



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE RESOLUCAO 13/2014 DE 16/09/2014

Promovente:

Ver. NABIL BONDUKI (PT)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA PARA BICICLETAS NO PALÁCIO ANCHIETA, SEDE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do proc.
Nº 03-13 de 19
Adelina Cicero - Ass. Per. Jurídico
RF 100.406

VEREADOR NABIL BONDUKI 22º GV

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1/2014

03 - PR
03-00013/2014

Dispõe sobre a implantação de infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo **R E S O L V E**:

Art. 1º Deverá ser implantada infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo, em consonância com a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007 – Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo.

Parágrafo único. A infraestrutura para bicicletas compreenderá bicicletário e paraciclo.

Art. 2º O bicicletário a ser implantado no Palácio Anchieta deverá atender os funcionários da Câmara Municipal de São Paulo e seus dependentes.

§ 1º O bicicletário, em relação ao número mínimo de vagas, observará a Legislação vigente.

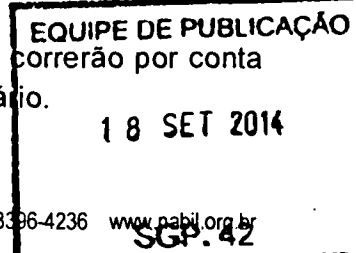
§ 2º O bicicletário será complementado com instalação de vestiário, dotado de instalações sanitárias e chuveiros, para seus usuários.

Art. 3º O paraciclo a ser implantado no Palácio Anchieta funcionará como parte integrante da infraestrutura do Sistema Ciclovitário, fornecendo vagas para a população em geral.

Parágrafo único. As condições de instalação e funcionamento do paraciclo deverão assegurar facilidade de acesso e visibilidade da rua.

Art. 4º A implantação de que trata esta Resolução deverá ser concluída em 180 (cento e oitenta) dias contados da data de sua publicação.

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



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) fabricado(s) sob nº
2 a 3 e fornecida a informação
sob nº 4. ...121...9...114..
Ass: Adelina Cicone

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 3
Folha nº 02 do proc
Nº 03-13-14
Adelina Cicco - Ass. Parlamentar
RF 100 406

VEREADOR NABIL BONDUKI 22º GV

Art. 6º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 16 de setembro de 2014.


NABIL BONDUKI
Vereador

JUSTIFICATIVA

Folha nº	03	do proc
Nº	03-13	14
Adelina Cicero - Ass. Parlamentar		
RF 100 406		

O desenvolvimento sustentável das grandes cidades impõe, em todo o mundo, a adaptação da matriz de mobilidade para modais mais eficientes, tanto em termos de menor poluição quanto de melhor aproveitamento do espaço. No caso brasileiro em geral, e paulistano em especial, o predomínio absoluto do transporte automotivo individual ao longo do século passado é hoje questionado. Essa questão ganha amplo consenso nos diversos setores da sociedade e demonstra a necessidade, por parte do Estado, de priorização do transporte coletivo de alta capacidade de forma articulada com formas alternativas e limpas de transporte.

O Sistema Cicloviário do município, neste contexto, ganha evidente importância. O transporte por bicicletas compreende uma forma de mobilidade limpa e saudável, mais justa quanto à utilização da via pública e com ganhos socioambientais inquestionáveis. Este modal não emite CO₂ e apresenta velocidade média de 20 km/h, muito superior a do transporte automotivo individual (14,1 km/h)¹. O consenso em torno da importância do transporte cicloviário se expressa na grande mobilização observada no processo de revisão participativa do novo Plano Diretor Estratégico do município, consolidada em toda uma seção na Lei nº 16.050/2014.

Assim, o Estado não pode se furtar de garantir a infraestrutura básica para a utilização dessa forma de transporte que só propicia benefícios para o seu usuário e para a sociedade em geral. Este projeto de Resolução visa adequar a Casa Legislativa paulistana para também cumprir sua função neste contexto e assegurar que tanto seus funcionários quanto a população possam recorrer ao transporte cicloviário.

É com a certeza na importância deste assunto e na seriedade desta Casa para desenvolvê-lo, que se espera a aprovação desta proposição.

¹ Dados da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 64

do processo nº 03- 13..... de 20..... 14..... 18, 9, 14 (a) 80

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 160 406

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: 18 SET 2014	
<i>CRIMINAR, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVAS;</i>	
<i>POLÍTICA JURÍDICA, METAS E MEIO AMBIENTE;</i>	
<i>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</i>	
<i>FINANÇAS E PLANEJAMENTO</i>	
PRESIDENTE	

CLAUDINHO DE SOUZA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

18/SET/2014

[Handwritten Signature]
Antonio Isoldi Caleari
Supervisor substituto - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM 19/09/14	AS 18h
POR <i>[Handwritten Signature]</i>	
SADA: 15/10/2014 AS 14:00	ASS: <i>[Handwritten Signature]</i>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data Para a informação rubricados sob
Documento

Folhas de nºs 05 a 51 em 15/10/2014

M. A. Mesol
Técnico Administrativo
R. 10040



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 05 do proc.
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
M. José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PR nº 13/14

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

- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e dá outras providências;
- Lei Municipal 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;
- Lei Municipal nº 11.228, de 25 de junho de 1992, que 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, e dá outras providências; alterada pela Lei nº 15.649/12;
- Lei Municipal 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 Municipal nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT;
- Resolução da CMSP nº 9, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências;
- PL 231/02, que dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para estacionamento de bicicletas nos locais que especifica, e dá outras providências;
- PL 173/04, 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 655/09, que altera a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, e dá outras providências;
- PL 223/10, que acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha nº 06 do proc. nº 03-0013 de 2014 fls. 8
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

- PL 561/10, 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 Ciclovitário Municipal, e dá outras providências;
- PL 495/11, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento na áreas urbanas de Zona Azul para uso de bicicletas, e dá outras providências;
- PL 211/12, que dispõe sobre a disponibilidade de cadeiras de rodas nos bicicletários para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e obesos;
- PL 214/13, que institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta, e dá outras providências;
- PL 486/13, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais;
- PL 11/14, que dispõe sobre a instituição de programa de incentivo à utilização de bicicletas através da compensação dos tributos pagos na aquisição do veículo em créditos utilizáveis no sistema de transporte coletivo público, incentivos fiscais para empresas relacionadas e garantia de gratuidade de serviços para usuários de bicicletas no sistema de transporte público;
- PL 382/14, que cria o Programa Vou de Bicicleta e institui o Selo Empresa Amiga do Ciclista no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 387/14, que autoriza o estacionamento de bicicletas em equipamentos denominados bicicletários nos logradouros públicos da Cidade de São Paulo.

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 15 de outubro de 2014.

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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

folha nº 07 do processo nº 03-0013 de 2014
funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

Câmara Municipal de São Paulo

folha nº 08 do processo 10
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10 940

Base de dados : legis

Pesquisa : 10907

Total de referências : 1

1/1

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](#))[\[Back \]](#)

Folha nº 03 do proc.
Nº 03-0033 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

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

Diário nº 10 do proc.
 Nº 03-0013 de 2014
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 11.784 DE 24 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 662/93)

(Vereadora 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 § 7º do artigo 4º 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 ciclofaixas 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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 11 do proc. fls. 13
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 11228

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

Ementa: 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 da outras providências.

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 Código de Edificações. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Lei nº 11.345/1993 - Dispõe 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 - Dispõe sobre a instituição de sistemática para concessão de Certificado de Conclusão de edificação.
- Decreto nº 37.583/1998 - Para fins do presente Decreto, as condições de adequação das edificações ao uso das pessoas portadoras de deficiência, deverão observar as disposições desta Lei e da Lei nº 11.345/1993.
- Decreto nº 37.649/1998 - Passa integrar o Código de Obras e Edificações do Município, com o título próprio de "Normas de Adequação das Edificações a Pessoa Deficiente", a norma NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - Normas Técnicas - ABNT para os efeitos de aplicação das disposições especiais para pessoas portadoras de deficiência, prevista nesta Lei.
- Decreto nº 37.712/1998 - Permite a instalação, a título precário, de equipamento destinado a estacionamento mecânico vertical para veículos, que dependera de Alvará de Autorização, a ser expedido pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, observado o disposto nesta Lei.
- Decreto nº 37.814/1999 - Disciplina procedimentos fiscais no âmbito 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 fará provisoriamente mediante a expedição de Alvará de Autorização, documento esse instituído por esta Lei, regulamentada pelo Decreto nº 32.329/1992.
- Decreto nº 38.058/1999 - Dispõe sobre procedimentos de fiscalização de obras particulares; institui sistemática para concessão de certificados de conclusão para edificação, com a observância das demais disposições legais vigentes sobre a matéria, em especial as constantes nesta Lei.
- Decreto nº 39.603/2000 - Dispõe sobre a implantação de antenas, torres e equipamentos de telecomunicações.
- Decreto nº 53.415/2012 - Estabelece os procedimentos para a expedição por via eletrônica do Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Reforma, Alvará de Execução de Edificação Nova ou Reforma e Alvará de Licença para Residência Unifamiliar, previstos nesta Lei.

Alterações: Lei 11.693/1994 - Dispõe sobre requisitos de portas corta-fogo, alterando o item 12.9 do Código de Obras e Edificações, anexo a esta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 11.783/1995 - Acrescenta sub-item a seção 16.1 do capítulo 16 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 11.859/1995 - Acrescenta sub-item ao item 9.5.3 da Seção 9.5 do Capítulo 9 do Anexo 8 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 11.948/1995 - Altera a redação de itens do Anexo I desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 12.936/1999 - Altera a redação 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 alínea "a" do subitem 10.1.2.1 do Capítulo 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](#))
Lei 15.095/2009 - Acresce o item 9.4.5 ao Anexo I desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.649/2012 - Altera o item 13.3.4 do Anexo I e o conceito e parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.831/2013 - Altera dispositivos desta Lei (Projeto Simplificado). ([ver documento](#))

folha nº 12 do proc. fls. 14
 nº 03-0013 de 2014
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Tão do Administrativo-RF 10.940

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.

Lulza 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

PUBLICADO DOC 06/12/2012, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.649, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 527/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha – PSD)

Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, 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 31 de outubro de 2012, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 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%	5%
Coletivo até 10 vagas	-	20%	10%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%	10%

(NR)”

Art. 2º O conceito de Jirau constante da Seção 1.1 - Conceitos da Lei nº 11.228, de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

“.....

Jirau: mobiliário constituído por estrado ou passadiço instalado a meia altura em compartimento, sem permanência humana prolongada.

.....” (NR)

Art. 3º Os parâmetros estabelecidos para o Jirau na Tabela 10.11 - Mobiliário, da Seção 10.11 da Lei nº 11.228, de 1992, passam a ser os seguintes:

Tabela 10.11 - Mobiliário

Mobiliário	Dimensões máximas
Jirau	Área: 250,00m ² Ocupação: 30% da área do compartimento, incluindo a circulação vertical de acesso Pé direito: 2,30m

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de dezembro de 2012.

Câmara Municipal de São Paulo

fls. 16

Base de dados : legis
Pesquisa : 13995
Total de referências : 1

folha nº 14 do proc.
Nº 03-0033 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

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.

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

Câmara Municipal de São Paulo

folha nº 16 do proc. fls. 18
Nº 03-0033 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 14266

Total de referências : 1

1/1

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

[\[Back \]](#)

folha nº 17 do proc.
 nº 03-0013 de 2014
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Tfo. 11 - Administrativo - RF 10.940

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;

Diário nº 19 do proc.
nº 03-0013 de 2014
O funcionário
M. J. Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

fls. 21

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 nº 20 do proc
Nº 03-0013 de 2014 fls. 22
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**Pesquisa : **14488**Total de referências : **1**

1/1Título: LEI Nº 14.488 19/07/2007 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

Projeto: Projeto de Lei Nº 21/2001 (ver documento)

Autor(es): Paulo Frange

Regulamentação: Decreto nº 49.399/2008 - 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.

[Back]

LEI Nº 14.488, DE 19 DE JULHO DE 2007

(Projeto de Lei nº 021/01, do Vereador Paulo Frange - PTB)

Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

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 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS FINALIDADES

Art. 1º Fica criado junto à Secretaria Municipal de Transportes, o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, que tem por objetivo o financiamento da expansão e aprimoramento contínuo das ações destinadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo.

Art. 2º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito deverão ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, visando desenvolver as seguintes atividades:

- I - sinalização;
- II - engenharia de tráfego e de campo;
- III - policiamento e fiscalização;
- IV - educação de trânsito.

§ 1º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

CAPÍTULO II DOS RECURSOS FINANCEIROS

Art. 3º O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito será constituído com verba proveniente da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito e convênio celebrado entre a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, e o Governo do Estado de São Paulo, nos termos do § 4º do art. 280 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Folha nº 22 do proc. fls. 24
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

CAPÍTULO III DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 4º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito serão movimentados em conta corrente específica, sendo administrados por um Conselho Diretor composto por 9 (nove) membros efetivos nomeados pelo Executivo.

Art. 5º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

CAPÍTULO IV DO CONSELHO DIRETOR

Art. 7º O Conselho reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente tantas vezes quanto necessário.

§ 1º As reuniões serão realizadas com a presença de pelo menos 03 (três) de seus membros e as deliberações serão tomadas mediante votação de maioria simples.

§ 2º Em caso de empate nas votações, caberá ao Presidente, o voto de qualidade.

Art. 8º Compete ao Conselho Diretor:

I - estabelecer as diretrizes para a gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - aprovar as operações de financiamento, inclusive as realizadas a fundo perdido;

III - submeter anualmente à apreciação do Executivo Municipal relatório de atividades desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

IV - administrar e prover o cumprimento da finalidade do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

V - opinar quanto ao mérito, na aceitação de doação, legados, subvenções e contribuições de qualquer natureza;

VI - fiscalizar a arrecadação da receita e seu recolhimento à tesouraria da Prefeitura;

VII - (VETADO)

VIII - prestar contas à sociedade civil do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

Art. 9º É vedada a remuneração, a qualquer título, pelo exercício das funções de Conselheiro Diretor e Fiscal, sendo estas funções consideradas como serviços relevantes prestados à comunidade.

Art. 10. Para a execução dos trabalhos relativos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, serão designados, por ato do Executivo, funcionários pertencentes ao quadro de administrações direta e indireta que compõe a estrutura da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 1º Dentre os servidores designados, o Presidente indicará o responsável pelos trabalhos de expediente.

§ 2º Os servidores da Administração Direta ou Indireta que interagem com o Conselho Diretor não terão direito a nenhuma vantagem, além daquelas inerentes aos cargos que exercem na Administração Municipal.

CAPÍTULO V DO CONSELHO FISCAL

Art. 11. Compete ao Conselho Fiscal:

I - analisar e aprovar as prestações de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos econômicos-financeiros referentes à movimentação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - subscrever junto ao Conselho Diretor o relatório de atividades anual desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ao Executivo Municipal.

Art. 12. A gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ficará a cargo da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá, para consecução dos seus objetivos:

I - utilizar de serviços de infra-estrutura da Secretaria, do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, inclusive alocando recursos humanos de seus quadros funcionais para desenvolver atividades administrativas específicas do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - celebrar convênios, acordos e contratos de financiamento com pessoas jurídicas.

CAPÍTULO VI DO PROGRAMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS - PRIAV

Art. 13. Fica criado no âmbito do Município de São Paulo o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, baseado em tecnologia de identificação por radiofrequência, cujas características estão definidas na Resolução CONTRAN nº 212, de 13 de novembro de 2006.

Art. 14. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a celebrar os convênios necessários à implantação do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.

Art. 15. O Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV poderá ser implantado diretamente pelo Poder Executivo Municipal ou por terceiros, nos termos da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Art. 16. Os recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT serão utilizados prioritariamente para custear as ações e atividades relacionadas ao Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET será a entidade coordenadora e gestora do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.

Art. 18. Fica incluído no Plano Plurianual do Município de São Paulo, aprovado pela Lei Municipal nº 14.123, de 28 de dezembro de 2005, o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV de que trata esta lei.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 19. As despesas com a execução desta lei correrão por verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 20. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 21. No caso de extinção do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município atendidos os encargos e responsabilidades assumidos.

Art. 22. Aplica-se ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito o disposto no art. 71 e seguintes da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 23. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Ata nº 25 do proc.
nº 03-0013 de 2013. 27
O. funcionário
Maria José de Oliveira
Téc. de Administração-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : resolução AND 9 AND 2013

Total de referências : 1

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 9 26/03/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 7/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): Floriano Pesaro; José Police Neto; Ricardo Nunes; Nabil Bonduki; Gilberto Natalini; Ricardo Young; Marco Aurélio Cunha; George Hato

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 3

RESOLUÇÃO Nº 09 DE 26 DE MARÇO DE 2013

(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 07/13)

(VEREADORES FLORIANO PESARO – PSDB, JOSÉ POLICE NETO – PSD, RICARDO NUNES – PMDB, NABIL BONDUKI – PT, NATALINI – PV, RICARDO YOUNG – PPS, MARCO AURÉLIO CUNHA – PSD E GEORGE HATO – PMDB)

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana criar um espaço de debate para as questões relacionadas à mobilidade dos cidadãos paulistanos, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos motorizados, em especial ciclistas, cadeirantes e pedestres.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana do Município de São Paulo;

II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática da mobilidade humana;

III - realizar estudos sobre as mobilidades urbana, social e humana no município, e sugerir novas alternativas e modais de transportes;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas à mobilidade humana;

V - elaborar uma Carta de Princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente em Defesa da Mobilidade Humana, visando avançar na defesa do deslocamento seguro e eficiente dos cidadãos paulistanos, organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios, inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana publicizará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

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

Folha nº 27 do proc. N° 03-0013 de 2014 fls. 29
O funcionário M. José
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar

Folha nº 28 do proc. fls. 30
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

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 trem metropolitano, 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."

Folha nº 29 do proc.
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
M. J. Oliveira
Mária José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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 01-0655/2009 dos Vereadores Chico Macena (PT) e Nabil Bonduki (PT)

"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 Fica criado o SICLO – Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, 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.

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 Ciclovitário 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 ciclovitário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;
- IV – o órgão de planejamento, execução e manutenção ciclovitária.

Art. 4º O SICLO – Sistema Ciclovitário 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 ciclovitária 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 ciclovitários 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 Ciclovitário 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 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 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 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. 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 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, calçadas, 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 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 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 desta 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.”

Requerimento RDS 13-0292/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original 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 providências.

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,

folha nº 34 do prod. 36
 Nº 03-0013 de 2014
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

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, 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 CICLO – 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 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 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. 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 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 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 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,

folha nº 36 do proc. nº 03-0013 de 2014
 O funcionário Maria José de Oliveira
 Técnica Administrativa - RF 10.940

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 desta 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.

folha nº 37 do processo nº 03-0013 de 2014. 39
O funcionário M. J. José
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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."

n.º 38 do proc.
 03-0013 de 2014
 Maria José de Oliveira
 F 10.940

PROJETO DE LEI 01-0223/2010 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PR) e Floriano Pesaro (PSDB)

"Acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"16.2.4 As edificações, públicas ou particulares, destinadas à prestação de serviços de educação, do primeiro ao segundo grau, deverão prever áreas de estacionamento de bicicletas, devidamente iluminadas, seguras e dentro do perímetro da escola." (NR)

Art. 2º Os responsáveis pelas edificações de que trata a presente lei, já existentes, deverão se adaptar ao nela disposto no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Requerimento RDS 13-1996/2011 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues, apresentado em 09/11/2011, altera os autores deste projeto.

Publicação original no DOC de 27/05/2010, p. 106:

PROJETO DE LEI 01-0223/2010 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PR)

"Acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"16.2.4 As edificações, públicas ou particulares, destinadas à prestação de serviços de educação, do primeiro ao segundo grau, deverão prever áreas de estacionamento de bicicletas, devidamente iluminadas, seguras e dentro do perímetro da escola." (NR)

Art. 2º Os responsáveis pelas edificações de que trata a presente lei, já existentes, deverão se adaptar ao nela disposto no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Folha nº 39 do proc.
nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

folha nº 40 do proc. fls. 42
 Nº 03-0033 de 2014
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

PROJETO DE LEI 01-0561/2010 dos Vereadores Chico Macena (PT) e Nabil Bonduki (PT)

"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.

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

Art. 1º 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, com a seguinte redação:

"Art.

2º

Parágrafo único. Serão destinados no mínimo 10% (dez por cento) do total dos recursos enviados ao Fundo Municipal de Trânsito para a construção e manutenção de projetos e obras de planejamento e melhoramentos cicloviários, e criação, manutenção, ampliação e funcionamento do Sistema Cicloviário Municipal."

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Requerimento RDS 13-0292/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 16/12/2010, PÁG 88

PROJETO DE LEI 01-0561/2010 do Vereador Chico Macena (PT)

"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.

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

Art. 1º 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, com a seguinte redação:

"Art.

2º

Parágrafo único. Serão destinados no mínimo 10% (dez por cento) do total dos recursos enviados ao Fundo Municipal de Trânsito para a construção e manutenção de projetos e obras de planejamento e melhoramentos cicloviários, e criação, manutenção, ampliação e funcionamento do Sistema Cicloviário Municipal."

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 41
Nº 03-0013 ao proc
O funcionário de 2014
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 20/10/2011, PÁG 125

PROJETO DE LEI 01-00495/2011 do Vereador David Soares (PSD)

"Dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento nas áreas urbanas de Zona Azul para uso de bicicletas, e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Ficam destinadas vagas de estacionamento na Zona Azul para o uso exclusivo de bicicletas no município de São Paulo.

Art. 2º Os órgãos competentes deverão implementar vagas na área de Zona Azul para as bicicletas estacionarem em 90º graus ou em horizontal.

Art. 3º Para fins de segurança da bicicleta estacionada no local da área da vaga deverão conter a seguinte advertência: "O uso do local é de responsabilidade do usuário, ao estacionar sua bicicleta use cadeados para sua segurança".

Art. 4º O Poder Público deverá implementar para garantir a segurança do patrimônio do usuário, no limite do recuo da calçada com o início do meio fio, pontos de ancoragem, como bases de ferro para o usuário travar a bicicleta ou sistema no chão de ganchos, do termino da calçada para o meio fio em horizontal ou em 90º.

Art. 5º A utilização da área de Zona Azul por bicicleta poderá ser gratuita.

Art. 6º O Poder Executivo Municipal regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes."

Folha nº 42 do proc.
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 17/05/2012, pág. 98

PROJETO DE LEI 01-00211/2012 do Vereador José Ferreira dos Santos - Zelão

"Dispõe sobre a disponibilização de cadeiras de rodas para nos bicicletários para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e obesos.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Ficam obrigados os bicicletários que locam bicicletas na Cidade de São Paulo disponibilizarem cadeiras de rodas, em percentual e modelo a ser determinado pela Prefeitura às pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e obesos.

Art. 2º - Os critérios para locação da cadeira de rodas será o mesmo utilizado pela empresa para locar as suas bicicletas, não podendo haver qualquer diferença que prejudique ou dificulte o locatário.

Art. 3º - Caberá ao Poder Executivo regulamentar e implementar a referida Lei

Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 02 de maio de 2012. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 17/04/2013, PÁG 177

PROJETO DE LEI 01-00214/2013 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída a Política de Mobilidade Sustentável e de Incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do Município de São Paulo.

Parágrafo único - O incentivo ao uso da bicicleta como forma de mobilidade urbana sustentável visa priorizar os meios de transporte não motorizados e promover a melhoria do meio ambiente, trânsito e saúde.

Art. 2º - A execução da Política que esta Lei trata se dará por meio de:

I - promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, a fim de melhorar as condições para seu deslocamento e segurança;

II - integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente;

III - a promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Art. 3º - São objetivos desta lei, entre outros:

I - possibilitar a redução do uso do automóvel nos trajetos de curta distância;

II - estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável;

III - criar atitude favorável aos deslocamentos ciclovitários;

IV - promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente, saudável e ecologicamente correto;

V - incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte;

VI - estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer.

Art. 4º - Fica criado o Programa “Eco-Quilômetros” que, por meio de monitoramento eletrônico, verificará a distância percorrida pelo ciclista e a converterá em créditos que poderão ser utilizados nos transportes públicos municipais.

§ 1º. O sistema de monitoramento poderá ser implantado em bicicletas próprias ou públicas; sendo restrito à quilometragem rodada.

a) O programa de empréstimo de bicicletas de uso público fica a encargo do Poder Executivo Municipal. (NR)

§ 2º. Poderá ser disponibilizado, ainda, cartão magnético compatível com o Sistema de “Bilhete Único” ou qualquer outro que venha a substituí-lo, onde os créditos serão depositados.

§ 3º. Para que haja a conversão dos quilômetros em créditos, deverá o ciclista dirigir-se aos postos de serviços próprios a serem criados pelo Poder Executivo Municipal, preferencialmente, próximos a estações de metrô, trem ou terminais de ônibus. (NR)

§ 4º. Cada 01 (um) quilômetro percorrido será equivalente a R\$ 0,10 (dez centavos de real).

Art. 5º As ações de implantação da política de uso das bicicletas serão coordenadas pelo Poder Executivo Municipal, garantida a participação de usuários, representantes da sociedade civil organizada e profissionais com atuação nessa área. (NR)

Art. 6º - O Poder Executivo Municipal poderá fomentar campanhas publicitárias de educação e conscientização da Política de Mobilidade Sustentável, dando ênfase à aplicação de normas de uso da bicicleta. (NR)

Art. 7º - As despesas decorrentes desta lei correrão a custas de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes.”

Folha nº 44 do procs. 46
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 02/08/2013, PÁG 107

PROJETO DE LEI 01-00486/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da implantação de estacionamento de bicicletas em escolas municipais, em defesa do meio ambiente da cidade de São Paulo.

Art. 2º A implantação dos estacionamentos de bicicletas cabe à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e da Educação buscar parcerias com a comunidade.

Art. 3º A conservação do estacionamento de bicicletas caberá à comunidade escolar que estimulará a participação dos alunos, pais e professores para colaborar na melhoria da qualidade do ar no ambiente, estimulando a participação e colaboração de todos nas diferentes áreas da educação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

-olha nº 45 do proc. fls. 47
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 02 DE JULHO DE 2014

Cópia extraída de fls. 01/02 do processo

(PROJETO DE LEI Nº 11/14)

(VEREADOR JOSÉ POLICE NETO – PSD, GOULART – PSD, NATALINI – PV E
RICARDO YOUNG – PPS)

Dispõe sobre a instituição de programa de incentivo à utilização de bicicletas através da compensação dos tributos pagos na aquisição do veículo em créditos utilizáveis no sistema de transporte coletivo público, incentivos fiscais para empresas relacionadas e garantia de gratuidade de serviços para usuários de bicicletas no sistema de transporte público.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 02 de julho de 2014, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Esta lei garante a compensação dos valores pagos em Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) pela aquisição de bicicletas — categoria 8712.00.10 da TIPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados), segundo Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001) — em créditos utilizáveis no bilhete único do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

Art. 2º Os munícipes que adquirirem bicicletas em estabelecimento regularmente instalado no Município de São Paulo farão jus a compensação dos valores pagos a título de IPI, ICMS, Cofins e PIS/PASEP através da cessão pelo Poder Público Municipal de valor equivalente em créditos do bilhete único do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

§ 1º O limite máximo para o crédito previsto no “caput” do artigo será de 1 (um) salário mínimo.

§ 2º O resgate dos créditos previstos no “caput” deverá ser feito em até 1 (um) ano a partir da emissão da nota fiscal.

§ 3º A comprovação dos valores pagos a serem compensados será feita pela apresentação da nota fiscal do produto e a apuração do valor dos tributos incidentes para cálculo do valor dos créditos tributários a serem

Folha nº 46 do proc.
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
M. José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

reembolsados será feita com base nos critérios definidos pela Lei Federal nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012.

Art. 3º Aos usuários do sistema do bilhete único fica assegurada a gratuidade dos serviços:

- I - sistema de empréstimo de bicicletas;
- II - sistema de estacionamento de bicicletas nas áreas internas às estações e terminais de transporte coletivo;
- III - seguro contra roubo ou furto de bicicleta dentro dos bicicletários nas estações e terminais de transporte coletivo.

Art. 4º Terão isenção integral do Imposto sobre os Serviços de Qualquer Natureza - ISS os estabelecimentos que participem do programa e atuem nas seguintes áreas:

- I - de prestação de serviço de manutenção preventiva e corretiva de bicicletas, partes e peças;
- II - de comercialização de equipamento e acessórios de bicicletas;
- III - de comercialização, montagem e fabricação de bicicletas;
- IV - de operação de bicicletários.

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

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de trinta dias.

Câmara Municipal de São Paulo, 10 de julho de 2014.

JOSÉ AMÉRICO
Presidente

ARS/okm

Folha nº 43 do proc. fls. 49
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 11/14

Ofício ATL nº 138, de 13 de agosto de 2014

Ref.: OF-SGP 23 nº 01747/2014

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 11/14, de autoria dos Vereadores José Police Neto, Goulart, Natalini e Ricardo Young, aprovado na sessão de 2 de julho do corrente ano, que visa instituir programa de incentivo à utilização de bicicleta, mediante a compensação de tributos pagos na sua aquisição, a gratuidade de serviços relativos a tal veículo para usuários do Bilhete Único e a isenção de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS nas hipóteses especificadas.

Embora reconhecendo a fundamental importância da medida, que denota a preocupação em estimular a utilização da bicicleta, tanto que a implantação de uma rede de 400km de vias cicláveis integra o Programa de Metas 2013-2016, registro que estão presentes óbices que impedem inevitavelmente a sua conversão em lei.

Inicialmente, destaco que a compensação dos valores pagos em impostos e contribuições federais e estaduais em créditos utilizáveis no Bilhete Único Municipal, explicitamente trazida pelo art. 1º do projeto de lei, esbarraria, se aceitável fosse, no disposto pelo Código Tributário Nacional, o qual preleciona que a compensação somente é cabível entre créditos e débitos tributários pertinentes à Fazenda Pública do ente tributante.

Com efeito, em se tratando de tributos de competência da União e Estado, o Município não tem qualquer controle sobre a sua gestão, arrecadação e fiscalização, inclusive sobre eventual majoração, o que, por sua vez, influiria diretamente no montante a ser compensado, impossibilitando, ademais, as estimativas e previsões pertinentes às despesas que seriam suportadas pelo erário.

Aliás, não obstante a regra contemplada pelo § 3º do artigo 2º da proposta, haveria grande dificuldade para calcular o valor pago e que deverá ser adotado na compensação, uma vez que, a teor da Lei Federal nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012, e respectiva regulamentação, nem todas as empresas estão obrigadas a discriminar em seus documentos fiscais os tributos incidentes, podendo ser indicado tão somente o valor aproximado correspondente à totalidade dos tributos federais, estaduais e municipais e, até mesmo, em painel afixado em local visível no estabelecimento.

A propósito do previsto pelo artigo 3º do texto aprovado, a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, já disciplina o assunto, determinando que o transporte por bicicleta deverá ser articulado com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, com a respectiva infraestrutura necessária, sem qualquer vinculação, contudo, à utilização do bilhete único.

Por fim, vetado o cerne da proposta por impossibilidades técnico-jurídicas inafastáveis, coerente e necessário o veto total ao projeto, por boa técnica legislativa, o que não significa, de forma alguma, divergência quanto ao necessário incremento de mecanismos indutores da política cicloviária e do uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

Nessas condições, reiterando que vêm sendo adotadas diversas ações para estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, vejo-me compelido, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, a vetar integralmente o projeto de lei em apreço, oportunidade na qual devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis, renovando a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FERNANDO HADDAD, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 14/08/2014, p. 4

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00382/2014 da Vereadora Juliana Cardoso (PT)

Cria o Programa Vou de Bicicleta e institui o Selo Empresa Amiga do Ciclista no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo, DECRETA:

Art. 1º Ficam instituídos no âmbito do Município de São Paulo o Programa Vou de Bicicleta e o Selo Empresa Amiga do Ciclista.

Art. 2º O Programa Vou de Bicicleta visa fomentar e identificar empresas, que incentivem os seus funcionários e clientes a utilizar a bicicleta como meio de transporte mais saudável e eficiente na locomoção.

§ 1º Os principais objetivos do Programa são:

- I estimular o uso diário da bicicleta, em especial no deslocamento para o trabalho;
- II democratizar os espaços públicos;
- III melhorar a qualidade de vida da população;
- IV reduzir o tráfego de veículos e consequentemente a poluição em geral;
- V privilegiar a segurança dos ciclistas e pedestres.

Art. 3º A empresa participante do Programa Vou de Bicicleta fará jus ao incentivo fiscal consistente em desconto, anual, de 10% (dez por cento) no Imposto Predial e Urbano IPTU para os imóveis não residenciais, desde que atendam concomitantemente aos seguintes requisitos:

- I construção e manutenção adequadas de bicicletários e vestiários com capacidade proporcional ao fluxo de funcionários e clientes;
- II quitação integral do valor restante ao desconto do IPTU, dentro do respectivo ano de cobrança;
- III - a ausência de qualquer débito referente ao Imposto Predial e Territorial Urbano.

Parágrafo único. O desconto no IPTU será concedido a partir do ano seguinte da regulamentação desta lei.

Art. 4º A concessão do desconto de que trata esta lei depende de requerimento a ser apresentado pelo interessado, na forma, prazo e condições a serem definidos em regulamentação própria.

Art. 5º Será concedida à empresa participante o Selo Empresa Amiga do Ciclista, com o objetivo de identificar aquelas que são ambientalmente responsáveis por incentivar o uso de bicicleta, e que mantêm estacionamento próprio e vestiário apropriado.

Parágrafo único. A empresa que receber o Selo Empresa Amiga do Ciclista poderá veiculá-lo em suas peças publicitárias.

Art. 6º A manutenção do Selo Empresa Amiga do Ciclista será renovado periodicamente, diante da comprovação das condições estabelecidas no art. 3º.

Art. 7º Diante do caráter incentivador desta lei, os trabalhadores que optarem pela locomoção por bicicleta não sofrerão prejuízo pecuniário.

folha nº 50 do proc. N° 03-0013 de 2014 fls. 52
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Art. 8º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no prazo de 90 (noventa) dias, no que couber.

Art. 9º Esta lei entra em vigor no exercício em que for considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, bem como tiver sido compatibilizada com as metas de resultados fiscais previstos no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/08/2014, p. 102

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha nº 51 do proc.
Nº 03-0013 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PROJETO DE LEI 01 - 00387/2014, do Vereador Toninho Vespoli(PSOL)

""Autoriza o estacionamento de bicicletas em equipamentos denominados bicicletários nos logradouros públicos da cidade de São Paulo"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Nos logradouros públicos, as bicicletas serão estacionadas nos locais ou nos equipamentos destinados a esse fim, denominados bicicletários.

Art. 2º Na falta de bicicletários ou no caso de sua plena ocupação será permitido ao ciclista estacionar a bicicleta em outros locais, tais como postes e grampos para tal finalidade, desde que não obstruam o trânsito de pedestres e a circulação de veículos.

Parágrafo único. Não será permitida, em nenhuma hipótese, a utilização de troncos de árvores para estacionar as bicicletas, bem como outros elementos do mobiliário urbano nos quais possam ser causados danos ou impedir o seu uso normal.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Art. 4º O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

Sala das Sessões, às comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/08/2014, p. 104

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 15/10/14 às 16h
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

À Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Arnelino Vatto

Para relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 16/10/2014

Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias
de termos do § 3º artigo 62 do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 16/10/14 AS 16 h

POR Lina

SAÍDA: 23/10 AS: 16 h 33 ASS.: [assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 30/10/14 AS 13:50

POR [assinatura]

SAÍDA: 31/10 AS: 14 h ASS.: Al

Segue 1 juntado 5 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 52a93 Em 06/11/14
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01449/2014

013-14

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 0013/14.**

Trata-se de projeto de resolução, de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a implantação de infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo. O projeto compreende a instalação de um bicicletário destinado a atender os funcionários desta Casa e seus dependentes, um vestiário dotado de instalações sanitárias e chuveiros para seus usuários e um paraciclo que deverá integrar a infraestrutura do Sistema Ciclovitário, oferecendo vagas para a população em geral.

Sob o aspecto jurídico, o projeto pode prosseguir em tramitação, consoante será demonstrado.

Versa o projeto sobre assunto relacionado à economia interna da Câmara Municipal de São Paulo, encontrando amparo legal no art. 14, III, e no art. 34, IV, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, bem como nos artigos 211, VII, 232, IV, e 237, parágrafo único, I, todos do Regimento Interno desta Câmara.

Deve ser registrada, ainda, a perfeita consonância das políticas propostas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, positivada por meio da lei nº 12.587/12, que inclui entre os modos de transporte urbano aqueles "não motorizados".

Ressalte-se, ademais, que o projeto sob análise, caso aprovado, tende a agregar maior efetividade à lei nº 14.266/07, que criou o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, o qual visa incentivar a utilização de bicicletas, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Não é demais lembrar, demais disso, que o Município compartilha com os Estados e com a União a competência constitucional para proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas (art. 23, VI da Constituição Federal).

Por fim, destaca-se que as regras constantes do projeto, caso implementadas, devem incentivar a redução da emissão de gases produzidos pela queima de combustíveis fósseis, promovendo a consecução dos fins previstos no artigo 225, *caput* da Constituição da República, segundo o qual *"Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações."*

Nos termos do art. 105, inciso III, do Regimento Interno, a matéria deverá ser submetida ao Plenário.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pr0013-14

Folha nº 53 do
Processo nº 03-13/14
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335-8/2012

[Handwritten signature]

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**,

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 05/11/14

GOULART

X *[Handwritten signature]*
ARSELINO TATTO

[Handwritten signature]
CONTE LOPES

EDUARDO TUMA

FLORIANO PESARO

[Handwritten signature]
ANDREA

MATA-DAZZO

[Handwritten signature]
GEORGE HATO

[Handwritten signature]
JULIANA CARDOSO

[Handwritten signature]
ROBERTO TRIPOLI

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 06 / 11 / 14
Pág. 91 Col. 4
Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
Secretário de Comissão
RF 11.335

A Comissão de URB

Em 07 / 11 / 14
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.	
06 NOV. 2014	
Secretário	RF

Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*
RF. 101.204 - SGP-12

Ao Vereador / A Vereadora

Dalton Silvano
Para relatar,
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.
Em 10 / 11 / 2014

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

Segue 54 juntado 54 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 54 sob folha
nº 54

Em 11 / 02 / 15

[assinatura]
Gabriel S. M. Ribeiro

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**PAR
104/2015**PARECER N° 013/14 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO
N° 013/14**

Trata-se do Projeto de Resolução nº 013/14, de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a implantação de infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo.

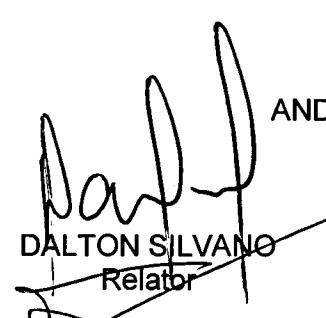
O projeto propõe a instalação de bicicletário destinado a atender os funcionários desta Casa e seus dependentes, vestiário dotado de instalações sanitárias e chuveiros para seus usuários e paraciclo para a população em geral, com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, em consonância com a Lei 14.266/07, que instituiu o Sistema Ciclovitário no Município.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela **legalidade** da propositura, por meio do Parecer 1449/2014.

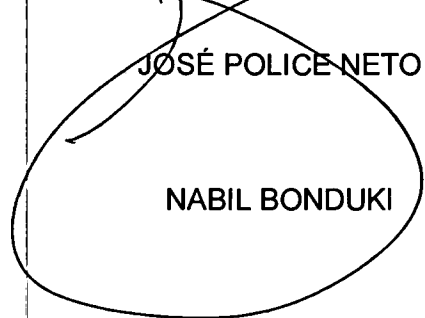
Diante do crescente agravamento da situação de mobilidade na cidade, a bicicleta surge como uma alternativa de meio de transporte não poluente que requer a instalação de uma infraestrutura básica que possibilite a sua utilização de maneira eficiente. Nesse sentido, a proposta ora apresentada pretende contribuir para o estímulo ao transporte ciclovitário.

Considerando, portanto, a relevância da medida proposta no que se refere à melhoria das condições de mobilidade e ambientais na cidade, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se favoravelmente ao Projeto de Resolução.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 11.02.15


DALTON SILVANO
Relator

JOSÉ POLICE NETO


NABIL BONDUKIANDREA MATARAZZO
PresidenteRELCOM
104/2015
NELO RODOLFO
PAULO FRANGE
TONINHO PAIVA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 13, 02, 15

Pág. 84 Col. 4

Conferido [assinatura]

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

A Comissão de ADM

Em 02/03/15

Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 03.03.2015 às 13:08

[assinatura] RF 100.823

Ana Lúcia de O. Sousa

RF. 100.823 - SGP-12

Ao Vereador / A Vereadora

[assinatura]

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 06/03/2015

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

Assinatura de vistas ao Vereador / à Vereadora

Mario Covas Neto
Assinatura em anexo em data de 01/4/15

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

Segue 11 juntado 1, nesta data documento(s) e papel de informação rubricado 1 sob folha(s) 55 a 56 Em 22 104 12015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PR 013/14

Folha nº 55 do
Processo nº 03.13.14
Ana Lúcia de Oliveira Soares
RF. 100.823 - SGPV 2

PAR
647/2015

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE
O PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 013/14**

O presente Projeto de Resolução, de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduki, *"dispõe sobre a implantação de infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo."*

De acordo com a iniciativa, deverá ser implantada infraestrutura para bicicletas no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo, em consonância com a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007 - Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, sendo que a infraestrutura para bicicletas compreenderá bicicletário e paraciclo.

Estabelece que o bicicletário a ser implantado no Palácio Anchieta deverá atender os funcionários da Câmara Municipal de São Paulo e seus dependentes, observada a Legislação vigente, quanto ao número mínimo de vagas.

Dispõe que o bicicletário será complementado com instalação de vestiário, dotado de instalações sanitárias e chuveiros, para seus usuários.

Estabelece que o referido paraciclo a ser implantado no Palácio Anchieta funcionará como parte integrante da infraestrutura do Sistema Ciclovitário, fornecendo vagas para a população em geral, observando-se que as suas condições de instalação e funcionamento deverão assegurar facilidade de acesso e visibilidade da rua.

Justifica o autor, dentre outros argumentos, que o transporte por bicicletas compreende uma forma de mobilidade limpa e saudável, mais justa quanto à utilização da via pública e com ganhos socioambientais inquestionáveis. Este modal não emite CO2 e apresenta velocidade média de 20 km/h, muito superior a do transporte automotivo individual (14,1 km/h). O consenso em torno da importância do transporte ciclovitário se expressa na grande mobilização observada no processo de revisão participativa do novo Plano Diretor Estratégico do município, consolidada em toda uma seção na Lei nº 16.050/2014.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade da propositura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PR 013/14

Folha n° 56 do

Processo n° 03.13-14

Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF. 100.823 - SGP 12

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente posicionou-se favoravelmente à aprovação do projeto.

A iniciativa reveste-se de relevante interesse público, motivo pelo qual esta Comissão posiciona-se favoravelmente à sua aprovação.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 22/04/2015.

MARIO COVAS NETO

ANDREA MATARAZZO

JONAS CAMISA NOVA

ALESSANDRO GUEDES

PASTOR EDEMILSON CHAVES

VALDECIR CABRABOM

LAERCIO BENKO

RELCOM
671/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 23 / 04 / 2015

Pág. 95 Col. 1ª

Conferido [assinatura]

Ana Lúcia de O. Sousa

RF. 100.823 - SGP-12

A Comissão de FIN

Em 27 / 04 / 2015

Ana Lúcia de Oliveira Sousa

RF. 100.823 [assinatura]

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 27 / 04 / 15 às 14h15

RE 11261

Vilécio Moreira do Nascimento

RF. 11.261

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 27 / 04 / 15

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 62 do RI.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folheto
nº 57 Em 29 / 06 / 15
[assinatura]
RF. 11.261 - SGP-12


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Processo nº PR 13/14Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

PAR

PARECER Nº 1130/2015

DA COMISSÃO DE FINANÇAS E

ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 13/2014

O presente projeto de resolução, de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduki, visa determinar a implantação de infraestrutura para bicicletas, compreendendo bicicletário e paraciclo, no Palácio Anchieta, sede da Câmara Municipal de São Paulo, em consonância com a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

O projeto prevê que o bicicletário a ser implantado no Palácio Anchieta deverá atender os funcionários da Câmara Municipal de São Paulo e seus dependentes, sendo complementado com instalação de vestiário e dotado de instalações sanitárias e chuveiros para seus usuários, observando, ademais, a legislação vigente em relação ao número mínimo de vagas.

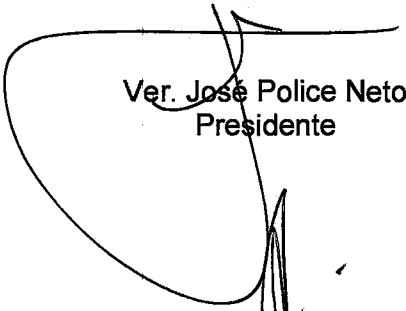
A propositura determina que o paraciclo a ser implantado no Palácio Anchieta funcionará como parte integrante da infraestrutura do Sistema Cicloviário, fornecendo vagas para a população em geral, sendo que as condições de instalação e funcionamento do paraciclo deverão assegurar facilidade de acesso e visibilidade da rua.

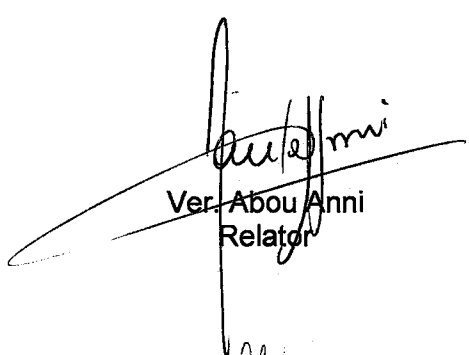
Finalmente, o projeto determina que a implantação deverá ser concluída em 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação como resolução.

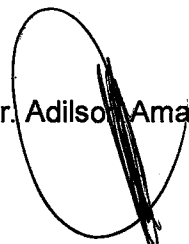
Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

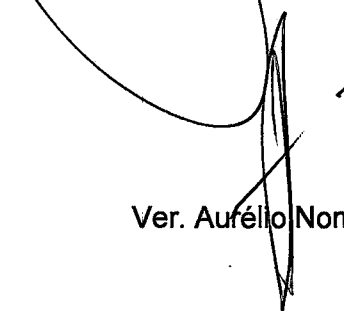
Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 24/06/2015.


Ver. José Police Neto
Presidente

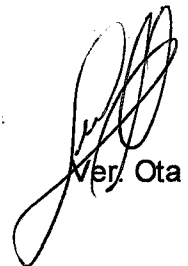

Ver. Abou Anni
Relator


Ver. Adilson Amadeu


Ver. Aurélio Nomura


Ver. Jair Tatto


Ver. Milton Leite


Ver. Ota


Ver. Paulo Fiorilo


Ver. Ricardo Nunes

RELCOM

1169/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 27 / 06 / 15

Pág. 119 Col. 01

Conferido _____


Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261