereadores que fiquem atentos e, imediatamente, apresentem emenda de verbas para projeto, pensando num projeto que seja participativo. Nossa preocupação agora é qual vai ser o modelo, pois já temos um modelo na cabeça. Inclusive, há, do nosso lado, o pessoal da Arquitetura da USP e algumas pessoas da Educação Física. Temos mais ou menos ideia da demanda, e gostaríamos de que fosse garantida a forma participativa.

Reforço o convite para organizarmos a pedalada e o abraço à Chácara do Jockey, na Vila Sônia. O abraço acontecerá entre a Eliseu de Almeida e a Avenida Francisco Morato, naquele terreno gigantesco que está alça que liga as duas avenidas. Estamos programando o abraço para o dia 17 de dezembro, um dia depois do aniversário do bairro do Butantã. Meu convite é para que comecemos a organizar esse evento. Daí o pedido para que os ciclistas nos procurem e "puxem" esse tipo de iniciativa, pois, se não, não haverá sentido.

Desculpem ter entrado em outro assunto, muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Pedro. Passo a palavra para o Sr. Roldão Soares, da Organização Cultural Defesa da Cidadania.

O SR. ROLDÃO SOARES – Boa tarde. Em primeiro lugar, parabenizo o Vereador Chico Macena pela realização desta audiência pública. É assim que se constrói a cidadania.

Faço parte da ONG Organização Cultural Defesa da Cidadania. Atuamos também na região do Butantã. Em relação à ciclofaixa, minha análise é que ela, como lazer, já existe em São Paulo. A ciclovia faz parte da estrutura da mobilidade urbana. Moro na região da Vila Sônia e levo minha filha para o trabalho na parte da manhã. Vejo que na Avenida Eliseu de Almeida passa muita gente de bicicleta que vem da região de Taboão da Serra. A ciclovia da Eliseu de Almeida já era para estar pronta em 2010. Não sei por que razão até hoje não fizeram se há projeto e tudo o mais. Eu gostaria que o Vereador tomasse ciência desse fato e lutasse para que essa ciclovia saísse o mais rápido possível.

A proposta da ciclovia engloba o seguinte trecho que começa na divisa de Taboão da Serra e chega à USP. Há outra ciclovia que sairia do Jardim Colombo, encontrando-se na Avenida Eliseu de Almeida, próximo ao Shopping Butantã. É uma região plana, onde dá para se instalarem ciclovias, e já há projeto; mas não sei por que razão não foi feito até agora.

Penso que a proposta de instalação de ciclovia na Avenida Faria Lima é importante, mas percebo que o projeto fala muito em ciclofaixa. Para mim, ciclofaixa não é a solução; a solução é ciclovia em São Paulo. Para podermos discutir mobilidade urbana, temos de pensar em ciclovia.

Às vezes, vejo motos transitarem por ciclovias. Muito raramente, mas vejo. Deveria haver câmeras que multassem os motociclistas que trafegassem na ciclovia, pois essa via é exclusiva para bicicletas e transporte que não emita poluição ou ruído.

Por fim, quero dizer que é importante estarmos mobilizados para defender a cidadania. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Passo a palavra ao Thiago, da Ciclocidade.

O SR. THIAGO BENICCHIO – Na verdade, começo neste ano, na Faculdade de Saúde Pública, doutorado com o tema deslocamento ativo, transporte ativo. Agradeço a oportunidade e manifesto minha felicidade por ver o pessoal presente.

Quero destacar alguns aspectos que foram discutidos até agora. Observo que São Paulo, em princípio, ter saído na frente com a lei e essa lei ter inspirado muitas outras leis, acabamos - por conta da complexidade da Cidade e pelo fato de São Paulo ser o centro rodoviarista do Brasil - por ficar para trás tendo em vista a série de experiências bem sucedidas que já há em vários lugares do Brasil.

Quero destacar um pouco do que disse o Santini. Para os que, como eu, trabalham na área da Saúde, é muito fácil tomar decisões a partir dos princípios que norteiam o SUS, por exemplo. Talvez o que não fique tão claro para todo mundo é o princípio que está norteando a

construção desse sistema cicloviário. Se o princípio for, pura e simplesmente, a manutenção, a agilização ou a otimização do fluxo de materiais e de pessoas da Cidade, temos um jeito de fazer a coisa. Se, para além disso, o princípio for repensar o tipo de cidade que queremos, se for fortalecer o senso de comunidade – e já existe uma série de evidências de que o transporte ativo, não só a bicicleta, fortalece o senso de comunidade e o controle social, diminui a violência, melhora a significação do espaço público, fortalece o espaço local –, há uma série de benefícios que ultrapassam o mero fluxo de gente e de mercadorias.

Cito o pensador Marc Augé, que trata dos “não-lugares”, basicamente aqueles espaços por onde transitamos, mas com os quais não temos nenhuma relação afetiva. O que observamos em São Paulo é que, cada vez mais, temos não-lugares, lugares por onde passamos, mas onde não sabemos o nome de ninguém, de onde não gostamos, etc. Enfim, tanto faz como tanto fez. Isso é péssimo para uma cidade, porque os não-lugares são espaços propícios à violência, à delinquência, à exclusão social.

O Vereador bem disse que é difícil para o Poder Público, para o Executivo entender todas as vantagens que decorrem de um sistema cicloviário, como a valorização do pedestre, por exemplo. Esses benefícios imateriais não povoam a cabeça da maior parte dessas pessoas, até porque hoje, segundo a pesquisa origem-destino, quem mais usa a bicicleta em São Paulo – e não a dobrável – é o trabalhador.

Trago alguns argumentos para talvez ajudar a Frente que vai lutar em prol disso no Legislativo, argumentos que são mais numéricos, financeiros e monetários. Um aumento muito modesto do transporte ativo, bicicleta e caminhada é capaz de promover uma melhoria de milhares de anos salvos na comunidade, e com saúde, um aspecto importante quando pensamos no poder da mão de obra de uma região. Esse é o resultado um estudo recente publicado no *Lancet* há dois ou três, em uma série de artigos que buscam entender de que forma conseguimos atacar o principal problema de saúde que há hoje nos países em desenvolvimento, que é a epidemia de doenças crônicas: obesidade, doenças cardiovasculares, AVC. Quem não tem na família uma pessoa com um desses problemas é um felizardo. Na verdade, a grande maioria de nós conhece pelo menos uma pessoa ou com diabetes, ou com hipertensão, etc.

O segundo argumento é a mitigação dos problemas ambientais que temos vivido. E, aí, peço licença para discordar um pouco do que disse o colega Eduardo. Se pensarmos pura e simplesmente na mitigação de gases do efeito estufa, o veículo elétrico resolveria perfeitamente. Porém, a questão é muito mais complexa do que isso. Esse mesmo estudo que citei mostra que cenários alternativos considerando somente uma mudança da matriz energética traz um benefício muito maior para a mudança do modo de transporte, em que pese que o ideal seria termos os dois. O carro também traz uma série de benefícios para nós, desde que ele não seja usado de forma irracional, como temos feito hoje em dia em nossa sociedade. Para terminar, eu gostaria de retomar essa questão de como é interessante decidir a partir de princípios. O colega Bruno disse que a ciclovia da Faria Lima será implantada. Aí, mesmo questões técnicas muito simples ficam fáceis de serem decididas: “Vou usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa?”. Depende. Talvez, numa grande avenida, eu não precise de uma ciclofaixa, porque não tenho um comércio local. Então, posso usar uma ciclovia. **Agora, na Faria Lima é melhor usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa?... segue 18**

Agora, na Faria Lima é melhor usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa? Pode ser que uma ciclofaixa seja melhor, ou, se uma ciclovia, ergue-se o asfalto para o carro pedir licença para os pedestres e os ciclistas passarem por cima da faixa ou o ciclista desce ao nível da rua e compete com o carro que vai virar de súbito.

Então, são questões que vêm antes das decisões que tomamos.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Thiago.

Tem a palavra o Sr. Felipe Niski.

O SR. FELIPE NISKI ZVEIBIL – Boa tarde a todos. Minha dúvida é em relação ao texto. No seu início, fala-se em áreas apropriadas e depois desse termo se dá a descrição do que é a bicicleta. Só fico com medo que, sem definição, esse termo abra margem para que o Poder Público possa definir o que é ou não uma área apropriada. Então, talvez se deva acrescentar

no texto a definição do que é uma área apropriada e o que ela abrange.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra o Sr. Gabriel Siqueira, da Ciclocidade.

O SR. GABRIEL SIQUEIRA – Bom dia. Parabenizo e cumprimento toda a audiência desta reunião. Eu queria apenas ressaltar alguns pontos que discutimos na Ciclocidade. Primeiramente, sobre o artigo 1º, que estabelece as diretrizes. Gostaríamos que duas diretrizes estivessem constadas no texto. A primeira é a promoção da intermodalidade, sabendo que a possibilidade de se utilizar mais de uma modalidade de transporte facilita muito o uso da bicicleta; inclusive há artigos que dispõem sobre esse assunto. A outra diretriz, ainda mais importante, é a promoção da segurança do ciclista, regulamentando-se a fiscalização, porque todo mundo sabe que uma das piores coisas quando se utiliza uma bicicleta é o problema da segurança; inclusive temos visto muitos acidentes envolvendo ciclistas que acabam resultando em mortes.

O código 201 do Código Brasileiro de Trânsito versa sobre a possibilidade de se multar carro ou veículo que fizer uma ultrapassagem a menos de um metro e meio; só que não há registros de aplicação desse artigo. Nunca ninguém recebeu uma multa por ter feito uma ultrapassagem a menos de um metro e meio. Aparentemente, então, há um problema de regulamentação, porque sequer consta no bloco de multas da CET esse item.

Então, achamos que diretrizes como que segurança e regulamentação das infrações deveriam constar do texto para que, finalmente, consigamos ver isso na prática.

Por último, o artigo 16 diz: "Os eventos ciclísticos utilizando via pública somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo municipal de trânsito a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento". Para nós não ficou muito claro o que está sendo definido como evento ciclístico. E uma preocupação específica é a criação de obstáculo ao principal acontecimento, não evento, que é uma coincidência organizada, a bicicletada, que acontece em São Paulo, no Brasil inteiro e no mundo todo, que vamos defender o quanto pudermos e não gostaríamos que fossem criados obstáculos.

Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Gabriel. Registro a presença do Vereador Juscelino Gadelha.

A SRA. LAURA – Vereador, embora a posição do Executivo deva ser encaminhada, claro, por quem de direito, como técnica da área ambiental e tendo a Secretaria do Verde e Meio Ambiente se esforçado nesses anos para o fomento do uso da bicicleta como meio de transporte, não podia deixar de vir aqui trazer uma contribuição.

Ouvindo as contribuições hoje, depois também da análise já realizada do projeto de lei e sumando, porque são muitas recomendações de redação, acho que duas coisas são relevantes de serem trazidas hoje, que são questões conceituais que se refletem no texto. A primeira delas é relativa às definições que já existem, que constam no Código de Trânsito Brasileiro e que devem ser trazidas para o texto da lei. Então, não tem o que se discutir a inclusão dessas definições do Código no texto de lei, porque já está definido ciclovia, ciclofaixa, bicicleta, etc, assim como já está definida a utilização do recurso do tipo do sistema viário.

Na realidade, o sistema viário existente é aquele da bicicleta e, se necessário, níveis de segregação podem ser definidos; esses níveis de segregação redundam em ciclofaixas ou ciclovias. Existem estudos técnicos que já demonstram o momento e a circunstância de adoção desses instrumentos, dessas características de sistema viário. Então, essas características e esses estudos técnicos podem ser trazidos para o texto.

A outra questão, que é conceitual também e que pode reverter para o texto do projeto, é aquela relativa ao sistema, ao modo de transporte cicloviário. Sempre acabamos nos atendo a duas questões essenciais, e é assim até se tomarmos avião ou uma dutovia, porque, se é transporte, temos o pessoal e a lógica do sistema viário e a operação, que é a circulação. Isso bate no texto tanto na definição dos órgãos que vão tratar desses assuntos como também na definição da infraestrutura ou da operação. Na Prefeitura, por exemplo, temos só a CET, o órgão local com competência para gerenciar o trânsito. No entanto, se não me engano, são

quase 40 os órgãos com competência de produção do sistema viário.

Então, quanto à questão da produção do sistema viário, de chamar à responsabilidade os órgãos produtores de sistema viário no Município de São Paulo, talvez seja o caso de deixar mais explícito.

A lei nos ajudou, foi um grande avanço a criação, na CET, do setor de projetos ciclovitários. Está em curso em curso pela SMT a campanha de proteção ao pedestre, que traz à baila a questão da circulação não motorizada e da prioridade que deve receber frente aos sistemas motorizados. Isso é superimportante de destacar.

Uma última questão conceitual. Usamos, na matéria ambiental e na gestão ambiental, aquilo que é chamado de medida mitigadora do impacto ambiental ou a medida compensatória; se não for possível mitigar, tem de ser compensado. No caso, temos de passar a incorporar a bicicleta ao processo de produção do sistema viário como parte, porque ela não pode ser mitigação nem compensação. Até pensava-se isso, porque temos um monte de pontes. Mas dá para fazer rua sem calçada? Não dá. Ainda que se fez pontes sem calçadas, mas temos de passar a pensar em fazer rua pensando também na bicicleta, porque, na definição da faixa de rolamento do ônibus, tem de ter a caixa do ônibus mais a caixa, eventualmente, da bicicleta.

Então, temos de levar em conta essa coisa de sempre evitar a mitigação e a compensação pela via da bicicleta, que tem de ser parte.

Acho que são essas as contribuições essenciais que podemos trazer. A CET as fez e tem uma coisa sendo produzida para chegar formalmente à Comissão em termos de sugestão de redação, mas, neste momento, as questões conceituais que se refletem no texto são aquelas que entendi relevantes trazer aqui.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Laura. Eu gostaria de fazer alguns comentários, iniciando até pelo término da fala da Laura. Por exemplo, sobre a mitigação, pode ser qualquer intervenção. Por exemplo, mesmo sendo obra para carro é mitigação, dependendo de como é encarada dentro do empreendimento. Agora, concordo que, dentro do sistema viário, bicicleta é parte. Como medida de mitigação ou compensação de algum impacto negativo que possa haver, a CET muitas vezes pede implantação de semáforos ou alargamento de via para o carro.

Por exemplo, nos polos geradores de tráfego, quando vão construir um shopping center, o que a Prefeitura coloca como mitigação? Alargamento e duplicação de via, instalação de semáforos eletrônicos e controladores. Essa é a mitigação que é proposta hoje. Então, ao invés de um controlador eletrônico que faça duplicação da via, que o empreendimento seja responsável pela construção da ciclovía ou da ciclofaixa, por locais de parada e também, por exemplo, por algo pelo qual briguei muito no Departamento de Polos Geradores de Tráfego, quando eu estava na CET, a microacessibilidade, porque temos quarteirões enormes na cidade de São Paulo, mas não temos calçadas adaptadas.

Outra coisa que precisamos discutir muito é que a gestão deveria ficar com a Secretaria Municipal de Transportes. Nem com a CET, porque o órgão gestor do trânsito não é a CET e sim o Departamento de Sistema Viário, que contrata a CET para lhe prestar serviços. Inclusive o poder de polícia, o poder de gestão é do DSV, que é ligado à Secretaria Municipal de Transportes. Muitas vezes coincidiu-se a nomeação de um presidente da CET como diretor do DSV, por isso que causou essa confusão de poder de polícia e de poder de gestão administrativa. Mas, ficando na Secretaria de Transportes, aí, sim, podemos garantir a intermodalidade; aí, sim, podemos garantir uma concepção de mobilidade sustentável integrada a outros meios.

Conheço bem a CET...

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Não, sabem, porque já falei no início da dificuldade que foi mudar a missão da CET, da fluidez para a mobilidade.

Conheço bem a CET e sei da dificuldade de governabilidade (21)

Conheço bem a CET e sei das dificuldades da governabilidade que existe. Inclusive, muitas vezes, encontramos isso, na frente, se não houver uma orientação mais integrada. Essa questão deveria ficar nos transportes. Há um órgão que tem até atribuição do Código de Trânsito Brasileiro. Então, quanto à questão da municipalização de trânsito, há um órgão responsável no Sistema Nacional de Trânsito, indicado pela cidade de São Paulo, chamado de DSV, Departamento do Sistema Viário, ligado à Secretaria Municipal de Transportes. Esse é o caminho mais viável, e ele tem de funcionar. Não é igual ao pró-ciclista. Lá a reclamação mais comum que ouço é que há demora de seis meses para as coisas se reunirem. A pauta, muitas vezes, não é pré-elaborada e as decisões não são tomadas.

Estou debatendo essa questão com alguns técnicos, para que haja mudanças. A lei foi mudada recentemente, mas queremos fazer mais mudança na lei de polo geradores de tráfego. Queremos mudar o nome para polo geradores de viagens. Digo isso porque o conceito de viagem é bem diferente. Fizemos esse trabalho no gerenciamento de resíduos. Criamos a figura do gerador de resíduos na construção civil, responsabilizando-o pelos resíduos gerados. Para quem gera viagens e se utiliza dela, beneficia-se do sistema e da infraestrutura, para viabilizar viagens que são, muitas vezes, para acesso a seu *shopping* ou a seu comércio. Assim, seria também responsável pela garantia de um sistema de mobilidade sustentável.

Durante muito tempo, trabalhamos, na cidade de São Paulo, desde 1976, quando esse conceito iniciou-se, sobre fluidez. Brigando muito para irmos para a mobilidade. Essa é a ideia de circulação de bens, mercadorias e serviços. Recentemente, esse conceito também se mudou para mobilidade sustentável. A sustentabilidade desse sistema é a sustentabilidade ambiental, econômica, social e apropriação coletiva do espaço. Esse conceito não é o da sustentabilidade apenas pensando na matriz energética. É o de comunidade sustentável, que tanto estamos debatendo. Temos procurado muito trabalhar essas questões. Várias coisas aqui colocadas vamos estar debatendo e incorporando.

Quando estamos querendo colocar a bicicleta como modal, podemos dizer que esse transporte é modal de transporte mesmo. Queremos fugir, inclusive, daquilo que sempre foi colocado aqui, ciclofaixa de lazer e ciclovia da bicicleta como instrumento de lazer. É um modal para lazer, trabalho e acesso a bens que a cidade produz. Como transporte coletivo, é um modal para lazer, trabalho e serviços. Essa é uma forma afirmativa, porque se não tivéssemos uma história, na cidade, e valores culturais a modificar, não haveria grandes problemas a afirmação aqui feita. O problema é que esse valor do lazer foi, durante muitos anos, colocado para a sociedade como único, inclusive, para negar a bicicleta ou outros modais como modo de transporte. Aí tem de haver uma política afirmativa, mesmo. A bicicleta é um modal de transporte, ponto, e assim tem de ser incorporado e incentivado nas políticas públicas da cidade, que hoje não ocorre.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Transporte é transporte. Temos de tentar romper com aquele conceito que tentam nos colocar durante todo o tempo. Sob o ponto de vista da garantia e da readequação de espaços já existentes, esse é o objetivo da lei. O nosso propósito é garantir, por força de lei, qualquer coisa nova que fosse implementada. Sempre há a discussão do custo da obra. Podemos até fazer esse debate depois. Vamos perceber que ele não se sustenta, não fica em pé. A nossa ideia é: “Já que estão falando sobre a questão do custo, qualquer obra nova tem de ser prevista”.

Naquilo que for readequação de obra já existente, - haverá uma obra física, um investimento - sob esse ponto de vista, deveria haver incorporação. Vamos discutir a questão de custo. Foi levantada aqui uma série de custos externos ou deseconomias, na área do transporte. Falo de 5,3 bilhões. A última questão que me lembro é sobre o estudo de acidentes de trânsito, de 2003. Há vinte milhões de congestionamento por dia. Há uma série de tantos outros custos, que, num determinado momento, temos de debater com esses gestores, sobre o que custa mais e o que é mais caro. Temos de buscar uma cidade mais sustentável. Inclusive, deve

haver investimentos orçamentários e físicos para isso. Estou falando de investimentos que são pagos depois. Sob o ponto de vista do equilíbrio econômico e financeiro, é muito mais fácil isso ser justificável. Caso contrário, ficaremos arcando com esses custos externos permanentes. Há um debate de se tentar mudar a cultura e paradigmas de gestores. Depois vamos ter o relatório.

A Sra. Soninha está lembrando que a área apropriada saiu do texto novo.

Tem a palavra o nobre Vereador Juscelino Gadelha.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Sr. Presidente, hoje o nosso São Paulo IBOPE apresentou uma pesquisa muito interessante. Amanhã é o Dia Mundial sem Carro. Na pesquisa, aproximadamente, quase dois milhões de pessoas largariam o carro para andarem de bicicleta na cidade de São Paulo. Esse é um número suficiente numa população muito grande. Elas só não andam de bicicleta porque não há ciclovias e são contra ciclofaixas, que funcionam só em finais de semana. São favoráveis a ciclofaixas de lazer e implantação da bicicleta como um meio de modalidade na cidade. Ao pegarmos a pesquisa, enxergaremos várias situações sobre a mobilidade na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra o Sr. Gabriel.

O SR. GABRIEL – Estava num evento agora, do Nossa São Paulo. Há confusão. Pessoas estão entendendo como ciclofaixas como sendo de lazer. Essa é uma das formas da ciclofaixa. Isso precisa ficar bem esclarecido.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Uma coisa é final de semana e outra é permanente.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Nobre Vereador, fica parecendo que a ciclofaixa não é uma alternativa para o transporte com bicicletas. A ciclofaixa, inclusive, foi tema de um debate aqui. Muitas vezes, é alternativa.

O SR. GABRIEL – A ciclofaixa pode existir, por exemplo, em geral, em vias do lado direito, onde o Código de Trânsito já destina prioridade à bicicleta. Ela pode ser traçada no dia a dia. Poderiam grafar o desenho da bicicleta no chão.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Como ocorre com a moto.

O SR. GABRIEL – Colocando sinalização. Deveriam conscientizar pessoas e fazerem campanhas para o uso de espaço. Em algumas situações, não necessariamente é do lado direito. Na rua, dentro do seu espaço compartilhado, há ciclofaixas compartilhadas. Aí circulam ônibus, motos e carros. Aí, usamos o lado direito da rua, no dia a dia. A ciclofaixa de lazer seria, praticamente, exclusiva, em fins de semana. Ela só dá conta em momentos em que o trânsito não está tão pesada. Assim, é mais limitada.

Haveria ciclovias em outros espaços possíveis. Ficamos preocupados, como movimento, de que a ciclovia não é possível ser implantada em todos os locais. Em poucos locais seria possível. Então, por mais que cresçam muito a quilometragem de ciclovias, não vão conseguir crescer a ponto de viabilizarem o deslocamento no dia a dia. Então, vamos precisar da ciclofaixa. Isso acontece em outros países e contextos. Temos de ter a consciência de que precisamos defender também a ciclofaixa compartilhada, que ocorre em finais de semana. Isso refletiu um pouco na pesquisa e na apresentação da nossa São Paulo, por se entender que há uma alternativa. Há a ciclofaixa em finais de semana. A alternativa para isso é somente com a ciclovia. Precisamos discutir que não é apenas isso.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Há integração.

O SR. GABRIEL – Não estou tirando a importância da ciclovias. Elas são importantes e interessantes, e o ciclista defende-as, mas elas não são suficientes, até porque não poderão ser implantadas em tantos locais quanto o necessário, para a mobilidade de ciclistas.

O SR. JUSCELINO GADELHA – E se formos mais radicais? Tirando uma faixa do carro e colocar para faixas de bicicletas, esse problema poderia ser resolvido. Aí se aumenta a mobilidade, na cidade, e se tira a circulação de automóveis, que poluem e causam doenças. Então, deixariam essa questão ir para o outro lado. Se há três faixas, tirem uma para ciclofaixas. Não há problema nenhum aí. Temos de tirar automóveis na cidade. Esse é o grande problema.

O SR. GABRIEL – A ciclofaixa não tira o automóvel nem o ônibus; mantém, e a chamamos de

compartilhada. Ela coexiste com essas outras modalidades.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Tem a palavra a Sra. Juliana.

A SRA. JULIANA – A pesquisa apontou que há uma demanda reprimida de pessoas que não usariam bicicleta por falta de ciclovias. Temos de tomar cuidado com essa demanda. Não precisamos de uma pesquisa de demanda para ficarmos seguros de que a bicicleta é um meio de locomoção apropriado.

O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Concordo com a senhora.

Vamos fazer o texto final e mandar para todos. Estamos esperando a contribuição de quem está inscrito. A Sra. Laura disse que o Executivo vai encaminhar essa questão.

Agradeço a presença de todos, inclusive cicloativistas e quem está participando dos trabalhos.

Nobre Vereador Juscelino Gadelha, dê um pulo depois em Tóquio. Lá só há ciclofaixas.

Inclusive, há sinalização semafórica que incorpora bicicletas. Isso é muito legal.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue 1 juntado 2, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 254571 Em 22 106 112
Leonardo Amarel Pedrazzoli
RF. 11.372 - Técnico Administrativo

FL. Nº 55
Proc. nº 01-655-2009
Leonardo A. Pedrazzo
RF-11372



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 20 DE JUNHO DE 2012

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Qualidade de som incompatível com a transcrição

12909

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 56
 Proc. nº 01-655-2009
 Leonardo A. Pedrazzoli
 RF-11372

REUNIÃO: 12909

DATA: 20/06/2012

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Com a minha presença, na Presidência, e a presença do Vereador Dalton Silvano, declaro abertos os trabalhos da 7ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Essa reunião está sendo transmitida ao vivo pela internet através do portal da Câmara - www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara e Auditórios On-Line.

A convocação dessa audiência pública foi publicada no *Diário Oficial da Cidade* nos dias 16, 18 e 20 de junho, na *Folha de S. Paulo* e no dia 20 de junho no *Diário de S. Paulo*. Nessa audiência pública, vamos discutir os projetos que se encontram na pauta.

Quem quiser se inscrever para falar sobre algum projeto, estão abertas as inscrições.

Passemos ao primeiro item, 494/2005, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 89/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 249/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 453/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 507/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 518/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 520/2011, em primeira audiência pública. Está inscrito o Sr. Eliseu, da Liderança dos Democratas.

O SR. ELISEU – Bom dia a todos. O PL 520/2011, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, tem, como objetivo, dar maior publicidade ao tema de doação de órgãos no município de São Paulo. Há um determinado tempo, houve uma demanda, em seu gabinete, de pessoas e familiares que tinham vontade em doar, mas não sabiam a que órgão estariam procurando do Governo Federal ou do Governo Municipal. Em havendo essa demanda, e para se dar maior publicidade, a Vereadora apresentou, no ano de 2011, esse projeto que está tramitando na Casa. Pedimos apoio dos nobres Vereadores a esse projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Eu que agradeço. É um bom projeto de lei. Envie um abraço a nossa combativa Vereadora.

Passemos ao item seguinte, PL 600/2011, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 8/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 78/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 97/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 102/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Esta Presidência, de ofício, vai retirar da pauta o item 13, a pedido do Vereador Roberto Tripoli.

Passemos ao item seguinte, PL 161/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 164/2012, em primeira audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 534/2009, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 655/2009, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 102/2010, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 564/2010, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 574/2010, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 115/2011, em segunda audiência pública. Esse projeto é interessante e abrangente. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 478/2011, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte, PL 532/2011, em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos.

Tem a palavra a Sra. Bruna, para falar sobre a matéria.

A SRA. BRUNA – Esse projeto trata da construção, reforma e manutenção de edifícios, que têm um certificado que comprovem que foi feito de acordo com normas ambientais, gerando economia de água e luz. Ficam obrigados a ter esse certificado, como se fosse um certificado de reconhecimento internacional, - o Brasil, inclusive, esse certificado - a Câmara Municipal de São Paulo, o Tribunal de Contas, a Administração Pública Direta e Indireta. Essa é uma forma de licitação sustentável, porque vai obrigar que, no edital de licitação, quando for necessário, haja essa obrigatoriedade. O meio ambiental é um direito de todos. Todos têm dever de preservá-lo, de forma constitucional. Inclusive, todos os órgãos públicos têm obrigação de fazer esse trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Os projetos de lei de iniciativa do Vereador Floriano Pesaro sempre são muito importantes. Tenho certeza de que, na maioria deles, tem a sua participação e de sua equipe, muito combativa e atuante.

A SRA. BRUNA – Muito obrigada.

(NÃO IDENTIFICADO) – Sr. Presidente, represento aqui o Vereador Claudinho de Souza. Na audiência

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 57
Proc. nº 01-655-2009
Leonardo A. Pedrazzoli
RF-11372

REUNIÃO: 12909 DATA: 20/06/2012

pública de hoje, está em pauta o PL 97/1012, que trata da poluição sonora utilizada por veículos automotores. Esse projeto foi discutido ontem com o Vereador proponente. Estamos solicitando o arquivamento dessa proposta, em virtude de outros Vereadores apresentarem o mesmo objeto desse projeto. Estamos entrando, no dia de hoje, com o pedido de arquivamento dessa proposta, repito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Eu que agradeço. Vamos só aguardar agora a apresentação do pedido de requerimento, para que seja arquivado o projeto.

Em não havendo mais nada a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos.

REDISTRIBUIÇÃO

À Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

CARLOS HEDER

Para relatar:

Sala da Comissão de Meio Ambiente e Meio Ambiente.

Em: **27/08/2012**

Presidente

Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63, do R.I.

Seque[m] juntado[s], nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado[s] sob folha(s)
nº 58 e 66 em 15/08/12

Leonardo Amador Pedrazzoli

RF. 11.372 - Técnico Administrativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01203/2012

Folha nº 58 do proc. 67
nº 01-655 de 20 09
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09

Trata-se do **Projeto de Lei nº 655/09** do nobre Vereador Chico Macena que visa *alterar a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências*.

O conteúdo do embasamento da proposta apoia-se em dados da Pesquisa de Origem e Destino OD/2007 realizada pelo Metrô, os quais indicam que o número de viagens de bicicleta é 335% superior às viagens realizadas por táxis, perfazendo um total de 303.828 viagens /dia. Assim, a justificativa do projeto aponta para necessidade de uma legislação atualizada que incentive os ciclistas e leve em conta os seus direitos. Relata os efeitos da aprovação da Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que repercutiu positivamente e gerou diversos encontros e debates sobre a matéria, envolvendo a sociedade civil e órgãos do governo. Para tanto, informa que a iniciativa resulta de discussões com a sociedade, sendo compiladas as melhorias e atualizações propostas.

A **Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – CCJLP** manifestou-se pela Constitucionalidade e Pela Legalidade, através do Parecer nº 510/2011, na forma de Substitutivo, proposto a fim de adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

O Plano Diretor Estratégico - PDE, Lei 13.430 de 13 de setembro de 2002, em seu artigo 110, que dispõe sobre a Rede Viária Estrutural do Município, inclui as ciclovias com parte do sistema de circulação constituído por vias estruturais, locais e de pedestres.

A Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, aborda a infraestrutura cicloviária de forma sistêmica, com o objetivo de promover a integração com a rede de transportes da cidade como um efetivo modal que vai além da utilização em atividades esportivas e de lazer. Ademais, o referido dispositivo abarca diversos aspectos atinentes à matéria, tais como normas para a utilização das bicicletas nas vias, ciclovias e ciclofaixas e faixas compartilhadas, o estabelecimento de diretrizes gerais de âmbito do Sistema Cicloviário do Município, a promoção de ações educativas, bem como, a instituição de regras básicas para os eventos ciclísticos.

Sabe-se que os incentivos diretos e indiretos ao transporte individual contribuíram, nas últimas décadas, para o aumento considerável da frota de veículos, impactando negativamente na mobilidade urbana, bem como, aumentando os níveis de poluição do ar. O transporte coletivo por sua vez, como eixo estrutural da mobilidade urbana, requer investimentos vultosos e contínuos, sendo que os percursos de menor distância, em sua grande maioria, continuam sendo realizados a pé.

O transporte por bicicletas, de acordo com dados da Pesquisa Origem Destino de 2007, representa na RMSP, 304 mil viagens / dia, das quais cerca de 83% tem como motivo principal, trabalho e educação, sendo que apenas 5% são motivadas por lazer.

Estudos e discussões ambientais mais recentes com ênfase nas chamadas "energias limpas", não poluentes, reforçam o caráter de sustentabilidade na utilização



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 59 de 68

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amara Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

das bicicletas. Ademais, este tipo veículo, ao contrário do automóvel, requer espaços mínimos para a sua utilização e estacionamento.

Contudo, o processo histórico de expansão urbana do município não considerou a infraestrutura cicloviária como parte integrante da rede viária, o que exige a adaptação de logradouros e edifícios existentes.

Na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, foram realizadas audiências públicas, contando com manifestações de inúmeras entidades.

Considerando a relevância da presente iniciativa que objetiva aprimorar a Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, acrescentando disposições que complementam, ampliam e reforçam a estrutura do atual Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, posiciona-se **favoravelmente** à aprovação do Projeto de Lei nº 655/09, apresentando, porém, um **Substitutivo** ao Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, acolhendo a sugestões do próprio autor com o intuito de aperfeiçoar o projeto em apreço levando em conta propostas de entidades e manifestações em audiências públicas.

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI Nº 655/09.**

Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Altera o artigo 1º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo - SICLO, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, com as seguintes diretrizes:

- I – aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária;
- II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;
- III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09

IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;

V – promover o desenvolvimento sustentável.

§ 1º - 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.

§ 2º - O desenvolvimento de projetos cicloviários no Município de São Paulo será pautado pelo atendimento às seguintes condicionantes:

I – a segurança dos ciclistas, tanto isoladamente quanto em conjunto como os demais usuários das vias;

II – a atratividade, de modo que o uso da infraestrutura cicloviária, nela incluída a sinalização de trânsito, seja otimizada e evitada sua ociosidade;

III – a coerência, de modo a que os percursos cicloviários conectem origens e destinos de viagens, tenham padronização, uniformidade e legibilidade;

IV – a continuidade, de modo a que fique concretizado no sistema viário o percurso cicloviário, inclusive o acesso e difusão das pistas e faixas exclusivas para bicicletas;

V – a direiteza na definição dos percursos, de modo a que haja economia de tempo e de esforço dos ciclistas;

VI – o conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e psicológico dos ciclistas;

VII – a integração modal, de modo a que todos os modos de transporte possam ser usados pelo cidadão, segundo suas conveniências e necessidades;

VIII – a qualificação urbanística e ambiental, de modo a que todos possam beneficiar-se da melhoria proporcionada pelo fomento do uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;

IX – a criação e o tratamento tanto da infraestrutura voltada para o percurso cicloviário, quanto para o estacionamento de bicicletas;

X – o eficaz gerenciamento da circulação, em particular no que se refere à sinalização horizontal, vertical e semaforica, consideradas as bicicletas isoladamente e no conjunto com os demais usuários das vias. (NR)

Art. 2º Acresce artigos 1-A e 1-B e 1-C à Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 1º-A. Para efeitos desta Lei, são adotadas as seguintes definições:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 61 do processo nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

I – Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito do Código de Trânsito Brasileiro, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

II – Ciclista: condutor de ciclos;

III – Ciclo: veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

IV – Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

V – Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VI – Bicicletário: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

VII – Paraciclo: dispositivo apropriado à afixação da bicicleta objetivando estacioná-la.

§ 1º Os ciclos equiparam-se às bicicletas, naquilo que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e metrô, em qualquer dia e horário, desde que dobrada e embalada, de modo a evitar sujar os demais passageiros, e desde que suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 1º- B. Fica permitida a instalação de suportes nos ônibus municipais integrantes do sistema de transporte coletivo para o transporte de bicicletas.

Art. 1º - C. Fica permitida a instalação de vagas para estacionamentos de bicicletas em áreas de Zona Azul.

Paragrafo único: As vagas disponíveis para o estacionamento de bicicletas em áreas de Zona Azul estão dispensadas de cobrança, devendo sua utilização ser gratuita.

Art. 3º Acresce incisos III e IV ao artigo 2º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 2º ...

I - ...

II - ...

III - procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária. (NR)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 62 do proc. fls. 71

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amarel Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

Art. 4º Altera a alínea IV do art. 3º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º ...

...

IV – implantar estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metrô ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos; (NR)

Art. 5º Altera o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007 que passa vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º ...

Parágrafo único. A ciclofaixa e a ciclorrota poderão ser adotadas quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia . (NR)

Art. 6º Altera o art. 8º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, centros educacionais, faculdades pública ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infra-estrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar 3% (três por cento) de sua área para estacionamento de bicicletas.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 10% (dez por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 7º Altera o art. 10 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 8º Altera o artigo 11 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 11. Todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 9º Altera o artigo 12 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 12. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 10. Altera o artigo 15 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 64 do proc. fls. 73

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

Art. 15. O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO promoverá ações:

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

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, semaforica, 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 negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

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

Art. 11. Altera o artigo 16 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 16. Os eventos ciclísticos com fins lucrativos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 12. Acresce artigo 16-A, 16-B e 16-C à Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 16-A Fica criado o Conselho Municipal de Política Ciclovitária – CMPC, vinculado ao Gabinete do Secretário Municipal de Transporte, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO e a formulação de políticas ciclovitárias para o Município de São Paulo, fiscalizando sua implementação.

§ 1º O CMPC será composto na seguinte conformidade:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 65 do proc.
nº 01-655 de 20 09
Leonardo Amoral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

I – 01 (um) representante de cada uma das seguintes instituições:

- a) Secretaria Municipal de Transportes;
- b) Companhia de Engenharia de Tráfego;
- c) São Paulo Transportes;
- d) Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras;
- e) Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras;
- f) Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente;
- g) Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano;

II – 04 (quatro) representantes eleitos pelas associações representantes de ciclistas; e

III – 03 (três) representantes eleitos da sociedade civil.

§2º O Executivo oferecerá aos Conselheiros do CMPC as informações necessárias para a consecução de suas atribuições.

§3º O CMPC reunir-se-á, ordinariamente, pelo menos duas vezes por mês.

§4º A Secretaria Municipal de Transportes, com o auxílio e a participação do CMPC é responsável por garantir a execução e o funcionamento do SICLO.

§5º O Executivo regulamentará o CMPC num prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data da publicação desta Lei.

Art. 16-B A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

- I – advertência;
- II – multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), dobrada na reincidência;
- III – cassação do alvará de funcionamento.

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

Art. 16-C Os estabelecimentos mencionados no art. 8º deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 13. O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação, excetuando o disposto no §5º do art. 16-A.

Art. 14. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 13.995, de 10 de junho de 2005.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 66 do proc.

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

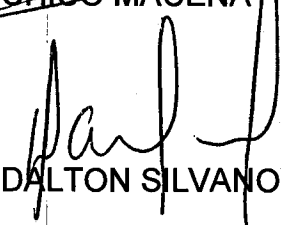
**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

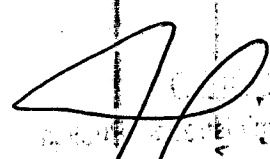
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 15/09/12

TIÃO FARIAS
Presidente

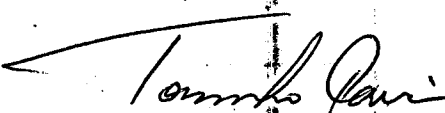

CARLOS NEDER
Relator


CHICO MACENA


DALTON SILVANO


JUSCELINO GADELHA


PAULO FRANGE


TONINHO PAIVA

RECEBUEMOS
Nº 11.372 - SGP-12
Processo nº 01-655/09
Data de recebimento: 15/09/12
Assinatura: _____
Carimbo: _____

Departamento de Registro e Arquivo
Rua do Comércio, 100 - Centro
São Paulo - SP
CEP 01010-000

17 - RELCOM
17- 01220/2012

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 18 / 08 / 12
Pág. 149 Col. 01
Conferido [assinatura]

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

A Comissão de Administração Pública
Em 20/08/12
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 21/08/12 às 12h30
[assinatura]
João Carlos [assinatura]
Técnico Administrativo
RF: 11336

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
NOEMI MONATO
Para relatar.
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 22/08/2012
[assinatura]
Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 53 do R.I.

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 02/02/2013.
[assinatura]
João Carlos [assinatura]
Técnico Administrativo
RF: 11336

MFN: 123354

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**
Processo encerrado com 66 folhas.
Arquivado em 07/02/2013
[assinatura]

Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 62 e folha de informação
sob nº 68 07/03/2013

[assinatura]
Lucas Manoel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 67 do Processo
nº 01-655 de 2009

Lucas Marçal P. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00046/2013

Sr. Presidente,

REQUEIRO nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação das proposições elencadas a seguir.

Ver. Chico Macena

PDL 55/2010, PDL 31/2011, PDL 02/2012, PL 420/2009, PL 655/2009, PL 405/2010, PL 483/2010, PL 484/2010, PL 486/2010, PL 550/2010, PL 561/2010, PL 46/2011, PL 106/2011, PL 121/2011, PL 32/2011, PL 184/2011, PL 318/2011, PL 355/2011, PL 356/2011, PL 417/2011, PL 420/2011, PL 587/2011, PL 605/2011, PL 613/2011, PL 02/2012, PL 40/2012, PL 305/2012, PLO 08/2009, PR 20/2009, PR 39/2009, PR 06/2010, PR 05/2011.

Sala das Sessões, em

Ver. Alfredinho
Líder da Bancada do PT

21 FEB 2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº **68**

do processo nº **01-655** de 20 **09**, **04**, **03**, **2013** (a)

À SGP.33

Lucas Manoel M. Z. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente requerimento para o desarquivamento da propositura indicada no RDS 13-0046/2013.

05/03/2013

Solange

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
Supervisora da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0046/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

07/03/2013

Adriana

ADRIANA DE FRANÇA SILVA
Supervisora da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

RECEBIDO EM SGP-22

8, 3, 13

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

22º GABINETE DO VEREADOR NABIL BONDUKI

São Paulo, 12 de março de 2013.

DEFERIDO

26 MAR, 2013

PRESIDENTE

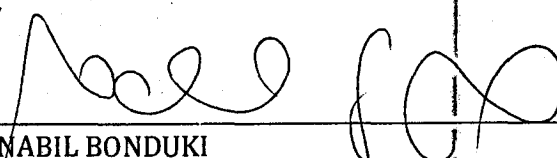
REQUERIMENTO

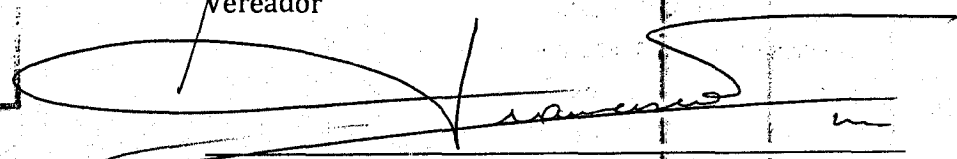
13 - RDS
13- 00292/2013

Senhor Presidente,

EU, VEREADOR NABIL BONDUKI NO EXERCÍCIO DO MEU MANDATO JUNTO A ESTA CÂMARA MUNICIPAL, REQUEIRO A COAUTORIA DO PROJETO DE LEI 655/2009, QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E A COAUTORIA DO PROJETO DE LEI 561/2010, QUE ACRESCENTA PARÁGRAFO ÚNICO AO ART. 2º DA LEI Nº 14.488, DE 19 DE JULHO DE 2007, QUE INSTITUIU O FUNDO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE TRÂNSITO - FMDT, PARA DESTINAR RECURSOS AO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Atenciosamente,

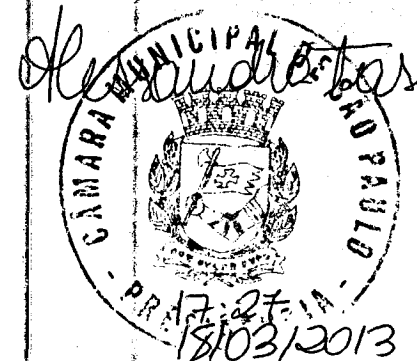

NABIL BONDUKI
Vereador


Com a ciência do autor FRANCISCO MACENA DA SILVA

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

27 MAR 2013

SPG.42



CMSP - SPG.22 - 25/03/2013 - 18:14 - 003646 - 1/1

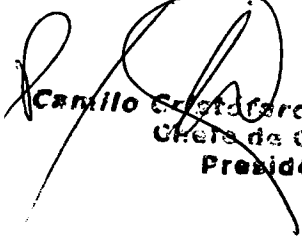
Matéria PL 655/2009. DANIEL MARTINS GODOI
LUIS FERNANDO BRAZ DE ARAUJO

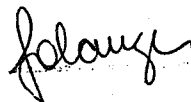
1
A
SGP.

Senhora Secretária Geral:

Segue o presente
exposante para providen-
cias, com vista ao an-
dimento de solicitação
formulada pelo nobre
Vereador Nabil Bonduki.

SR 10/03/2013


Camilo Cristóvão Martins Junior
Chefe de Gabinete
Presidência

A Comissão de:
Administração Pública
10 / 4 / 13

Solange Rainone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF. 10.801

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública
Em 10/04/13 às 16h

RF 100465
Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100465

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue ☒ juntado ☐ nesta data documento ☐ rubricado
sob nº 40 e folha de informação nº
em 10/4/13
Nome Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF 100465 SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 70

Do processo PL n.º 655/2009 em 10/04/2013

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RP - 100465

Designação

Ao Vereador

Artur Francisco

Relatar

Sala da Comissão de Administração Pública

Em *04/05*/2013

[Signature]
Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 RI

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue ✓ juntado ✓ nesta data documento ✓ rubricado ✓

sob nº 71/72 e folha da informação nº

71/72 em 04/06/13

Nome [assinatura]

RF 201075 SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16-01017/2013

PL 655/09

Folha nº 71 do fls. 83
Processo nº 01-655/09
Anexo nº _____

Aparecida Ferreira
Assessoria Parlamentar
R# 101.075

PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0655/2009.

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Nobre Vereador Chico Macena que "Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências."

A proposta em análise tem por objetivo implementar o SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, com os seguintes propósitos, quais sejam, aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária; implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário; promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município; ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado e promover o desenvolvimento sustentável.

Entende-se, da justificativa apresentada pelo autor do projeto, que seu objetivo, com o projeto em questão, é o de proporcionar uma legislação atualizada e que ofereça incentivo e respeito aos ciclistas. Nesse sentido, aponta o vereador que "Em uma cidade como São Paulo, em que, segundo dados da Pesquisa de Origem e Destino/2007, realizada pelo Metrô, o número diário de viagens de bicicleta é 335% superior às viagens realizadas por táxis, e são realizadas 303.828 viagens por dia utilizando este modal, é mais que necessário ter uma legislação sempre atualizada, ampla e bem fiscalizada pelo poder público, que ofereça segurança, incentivo e respeito ao ciclista e que garanta seus direitos de ir e vir, observadas as posturas da legislação do CTB – Código de Trânsito Brasileiro".

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **LEGALIDADE** do projeto, todavia na forma de um **SUBSTITUTIVO**.

Considerando as alterações propostas pela CCJLP, contidas no substitutivo apresentado, e acrescentado aspectos de natureza técnica, a Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente também propôs **SUBSTITUTIVO**.

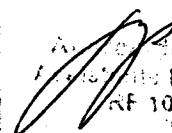
17 - RELCOM
17-01029/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 655/09

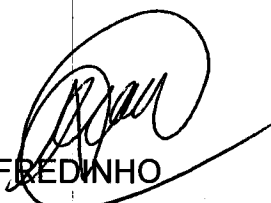
folha nº 72 do fls. 84
Processo nº 01-655/09
Anexo nº _____


Álvaro de Figueiredo
Membro do Parlamento
RF 101.075

Em vista do exposto e levando-se em consideração que o **SUBSTITUTIVO** da **CPUMMA** contém as alterações sugeridas pela **CCJLP**, a Comissão de Administração pública é **FAVORÁVEL** ao projeto, nos termos do **SUBSTITUTIVO DA CPUMMA**.

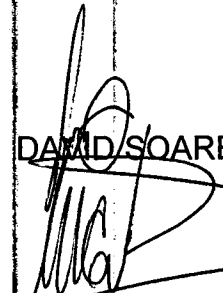
Sala da Comissão de Administração Pública, em 05/06/2013

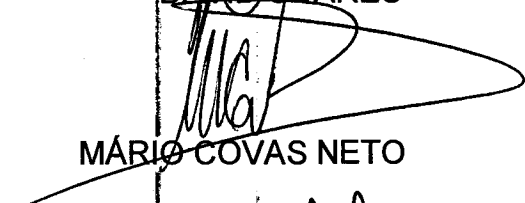

GILSON BARRETO


ALFREDINHO


ATILIO FRANCISCO


CORONEL CAMILO


DAVID SOARES


MÁRIO COVAS NETO


MARQUITO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 07 / 06 / 13

Pág. 98 Col. 4

Conferido _____

Araújo do Ferreiros
Assessoria Parlamentar
RF 101.075

A Comissão de EDUCAÇÃO

ESPORTE CULTURA

Em 07 / 06 / 13

Araújo do Ferreiros
Assessoria Parlamentar
RF 101.075

A Comissão de TRANSPORTE

TRANSP. ATIV. ECON.

Em 07 / 06 / 13

Araújo do Ferreiros
Assessoria Parlamentar
RF 101.075

RECEBIDO

Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.

Em 11-06-2013 às 19:00

Inamar Alves de Sousa Junior

Secretário da Comissão

RF - 101204

Ao Vereador / A Vereadora

Exmo. Voz. Ricardo Young

Para relatar,
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 11 / 06 / 13

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)

e papel de informação rubricado — sob folha(s)

nº 73 Em 04/09/2013

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação rubricado como folha nº 73

do processo nº 01 - 655 de 2009 em 04 / 09 / 2013 (a) **Inamar Alves de Sousa Junior - RF 101204**

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

CORONEL TELHADA

deferido na reunião ordinária de: 04/09/2013

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R. I.

S

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue anexo 1 nesta data documento 1 nº 11.130

sob nº 74276 de 06/02/14

Nome

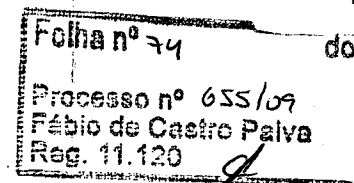
RF FÁBIO DE CASTRO PAIVA SGP-12

RF 11.130
Secretário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 655/2009

16 - PAR
16- 00005/2014

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/2009.

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Lei 14.266/07 nasceu do PL 599/05, de autoria do nobre Vereador Chico Macena, o qual neste projeto de lei, juntamente com o Vereador Nabil Bonduki, pretende aperfeiçoá-la, implantando as seguintes diretrizes: aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária; implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário; promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município; ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado; e, promover o desenvolvimento sustentável.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que, "segundo dados da Pesquisa de Origem e Destino/2007, realizada pelo Metrô, o número diário de viagens de bicicleta é 335% superior às viagens realizadas por táxi, e são realizadas 303.828 viagens por dia utilizando este modal. Por isso, é mais do que necessário ter uma legislação sempre atualizada, ampla e bem fiscalizada pelo poder público, que ofereça segurança, incentivo e respeito ao ciclista e que garanta seus direitos de ir e vir, observadas as posturas da legislação do CTB – Código de Trânsito Brasileiro".

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE da propositura, apresentando SUBSTITUTIVO ao texto do projeto de lei, a fim de adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

Foram realizadas duas audiências públicas pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. A primeira, no dia 21/09/2011, reuniu representantes tanto do Executivo Municipal como dos cicloativistas; e, a segunda, no dia 20/06/2012, na qual não houve manifestações ao projeto de lei.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente posicionou-se FAVORAVELMENTE, apresentando SUBSTITUTIVO ao SUBSTITUTIVO da Comissão de

17 - RELCOM
17- 00005/2014



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 655/2009

Folha nº 75	fls. 89
Processo nº 655/09	
Fábio de Castro Palva	
Reg. 11.120	

Constituição, Justiça e Legislação Participativa, acolhendo sugestões do próprio autor, com o intuito de aperfeiçoar o projeto em apreço, levando em conta propostas de entidades e manifestações das audiências públicas.

Segundo Malatesta, no Boletim Técnico da CET, 50, "São Paulo não é a princípio uma cidade amigável para o uso da bicicleta. Além dos problemas advindos da carência de espaços apropriados para inserção do tráfego ciclístico na sua malha viária, acrescenta-se o despreparo do condutor paulistano, tanto motorista como ciclista, para o convívio harmonioso e seguro das suas modalidades no espaço urbano. Somam-se a estes problemas as dificuldades de operar e fiscalizar o veículo bicicleta". (MALATESTA, Maria Ermelina B. A história dos estudos de bicicleta na CET. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012. 58p. – Boletim Técnico da CET, 50).

De acordo com a Pesquisa de Origem e Destino/2007, realizada pelo Metrô de São Paulo, a bicicleta é somente o décimo principal meio de transporte utilizado na região metropolitana. Em 2007, 57% das viagens utilizando bicicletas tiveram como motivação a pequena distância da viagem e 22%, a condução alternativa ser considerada cara. Excetuando as viagens de bicicleta de retorno à residência, o principal local de guarda de bicicleta é privado, 61%. Os bicicletários gratuitos correspondem a 15% e os locais públicos, 8%. O número de viagens de bicicletas entre 1997 e 2007 saltou de 162 para 304 mil, o que representa cerca de 0,8% das viagens realizadas por todos os tipos de modais.

As vantagens da bicicleta sobre as outras alternativas de transporte: Preço acessível; baixo custo de manutenção; baixo impacto sobre o meio ambiente; melhoria da saúde dos usuários - bem estar físico e mental, é ao mesmo tempo, um meio de transporte e de lazer; não requer combustível; em congestionamento ou de interrupção de tráfego, o ciclista encontra meios de prosseguir sua viagem; menor necessidade de espaço público; o custo da infraestrutura para bicicletas é muito inferior: menor espaço viário e estacionamento, capacidade de suporte da pavimentação, sem falar em sinalização e controle. (ABC Ciclovias. Artigo: Vantagens da bicicleta. Disponível em: <<http://www.abciclovias.com.br/content/view/36/54/>>. Consultado em: 17/06/2013).

Por outro lado, como desvantagens da bicicleta podemos elencar: vulnerabilidade ao roubo; lado mais fraco nas colisões; dificuldade nas rampas; vento, frio e chuva; lenta para maiores trajetos; poucas faixas para circular; expõe o condutor à poluição;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 655/2009

difficuldade quanto ao estacionamento; tráfego noturno (falta de iluminação); falta de sinalização. (ALBANO, João Fortini. Bicicletas e ciclovias. Disponível em: <http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420_16bicicletas_e_ciclovias_antp.pdf>. Consultado em: 17/06/2013).

Tendo em vista que o projeto de lei pretende melhorar a Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, adaptando-a às atuais necessidades para o desenvolvimento do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é FAVORÁVEL à aprovação da proposutura, nos termos do SUBSTITUTIVO apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 05/02/14

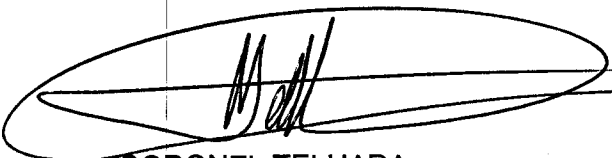


SENIVALDO MOURA
Presidente

AURÉLIO MIGUEL



CLAUDINHO DE SOUZA

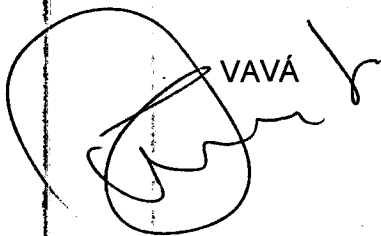


CORONEL TELHADA



RICARDO YOUNG
Relator

SOUZA SANTOS



VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 06 / 02 / 14

Pág. 75 Col. 3

Conferido 9

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120

Secretário

A Comissão de FIN

Em / /

Fábio de Castro Paiva

RF. 11.120 9