

01-0731/2009

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

PROJETO DE LEI	01 - 0731 / 2009	DE	2009
----------------	------------------	----	------

MATÉRIA LEGISLATIVA:	PL	01 - 0731 / 2009	DE	25/11/2009
----------------------	----	------------------	----	------------

PROMOVENTE:	VEREADOR	CLAUDIO FONSECA
-------------	----------	-----------------

EMENTA:	DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO DE BICLETÁRIOS NAS ESCOLAS PÚBLICAS MUNICIPAIS
---------	--

--

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
8/11/2010 17:42:26

00000022870-21



ARQUIVADO EM 21/07/2010

CHEFE DE SEÇÃO
Adriana de França Silva
Adriana de França Silva
Consultor Téc. Legisl. - Bibliotecário
Supervisora Arquivo Geral - SGP-33



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV CLAUDIO FONSECA

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-731 de 09

Adm. Câmara - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 25 NOV. 2009
Const. Just e Seg. Particip
Adm. Pública
Trâns. Transp. M. Econ.
Tur. Lazer e Esportes
Educ. Prof. e Esportes
Fin. e Orçamento

PROJETO DE LEI

01 - PL
01- 00731/2009

Dispõe sobre a construção de bicicletários nas escolas públicas municipais.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art.1º. – O Poder Público incentivará as escolas municipais a construírem bicicletários para uso dos alunos e funcionários que utilizam bicicletas como meio de transporte.

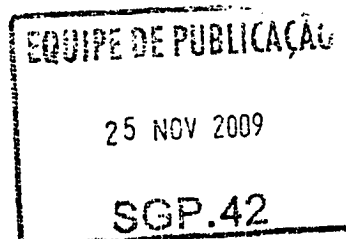
Art.2º. - Esta lei será regulamentada pelo Executivo Municipal no prazo de 90 (noventa) dias de sua promulgação.

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, em Às Comissões competentes."

Cláudio Fonseca
Vereador



14116 25/11/2009 004661 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 2 e 3
Em 26/11/09
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV CLAUDIO FONSECA

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-731 de 09
Ademir Clóvis - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

JUSTIFICATIVA

O objetivo deste projeto de lei é incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte dos alunos e funcionários das escolas da rede pública municipal de ensino.

Os alunos e funcionários deixam de usar a bicicleta como meio de transporte por não ter onde guardá-la, pois nem sempre as escolas dispõem de espaços organizados para esta finalidade.

A construção dos bicicletários além de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte estará alertando a população para a necessidade de buscarmos alternativas para evitar a poluição e o congestionamento do trânsito na cidade de São Paulo.

Com essas razões, a proposição está em termos de ser apreciada e aprovada por esta Colenda Casa de Leis.

Cláudio Fonseca
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo n.º 01-731/09 26/11/2009 (a) _____

[Assinatura]
Adelina Cicone Battochio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

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

27/11/09

[Assinatura]

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

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

27/11/09

[Assinatura]
ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO			
EM	<u>30/11/09</u>	AS	<u>14:55</u> hs
FOR	<u>[Assinatura]</u>		
DATA:	AS:	h	ASS:

Sr(a) <u>Alessandra</u>
Efetuou Pesquisa.
SP. <u>30/11/2009</u>

[Assinatura]
Alessandra Labaki
Técnico Administrativo
RP 11.136

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP nº 111.393

Ysis Duane Rodrigues
Técnico Administrativo
RF: 11.207



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha 04
Nº 109
Doutor José Gonçalves
RF. 11/2007

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0731/09

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:

- Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, que aprova o Código de Obras e Edificações. No Anexo I, item 13, prevê normas a respeito dos Estacionamentos.
- 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. Em seu art. 2º, alínea "e", prevê que as instituições de ensino públicas e privadas são consideradas locais públicos de grande fluxo, estando obrigadas, nos termos do art. 1º e 4º da referida lei, a criarem estacionamentos para bicicletas, sob a modalidade bicicletário ou paraciclo.
- Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo. Em seu art. 8º, prevê que as escolas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos.
- 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.
- PL nº 231/02, de autoria do Vereador Gilberto Natalini, que dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos locais que especifica. Em seu art. 2º, dá nova redação ao item 13.3.1 do Anexo I, prevendo área para bicicletário.
- PL nº 527/09, de autoria do Vereador Marco Aurélio Cunha, que altera o item 13.4 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, prevendo nos estacionamentos porcentagem de vagas para bicicletas.
- PL nº 655/09, de autoria do Vereador Chico Macena, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, criando o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo.
- 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.

Tendo em vista que a pesquisa constatou a existência de leis anteriores e projeto de lei tratando da matéria, quais sejam a Lei nº 13.995/05, segundo a qual as instituições de ensino públicas e privadas são consideradas locais públicos de grande fluxo, estando obrigadas a criar estacionamentos para bicicletas, sob a modalidade bicicletário ou paraciclo; a Lei nº 14.266/07, que em seu art. 8º, prevê que as escolas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos; e o projeto de lei nº PL 655/09, do Vereador Chico Macena, que além de manter o disposto na Lei nº 14.266/07, amplia o rol de locais que devem possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários,



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 05
Proc. Nº 28.109
Isis Duarte Rorrigues
RF. 11.207

especificando que o termo inclui escolas públicas e privadas, e acrescentando os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino; bem como tendo em vista o disposto no art. 212, inciso IV, do Regimento Interno, e no art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar Federal nº 95/98, sugere-se o encaminhamento do presente projeto ao seu autor, para ciência e manifestação.

Cópia das Leis e dos projetos acima indicados acompanham a presente informação.

São Paulo, 11 de março de 2.010.

José Luiz Levy
Procurador Legislativo do 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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 11228

Total de referências : 1

Processo 11.207/2009
Lei 11.228/1992
RF. 11.207/2009

1/1

Título: LEI Nº 11.228 25/06/1992 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre as regras gerais e especificas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 227/1990 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Luiza Erundina de Sousa

Regulamentação: Decreto nº 32.329/1992 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 42.319/2002 - Regulamenta o item 2.1 do Anexo I desta Lei (areas contaminadas). ([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.

Legislação explicativa: Lei nº 8.266/1975 - Aprova o Codigo de Edificações. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Lei nº 11.345/1993 - Dispoe sobre a adequação das edificações a pessoa portadora de deficiência.

- Decreto nº 32.958/1992 - Estabelece medidas simplificadoras para realização de obras e construções em geral.

- Decreto nº 33.673/1993 - Dispoe sobre a instituicao de sistematica para concessao de Certificado de Conclusao de edificacao.

- Decreto nº 37.583/1998 - Para fins do presente Decreto, as condições de adequação das edificações ao uso das pessoas portadoras de deficiência, deverao observar as disposições desta Lei e da Lei nº 11.345/1993.

- Decreto nº 37.649/1998 - Passa integrar o Codigo de Obras e Edificacoes do Municipio, com o titulo proprio de "Normas de Adequacao das Edificacoes a Pessoa Deficiente", a norma NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Tecnicas - Normas Tecnicas - ABNT para os efeitos de aplicacao das disposicoes especiais para pessoas portadoras de deficiência, prevista nesta Lei.

- Decreto nº 37.712/1998 - Permite a instalacao, a titulo precario, de equipamento destinado a estacionamento mecanico vertical para veiculos, que dependera de Alvara de Autorizacao, a ser expedido pela Secretaria da Habitacao e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, observado o disposto nesta Lei.

- Decreto nº 37.814/1999 - Disciplina procedimentos fiscais no ambito das Administrações Regionais, considerando o disposto no item 3.9.2 do Anexo I e no item 7 do Anexo III, desta Lei.

- Decreto nº 37.886/1999 - A prestação de serviços de estacionamento em terrenos vagos e em edificações licenciadas para uso diverso dessa atividade, em locais permitidos pela legislação de zoneamento em vigor, se fara provisoriamente mediante a expedição de Alvara de Autorização, documento esse instituido por esta Lei, regulamentada pelo Decreto nº 32.329/1992.

- Decreto nº 38.058/1999 - Dispoe sobre procedimentos de fiscalizacao de obras particulares; institui sistematica para concessao de certificados de conclusao para edificacao, com a observancia das demais disposicoes legais vigentes sobre a materia, em especial as constantes nesta Lei.

- Decreto nº 39.603/2000 - Dispoe sobre a implantacao de antenas, torres e equipamentos de telecomunicacoes.

Alterações: Lei 11.693/1994 - Dispoe sobre requisitos de portas corta-fogo, alterando o item 12.9 do Codigo de Obras e Edificacoes, anexo a esta Lei.; ([ver documento](#))Lei 11.783/1995 - Acrescenta sub-item a secao 16.1 do capitulo 16 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 11.859/1995 - Acrescenta sub-item ao item 9.5.3 da Seção 9.5 do Capitulo 9 do Anexo 8 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 11.948/1995 - Altera a redacao de itens do Anexo I desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 12.936/1999 - Altera a redacao do subitem 9.3.3.I desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.369/2002 - Acresce o subitem 9.3.1.1 ao Anexo I desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.779/2004 - Altera a alinea "a" do subitem 10.1.2.1 do Capitulo 10 do Anexo I desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 14.459/2007 - Acrescenta o item 9.3.5 ao Anexo I desta Lei. ([ver documento](#))[[Back](#)]

Form. 07
Proc. 73/09
Isis D.
RF. 11.207
Liquor

Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992.

Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências.

Luíza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de junho de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica aprovado o Código de Obras e Edificações, que dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização das obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, no Município de São Paulo.

Parágrafo único - Integram a presente lei os Capítulos e Seções do Anexo I e tabelas constantes dos Anexos II e III assim discriminados:

Anexo I

1. Objetivos
2. Direitos e Responsabilidades
3. Documentos para Controle da Atividade de Obras e Edificações
4. Procedimentos Administrativos
5. Preparação e Execução de Obras
6. Procedimentos Fiscais
7. Edificações Existentes
8. Uso das Edificações
9. Componentes - Materiais, Elementos Construtivos e Equipamentos
10. Implantação - Aeração e Insolação das Edificações
11. Compartimentos
12. Circulação e Segurança
13. Estacionamento
14. Instalações Sanitárias
15. Condições de Instalação e Armazenagem de Produtos Químicos, Inflamáveis e Explosivos
16. Exigências Específicas Complementares

Anexo II

Tabela de Taxas devidas para o exame e verificação de projetos e construções, fixando as alíquotas, bases de cálculo e período de incidência do fato gerador do tributo.

Anexo III

Tabela de Multas por desatendimento a disposições do Código de Obras e Edificações, fixando as alíquotas e bases de cálculo em razão do dispositivo infringido.

Art. 2º Enquadram-se na categoria de especiais, regidos pela Lei nº 8.777, de 14 de setembro de 1978, os seguintes processos:

- I - Alvará de Alinhamento e Nivelamento;
- II - Alvará de Autorização;
- III - Alvará de Aprovação;
- IV - Alvará de Execução;
- V - Alvará de Funcionamento de Equipamentos;
- VI - Certificado de Conclusão;
- VII - Alvará de Licença para Residências Unifamiliares;
- VIII - Certificado de Mudança de Uso.

Art. 3º A execução de qualquer obra, em imóvel totalmente atingido por plano de melhoramento público e sem decretação de utilidade pública em vigor, será permitida pela Prefeitura do Município de São Paulo, observado o disposto na Legislação de Obras e Edificações e na Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo único - Considera-se como totalmente atingido o imóvel:

- a) cujo remanescente não possibilite a execução de edificação que atenda ao disposto na Legislação de Obras e Edificações e na Legislação de Uso e Ocupação do Solo;
- b) no qual, por decorrência de nova situação de nivelamento do logradouro, seja dificultada a implantação de edificações, a juízo da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 4º A execução de qualquer obra, em imóvel totalmente atingido por plano de melhoramento público e com decretação de utilidade pública em vigor, será permitida pela Prefeitura do Município de São Paulo, a título precário e observado o disposto na Legislação de Obras e Edificações na Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, não sendo devida

ao proprietário qualquer indenização pela benfeitoria ou acessão quando da execução do melhoramento público.

Art. 5º À execução das obras, em imóveis parcialmente atingidos por plano de melhoramento público aprovado por lei e sem decretação de utilidade pública em vigor, aplicam-se as seguintes disposições:

a) as edificações novas, e as novas partes das edificações nas reformas com aumento de área, deverão atender aos recuos mínimos obrigatórios, à taxa de ocupação e ao coeficiente de aproveitamento estabelecidos pela Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, em relação ao lote original;

b) as edificações projetadas deverão observar soluções que garantam, após a execução do plano de melhoramento público, o plano atendimento, pelas edificações remanescentes, das disposições previstas na Legislação de Obras e Edificações e na Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, em relação ao lote resultante da desapropriação.

Parágrafo único - Observadas as disposições deste artigo, a execução de edificações na faixa a ser desapropriada de imóvel parcialmente atingido por plano de melhoramento público aprovado por lei e com decretação de utilidade pública em vigor poderá ser permitida pela Prefeitura do Município de São Paulo, a título precário, não sendo devida ao proprietário qualquer indenização pela benfeitoria ou acessão quando da execução do melhoramento público.

Art. 6º Fica assegurado aos proprietários de imóveis, quando doarem à Prefeitura do Município de São Paulo a parcela necessária à execução do melhoramento, o direito de, no cálculo do coeficiente de aproveitamento, acrescer a área doada à área remanescente; nestas condições, a implantação do projeto far-se-á, unicamente, sobre a área remanescente.

Disposições Gerais

Art. 7º As taxas para exame e verificação de projetos e construções, fundadas no poder de polícia do Município têm, como fato gerador, o pedido obrigatório de licenciamento.

§ 1º Considera-se ocorrido o fato gerador no ato do protocolamento dos pedidos de:

- I - Emissão de Ficha Técnica;
- II - Análise de Diretrizes de Projeto;

13 Estacionamento

PROJ. 31/07
Isis D. [assinatura]
RF. 11.207 [assinatura] guos

Os espaços para acesso, circulação e estacionamento de veículos serão projetados, dimensionados e executados livres de qualquer interferência estrutural ou física que possa reduzi-los, e serão destinados às seguintes utilizações:

- a) particular - de uso exclusivo e reservado, integrante de edificação residencial unifamiliar;
- b) privativo - de utilização exclusiva da população permanente da edificação;
- c) coletivo - aberto à utilização da população permanente e flutuante da edificação.

13.1 Acesso

O acesso de veículos ao imóvel compreende o espaço situado entre a guia e o alinhamento do logradouro.

- 13.1.1 O rebaixamento de guias destinado a acesso de veículos não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da extensão da testada do imóvel, excetuados os conjuntos de habitações agrupadas horizontalmente.
- 13.1.2 Quando a capacidade do estacionamento for superior a 100 (cem) veículos ou quando o acesso se destinar a caminhões e ônibus, o pavimento da pista de rolamento do logradouro deverá prosseguir até o interior do lote.
- 13.1.3 Visando a segurança dos pedestres, a abertura destinada à saída de veículos do imóvel deverá estar posicionada, de forma tal, que permita a visualização da calçada.
- 13.1.4 O acesso de veículos em lotes de esquina deverá distar, no mínimo, 6,00 m (seis metros) do início do ponto de encontro do prolongamento dos alinhamentos dos logradouros, excetuadas as edificações residenciais unifamiliares.
- 13.1.4.1 Em virtude das características do logradouro, esta distância poderá ser alterada a critério da PMSP.
- 13.1.5 A acomodação transversal do acesso entre o perfil do logradouro e os espaços de circulação e estacionamento será feita

exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada.

11/09/09
431/09
Tsis
RF. 11.207

13.2 Circulação

As faixas de circulação de veículos deverão apresentar dimensões mínimas, para cada sentido de tráfego, de:

a) 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) de largura e 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de automóveis e utilitários;

b) 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de largura e 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.1 Será admitida uma única faixa de circulação quando esta se destinar, no máximo, ao trânsito de 60 (sessenta) veículos em edificações de uso habitacional e 30 (trinta) veículos nos demais usos.

13.2.2 As rampas deverão apresentar:

a) recuo de 4,00 m (quatro metros) do alinhamento dos logradouros, para seu início;

b) declividade máxima de 20% (vinte por cento) quando destinada à circulação de automóveis e utilitários;

c) declividade máxima de 12% (doze por cento) quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.2.1 As rampas para automóveis e utilitários, em residências unifamiliares, terão declividade máxima de 25% (vinte e cinco por cento) podendo iniciar no alinhamento.

13.2.3 As faixas de circulação em curva terão largura aumentada em razão do raio interno, expresso em metros, e da declividade, expressa em porcentagem, tomada no desenvolvimento interno da curva, conforme disposto na tabela 13.2.3.

13.2.3.1 Deverá ser prevista concordância entre a largura normal da faixa e a largura aumentada necessária ao desenvolvimento da curva.

13.2.3.2 A seção transversal das rampas não poderá apresentar declividade superior a 2% (dois por cento).

Tabela 13.2.3 - Largura da faixa de circulação em curva

Raio	Automóveis e utilitários			Caminhões
	0 a 4%	5 a 12%	13 a 20%	até 12%
3,00	3,35	3,95	4,55	não permitido
3,50	3,25	3,85	4,45	não permitido
4,00	3,15	3,75	4,35	não permitido
4,50	3,05	3,65	4,25	não permitido
5,00	2,95	3,55	4,15	não permitido
5,50	2,85	3,45	4,05	não permitido
6,00	2,75	3,35	3,95	5,30
6,50	2,75	3,25	3,85	5,20
7,00	2,75	3,15	3,75	5,10
7,50	2,75	3,05	3,65	5,00
8,00	2,75	2,95	3,55	4,90
8,50	2,75	2,85	3,45	4,80
9,00	2,75	2,75	3,35	4,70
9,50	2,75	2,75	3,25	4,60
10,00	2,75	2,75	3,15	4,50
10,50	2,75	2,75	3,05	4,40
11,00	2,75	2,75	2,95	4,30
11,50	2,75	2,75	2,85	4,20
12,00	2,75	2,75	2,75	4,10
12,50	2,75	2,75	2,75	4,00
13,00	2,75	2,75	2,75	3,90
13,50	2,75	2,75	2,75	3,80
14,00	2,75	2,75	2,75	3,70
14,50	2,75	2,75	2,75	3,60
15,00	2,75	2,75	2,75	3,50

- 13.2.4 Quando a faixa de circulação for comum a automóveis, utilitários e caminhões prevalecerá o parâmetro mais restritivo.
- 13.2.5 Qualquer área de estacionamento com mais de 8 (oito) andares, contados a partir do pavimento de ingresso, deverá obrigatoriamente ser servida por elevador de veículos.

13.3 Espaços de Manobra e Estacionamento

Deverão ser previstos espaços de manobra e estacionamento de veículos, de forma que estas operações não sejam executadas nos espaços dos logradouros públicos.

- 13.3.1 Os estacionamentos coletivos deverão ter área de acumulação, acomodação e manobra de veículos, dimensionada de forma a comportar, no mínimo, 3% (três por cento) de sua capacidade.
- 13.3.1.1 No cálculo da área de acumulação, acomodação e manobra de veículos poderão ser consideradas as rampas e faixas de acesso às vagas de estacionamento, desde que possuam largura mínima de 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros).
- 13.3.1.2 Quando se tratar de estacionamento com acesso controlado, o espaço de acumulação deverá estar situado entre o alinhamento do logradouro e o local do controle.
- 13.3.2 As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela 13.3.2.

Tabela 13.3.2 - Dimensões de vagas e faixa de acesso em metros

Tipo de veículo	Vaga para estacionamento			Faixa de acesso à vaga	
	Altura	Largura	Compr.	0 a 45°	46 a 90°
Pequeno	2,10	2,00	4,20	2,75	4,50
Médio	2,10	2,10	4,70	2,75	5,00
Grande	2,30	2,50	5,50	3,80	5,50
Defic. físico	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,00	2,00	2,75	2,75
Caminhão leve (8t PBT)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

- 13.3.2.1 À vaga, quando paralela à faixa de acesso ("baliza") será acrescido 1,00 m (um metro) no comprimento e 0,25m (vinte e cinco centímetros) na largura para automóveis e utilitários, e 2,00 m (dois metros) no comprimento e 1,00 m (um metro) na largura para caminhões e ônibus.

13.3.2.2 Será admitida somente a manobra de até dois veículos para liberar a movimentação de um terceiro.

13.3.3 A quantidade de vagas para estacionamento de veículos em geral, estabelecida pela LPUOS, será calculada sobre a área bruta da edificação, podendo ser descontadas, para este fim, as áreas destinadas ao próprio estacionamento, devendo ainda ser observada a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.3.

Tabela 13.3.3 - Porcentagem de vagas em função do tamanho e do tipo de estacionamento

Estacionamento	Vagas exigidas pela LPUOS		
	Pequena	Média	Grande
Particular	-	100%	-
Privativo	50%	45%	5%
Coletivo	50%	45%	5%

13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas portadoras de deficiências físicas, bem como para motocicletas, 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 deficientes físicos e motocicletas

Estacionamento	Deficientes físicosMotocicletas	
Privativo até 100 vagas	-	10%
Privativo mais de 100 vagas	1%	10%
Coletivo até 10 vagas	-	20%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%

13.3.5 Quando a LPUOS exigir pátio para carga e descarga de caminhões deverá ser prevista, no mínimo, uma vaga para caminhão compatível com o porte e atividade do estabelecimento a ser servido.

13.3.5.1 Em função do tipo de edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário, a PMSP poderá determinar a obrigatoriedade de vagas destinadas a carga e descarga em proporcionalidade à área edificada.

13.3.6 Será admitida a utilização de equipamento mecânico para estacionamento de veículos, observadas as seguintes condições:

a) a adoção do equipamento não acarretará alteração dos índices mínimos relativos ao número de vagas para estacionamento, nem das exigências para acesso e circulação de veículos entre o logradouro público e o imóvel, estabelecidas na LPUOS e na LOE;

b) observada a proporção estabelecida na tabela 13.3.3., as dimensões e indicação das vagas através da adoção do sistema mecânico poderão ser feitas levando-se em consideração as reais dimensões dos veículos, sem prejuízo do comprimento mínimo estabelecido na tabela 13.3.2.

- 13.3.7 Quando as vagas forem cobertas, deverão dispor de ventilação permanente garantida por aberturas, pelo menos em duas paredes opostas ou nos tetos junto a estas paredes e que correspondam, no mínimo, à proporção de 60 cm² (sessenta centímetros quadrados) de abertura para cada metro cúbico de volume total do compartimento, ambiente ou local.
- 13.3.7.1 Os vãos de acesso de veículos, quando guarnecidos por portas vazadas ou gradeadas, poderão ser computados no cálculo dessas aberturas.
- 13.3.7.2 A ventilação natural poderá ser substituída ou suplementada por meios mecânicos, dimensionados de forma a garantir a renovação de cinco volumes de ar do ambiente por hora.
- 13.3.8 Os estacionamentos descobertos com área superior a 50,00 m² (cinquenta metros quadrados) deverão ter piso drenante quando seu pavimento se apoiar diretamente no solo.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13995

Total de referências : 1

16
Proc. Nº 53109
Isis Duarte Ro
RF. 11.287

1/1

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

[[Back](#)]

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.

PRÉFECTURA 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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14266

Total de referências : 1

Proc. Nº 53109
Isis Duarte
RF. 11.2007

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Chico Macena

[[Back](#)]

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.

Folha 20
Proc. Nº 237.09
Isis Duarte R.
RF. 11.207 8493

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 afluxo 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

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 Ciclovitário 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."

PROJETO DE LEI 01-0231/2002, do Vereador Gilberto Natalini.

"Dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos locais que especifica, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - As estações de metrô e de trens metropolitanos, bem como os terminais de ônibus urbanos e as escolas da rede pública, ficam obrigados a reservar espaços para bicicletário.

Art. 2º - Ficam incluídos os subitens 13.3.3.1 e 13.3.3.2, na Seção 13.3, do Capítulo 13 - "Estacionamento", do Anexo I, integrante da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"13.3.3.1 - Os estacionamentos coletivos deverão prever área para bicicletário na proporção de 2% da área bruta da edificação considerada para o cálculo de vagas para estacionamento de veículos.

13.3.3.2 - A área destinada para o bicicletário poderá ser localizada no pavimento térreo junto aos acessos da edificação, quando justificada pela facilidade de acesso."

Art. 3º - Fica incluída a Seção 16.7 no Capítulo 16 - "Exigências Específicas Complementares", com a seguinte redação:

"16.7 - Estacionamentos ou edifícios-garagens

As edificações destinadas à atividades de prestação de serviços de estacionamento ou edifícios-garagens ficam dispensadas do atendimento do item 13.3.3.1."

Art. 4º - As edificações existentes, mencionadas nos artigos 1º e 2º desta Lei, deverão se adequar às disposições aqui estabelecidas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da sua publicação.

Art. 5º - Aos infratores do disposto no artigo 4º desta Lei, serão aplicadas as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa diária no valor de R\$ 1,00 (um real) por metro quadrado da edificação;

III - interdição da atividade.

Art. 6º - O Executivo regulamentará o disposto nesta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 7º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 17 de abril de 2002. Às Comissões competentes."

Proc. N.º 01-0231/2002
de Bicicletas Reservas
RF. 11.207

24
Proc. N.º 3179
Isis Duarte Romalques
RF. 11.201

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 exibir 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
Proc. Nº 731109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PUBLICADO DOC 08/10/2009, PÁG. 87

PROJETO DE LEI 01-0655/2009 do Vereador Chico Macena (PT)

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

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, cambio, 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.
- 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, semafórica, 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 CICLO - Sistema Ciclovitário 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 Ciclovia 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;

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 ciclovia.

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 ciclovitário 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. 11. Bicicletário 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

Polícia
Proc. Nº 287.007
Isis Duarte R. Marques
RF. 11.207

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 paraciclôs ou bicicletários, como parte de infraestrutura 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. 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 paraciclôs 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 paraciclôs.

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 desta

Projeto de Lei nº 537/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

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:

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. Às Comissões competentes."



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha
F.
Isis D.
RF. 11.207
29
731-09
35

PL 731/09

Dê-se ciência ao Nobre Vereador Cláudio Fonseca, haja vista a existência das Leis nº 13.995/05 e 14.266/07 e do PL nº 655/09, tratando do mesmo assunto, para ciência e manifestação, tendo em vista o disposto no art. 212, inciso IV, do Regimento Interno.

São Paulo, 11 de março de 2010.



ANTONIO CARLOS RODRIGUES
PRESIDENTE



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

Folha 30
Proc. 731/09
Isis D.
RF. 11.207

PL 731/09

Ao Exmo. Vereador Cláudio Fonseca.

Para ciência e manifestação, nos termos do despacho exarado pelo Sr. Presidente às fls. 29

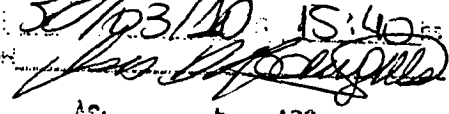
São Paulo, 11 de março de 2010.



Marcella Falbo Giacaglia

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
RECEBIMOS DO V. EXMO. VEREADOR(A)	
CLÁUDIO FONSECA	
DE	
RE	

RECEBIMOS NA PROCURADORIA DO SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM	30/03/10 15:40
FOR	
SAÍDA:	ASS:

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 1.204

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntados (s) o(s) documento(s) de
ns. 321 - SP. 30.031/10



Folha 31
Proc. Nº 731/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV Vereador Cláudio Fonseca

Ao Exmo. Senhor Presidente
Antonio Carlos Rodrigues

Atendendo ao solicitado na folha 30 do Processo nº 731/2009 informo que está sendo providenciado, na forma regimental, o arquivamento do PL 731/2009 de minha autoria por concordar que a Lei 13.995/05 e 14.266/07, dispõe sobre o mesmo tema abordado no referido projeto de lei.

Cláudio Fonseca
Vereador

CARTEIRA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

32 34

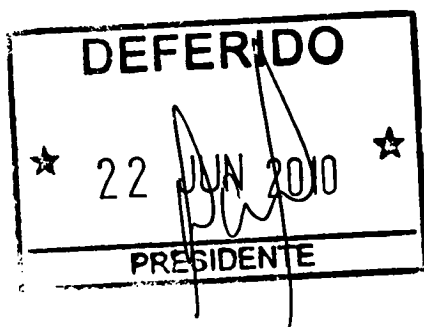
30.06/80

Isis Duenas Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.807



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 32
Proc. Nº 531/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

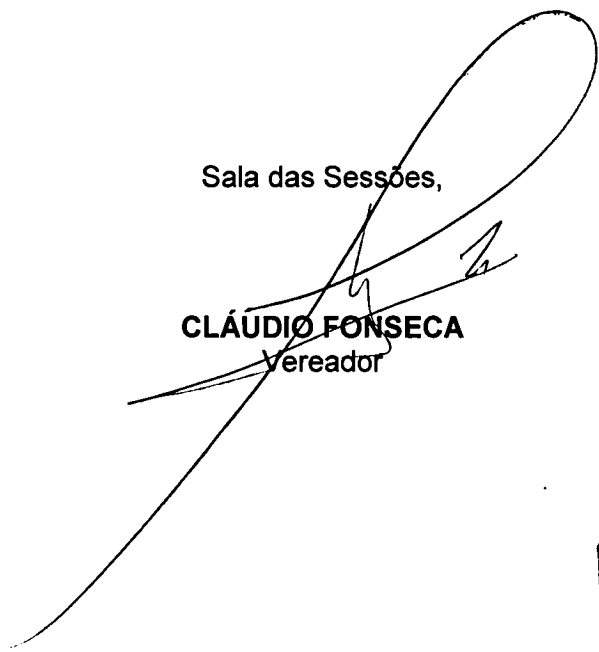


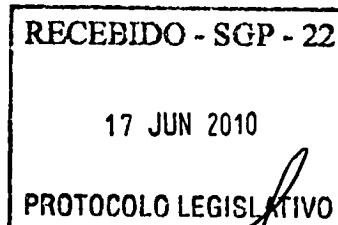
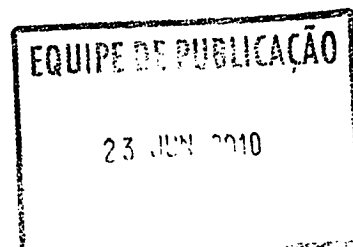
REQUERIMENTO "D" nº /10
=====

13 - RDS
13- 00742/2010

Requeiro à Douta Mesa, na forma regimental, com fundamento no art. 223, inciso VI, do Regimento Interno da Câmara, a retirada do projeto de lei nº 0731/09, de minha autoria.

Sala das Sessões,


CLÁUDIO FONSECA
Vereador





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha 33
Proc. N° 231/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

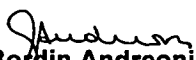
Papel para informação, rubricado como folha nº _____
do processo n.º _____ de 20____/____/____ (a) _____

Ref. RDS 13 – 742/2010

Ao Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Sra. Supervisora,

Encaminho o presente Requerimento para juntada aos autos do PL 731/2009 e demais providências.

29/06/10


Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
RECEBIDO NA SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM	29/06/10 11:17:40
POR	Danillo
SAÍDA:	AS: h ASS:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 34
Proc. N° 33/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0731/09

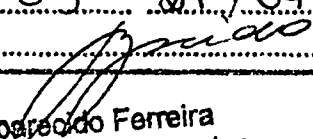
À SGP.33
Sra. Supervisora,

Ante o **requerimento do autor de retirada deste projeto de lei**, apresentado nos termos do art. 223, VI, do Regimento Interno, archive-se, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 32.

São Paulo, 30 de junho de 2010.

Adela Duarte Álvarez
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 118.854

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº 35..... 21/07/2010


Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 35
do processo **01-731** de **2009** 21/07/2010

Aparecido
Aparecido Ferreira
RF 101075

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 35 fls.
Arquivado em **21/07/2010**
O Funcionário

Aparecido
Aparecido Ferreira
RF 101075