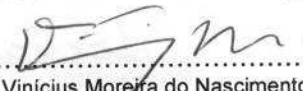




**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 77

do processo nº 01-655/09, 10/02/2014


.....
Vinicius Moreira do Nascimento
Técnico Administrativo
RF. 11.261 – SGP.12

RECEBIDO na
Comissão de Finanças e Orçamento
em 10/02/2014


Vinicius Moreira do Nascimento
Técnico Administrativo
RF 11.261 – SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora

Laércio Benko

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 14 / 04 / 14

Presidente

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Ricardo Nunes

feito na reunião ordinária de: 06 / 08 / 14

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R.I. d.: 11/09/14.

Redistribuído ao nobre Vereador Rub Faria

Para Relatar,

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 10 de 03 de 15

Presidente

Redistribuído ao Vereador Aurilio Nogueira

para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 08 / 02 / 2016

Presidente

Segue m juntado 5, nesta data documento(s) e papel de informação rubricado 5 sob folha(s) nº 78-79 Em 02/05/16

Carmen Cristina Malavazzi
RE. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	78	do	fls. 94
Processo nº	01-655/09		
Carmen Cristina Malavazzi			
RE. 11.197			

Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 655/2009:

1º) Há estudos ou projetos na direção da implantação das diretrizes estipuladas na propositura?

2º) Qual o impacto orçamentário/financeiro estimado caso o disposto no projeto seja implementado?

3º) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

Ver. Aurélio Nomura, em
Relator

12/04/2016

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. Jonas Camisa Nova, em
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

26/4/2016

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.

Ver. Antonio Donato, em
Presidente

27/4/2016



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 79 do
Processo nº 01- 655/09 fls. 95
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

São Paulo, 27 de abril de 2016.

Ofício SGP-12 nº 197/2016

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 655/2009**, de autoria dos Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, que *"ALTERA A LEI Nº 14.266, DE 06 DE FEVEREIRO DE 2007, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. (SOBRE O SISTEMA CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO)"*

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.

ANTONIO DONATO
Presidente

Anexo: cópia do requerimento citado.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo
CEP 01415-001 – São Paulo-SP
Tel.: 3087-7166



Vitor Vieira dos Santos
RF 714.741-4
ATL-II

Segue m juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
nº 80 a 91 Em 11 / 08 / 2016

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12





Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 97

São Paulo, 08 de AGOSTO de 2016.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 386/16 - c

Ref.: Ofício SGP-12 nº 197/2016

DOCREC

672/2016

Folha nº 80 do
Processo nº 01-655/09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência cópia das manifestações oferecidas pela Secretaria Municipal de Transportes e pela Companhia de Engenharia de Tráfego a respeito do Projeto de Lei nº 655/2009, de minha autoria, que altera a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MMO/lcgs
Resp 655-09

A Comissão de:

FIN

09, 08, 16

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento
Em 09/08/16 às 18h30
RF

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
ESPECIAL - PROJETO DE LEI**Nº: 96.31.00430/16-44**Reg. CET: 11220 20/05/16
Analista: WELTON CARLOS DE CASTRO JUPaula Fagundes Mugnato
Registro CET nº 12830-9**PARECER TÉCNICO**

Papel para Informação rubricado como folha nº 19 do Processo nº 2016-0.100.742-2

À SPP - Senhor Superintendente,

CÓPIA

Em atendimento à solicitação presente à fl. 03, encaminhamos abaixo as considerações pertinentes a este departamento.

Quesito 1

A PMSP publicou em 2015 o Plano de Mobilidade de São Paulo que, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor Estratégico, define como modelo a priorização do transporte coletivo em detrimento ao individual motorizado e o fomento ao transporte não motorizado e ao pedestre. No documento estão presentes as definições, os elementos constituintes, as diretrizes e os objetivos do Sistema Ciclovitário, os quais estão sendo implementados, com metas para 2016, 2024 e 2028.

Quesito 2

Não temos condições de opinar sobre essa questão pelo fato da matéria não ser de nossa competência.

Item 3

Seguem abaixo sugestões e observações com relação aos textos do Projeto de Lei e Substitutivos:

Art 1º, item IV - substituir o termo motorizado por motorizado individual, para não enquadrar o transporte coletivo, que é motorizado.

Art. 2º - manter o texto do substitutivo da CPUMMA para a definição de bicicleta, que segue o texto do Anexo 1 da Lei Federal nº 9503/97. A definição de bicicleta, portanto, já está presente em legislação federal, que em tese não poderia ser alterada;

- substituir o termo triciclo para ciclo, que é mais abrangente.

Art 3º, item I - incluir no texto "ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, calçadas partilhadas e compartilhadas", conforme termos que constam no Plano de Mobilidade. Todas estas estruturas já estão presentes na malha ciclovitária municipal.

Art. 5º, item I - a ampliação da infra-estrutura ciclovitária contemplando "rodovias em trechos urbanizados", além de não definir com clareza quais trechos, algumas rodovias que passam pelo município estão submetidas a legislação estadual de concessão, que incluem área limdeira de domínio. Qualquer intervenção nestes locais, não permite a ação unilateral da PMSP sem a articulação da esfera estadual.

Paula J. Mugnato
Paula Fagundes Mugnato
Registro CET nº 12830-9

fls. 100

Folha nº 82 de
Processo nº 01-655/09Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

CÓPIA

Item III - usar o termo bicicletário em lugar de estacionamento de bicicleta.

Art 6º, item I - incluir também no treinamento a participação de condutores do transporte público que operam no território do município.

Art. 8º ao 10º - adotar as definições publicadas no Plano de Mobilidade:

Ciclovias - Pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.

- Ciclovias unidirecionais: é a ciclovia com um único sentido de circulação.
- Ciclovias bidirecionais: é a ciclovia com sentido duplo de circulação.

Ciclofaixas - Faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento.

- Ciclofaixa unidirecional: é a ciclofaixa com um único sentido de circulação.
- Ciclofaixa bidirecional: é a ciclofaixa com sentido duplo de circulação.

Ciclorrotas - Sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo ao princípio da continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.

Calçadas compartilhadas e partilhadas - O CTB (Art. 59) prevê que a circulação de bicicletas nas calçadas é permitida "desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via". Sem que haja prejuízo do conforto e da segurança de pedestres e cadeirantes, é possível utilizar as calçadas de duas formas na rede cicloviária:

- Calçada Compartilhada: espaço comum para a circulação de bicicletas, pedestres e cadeirantes, devidamente sinalizado. Esta solução é utilizada somente na impossibilidade de conexão da rede por outros tratamentos cicloviários.
- Calçada Partilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.

Art. 9º, Parágrafo Único - o texto determina que a implantação de ciclofaixas somente poderia ocorrer quando não houver possibilidade técnica de implantar ciclovias. Há casos em que haveria possibilidade técnica, porém não haveria necessidade técnica. Portanto, o texto, em nosso entendimento, deveria incluir os dois termos, possibilidade e necessidade técnica.

Art. 11 - a definição de bicicletário contida no texto não define o que de fato é um bicicletário, cuja definição está no Plano de Mobilidade. Na atual definição, dois paraciclos já se enquadrariam na definição

Paula Fagundes Mugnato
Registro CET nº 12830-9

fls. 101

Papel para Informação rubricado como folha nº 21 do Processo nº 2016-0.100.742-2

Folha nº 83 de
Processo nº 01-655109
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

CÓPIA

de bicicletário. Bicicletário é o equipamento público para estacionamento de bicicletas em área pública ou privada, dotado de zeladoria presencial ou eletrônica.

Parágrafo único: O paraciclo é o dispositivo utilizado para a fixação de bicicletas, podendo ser instalado em áreas públicas ou áreas privadas. Foi adotado o modelo em "u" invertido e é considerado Mobiliário Urbano pela Resolução SMDU-CPPU/009/2011, emitida pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - CPPU, em sua 11ª Reunião Ordinária, realizada em 09 de novembro de 2011. Há dois modelos aprovados, o paraciclo horizontal e o paraciclo vertical. Não há menção ao paraciclo em "R".

Art. 18 - Observar o Decreto Municipal 55790/14, que define outros tipos de transportes admitidos nas ciclovias e as resoluções do CONTRAN 315/09 e 465/13, que estabelecem quais tipos de bicicletas e equipamentos elétricos são admitidos.

Atenciosamente,

Wellton Carlos De Castro Junior

Reg.CET: 11220
20/05/16

De Acordo,

Suzana Leite Nogueira
Reg. CET 13.1768

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº 84 de

Processo nº 01-655109

Carmen Cristina Malavazzi

RP: 11:197 - SGP-12

Papel para informação rubricado como folha nº 22 do Processo nº 2016-0.100.742-2.

23/05/16

Misae Matayoshi

Reg: 13023-1

CÓPIA

DP – Sr. Diretor,

Restituímos o presente com as informações de SPP/DCL às fls. 19 a 21, para prosseguimento.

Ronaldo Tonobohn

RONALDO TONOBORN

Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP

PROTOCOLO GERAL
23 MAIO 2016
CET

Folha nº 85 fls. 103

Processo nº 01-655/09

Carmen Cristina Malavazzi

RP. 11.197 - SGP-12

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Papel para informação rubricado sob folha nº 23

Do Processo nº 2016-0.100.742-2 – PL 655/09 – Ver. Chico Macena e Nabil Bonduki

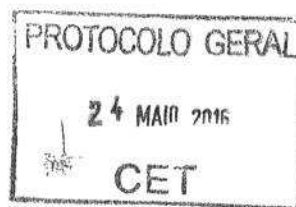
Mana Cristina da Silva
Req. CET 1055R-9

GRE – Sr. Gerente,

CÓPIA

Restituímos o documento em epígrafe, com as informações prestadas por SPP/DCL, às fls nº 19 a 21, para prosseguimento.

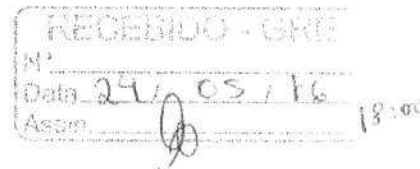

CAIO CESAR BALDOCCHI SARNO
Departamento de Planejamento Tático – DPL



De acordo,


TADEU LEITE DUARTE
Diretor de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito - DP

CCBS
DPL, 24/05/2016



Papel para informação rubricado como folha N.º 24

do Processo nº 2016-0.100.742-2 (PL nº 655/09)

Data 01/06/16


CLARICE TIYOMI WATANABE
Assistente de Administração
Rég. 918314940-7

CÓPIA

SMT.CH GAB – Sr. Chefe de Gabinete,

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria Adjunta de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito, desta Companhia, às fls. 19 a 21.

PR, 01/06/16


LUCIANA BERARDI
Chefe de Gabinete

(CS 96.31.00430/16-44)


CAIO CEZAR MAIA DE OLIVEIRA

SMT - CH - GAB
02 JUN 2016
Recebido

PROTOCOLO GERAL
02 JUN. 2016
CET



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 87 fls. 105
Processo nº 01-655/09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

Folha de Informação nº 25

Do Processo nº 2016-0.100.742-2

em 06/06/16 (A) [assinatura]

Laura Santana Oliveira da Silva
SMT.001

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento sobre o Projeto de Lei nº 655/09, de autoria dos Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

Inf. nº 1461/16

CÓPIA

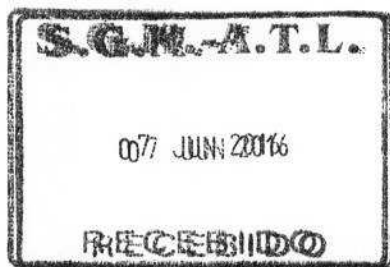
SGM-ATL-CHEFIA
Sra. Assessora Especial
Dra. June Alberici de Mello

Restituímos o presente com a manifestação da Diretoria Adjunta de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito, da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, às fls. 19/21

São Paulo, 03 de junho de 2016


LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT

RC/mtf



Folha nº 88 de 106
Processo nº 01-655109

Carmen Cristina Malavazzi

RF. 11.197 - SCP-12

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
ESPECIAL - PROJETO DE LEI

Nº: 96.31.00430/16-44

Revisão: 1

Reg. CET: 11220

23/06/16

Analista: WELTON CARLOS DE CASTRO JI

PARECER TÉCNICO

Paula Fagundes Mugnato
Registro CET nº 12830-9

Papel para Informação rubricado como folha nº 33 do Processo nº 2016-0.100.742-2

À SPP - Senhor Superintendente,

CÓPIA

Em atendimento ao solicitado às fls. 29, informamos que o texto original do projeto de lei e dos dois substitutivos apresentam alguns conceitos, propostas, definições e permissões que conflitam com legislação federal, resoluções do CONTRAN e também com legislação municipal, conforme demonstrado às fls. 19, 20 e 21, não atingindo, portanto, os objetivos presentes na própria justificativa do PL. Portanto, não somos favoráveis a continuidade da propositura sem as alterações propostas, que, caso sejam adotadas, devem ser incluídas no Substitutivo da CPUMMA.

Wellton Carlos De Castro Junior

Reg. CET: 11220
23/06/16

De Acordo,

Suzana Leite Nogueira
Reg. CET 131768

Folha nº 89 fls. 107

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Processo nº 01-655/09

German Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

Papel para informação rubricado como folha nº 34 do Processo nº 2016-0.100.742-2.

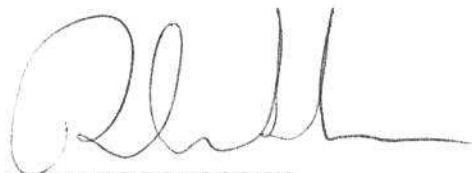
04/06/16

CÓPIA

Malavazzi
Márcia Malavazzi
Reg: 13023-1

DP – Sr. Diretor,

Restituímos o presente com as informações de SPP/DCL à fl. 33, para ciência e prosseguimento.



RONALDO TONOBORN

Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP



CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº 90
Processo nº 01-655/09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 117.197 - SGP-12

Papel para informação rubricado sob folha nº 33
Do Processo nº 2016-0.100.742-2 – PL 655/09 – Ver. Chico Macena e Nabil Bonduki

Mana Cristina da Silva
Reg. CET 10586-9

GRE – Sr. Gerente,

CÓPIA

Restituímos o processo em epígrafe com o parecer de SPP/DCL às fls. 33, para prosseguimento.


CAIO CESAR BALDOCCHI SARNO
Departamento de Planejamento Tático – DPL

De acordo,


TADEU LEITE DUARTE
Diretor de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito - DP

CCBS
DPL, 27/06/2016

RECEBIDO CET/GRE	
Nº	
Data	<u>27/06/16</u>
Horas	
Assin.	

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº 91 fls. 109

Processo nº 01-655/09

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

Papel para informação rubricado como folha

N.º 36

Do PA 2016-0.100.742-2

29/06/2016

CÓPIA

SMT/CH.GAB

Senhor Chefe de Gabinete,

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito, desta Companhia às fls. 33.

PR 28/06/16


LUCIANA BERARDI
Chefe de Gabinete

CS 96.31.00430/16-44
GRE
ACG/ENJ

PROTOCOLO GERAL
29 JUN. 2016
CET

SMT - CI
29 Jun 16.


30/6/16
11h20
Clavidez

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 02 / 01 / 2017

Nome

CPF

Hugo Zanoni Haros
Téc. Administrativo
RF 11.391

SGP-12

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 07-03-2013

Arquivado novamente em 04-01-2017

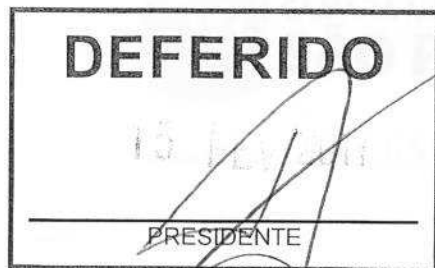
Com 91 fls.

O Func

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º 92 e folha de informação
sob n.º 93 21 / 02 / 2017

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.457



REQUERIMENTO

RDS

165/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PLO 019/01, PL 393/01, PL 003/02, PL 004/02, PL 013/02, PL 014/02, PL 771/03, PL125/04, PL 126/04, PL 127/04, PL 174/04, PL 359/04, PL 410/04, PL 513/04, PL 655/09, PL 219/13, PL 282/13, PL 288/13, PL 591/13, PL 595/13, PL 651/13, PL 789/13, ~~PL 840/13~~, PL 010/14, PL 133/14, PL 528/14, PL 149/16, PL 181/16, PL 211/16, PL 298/16, PL 399/16, PL 400/16, PL 417/16, PL 447/16, PL 458/16, PL 461/16, PL 502/16, PL 503/16, PL 504/16, PL 505/16, PL 555/16, PL 556/16, PL 558/16, PL 559/16, PL 573/16, PL 582/16, PL 615/16, PL 616/16, PL 617/16, ~~PL 002/10~~, PR 010/10, PR 011/14, PR 013/14, PR 017/14 todos de autoria do **VEREADOR NABIL BONDUKI**.

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017


Vereador Antônio Donato
Líder do PT

14:18 15/02/2017 017228 - Protocolo Legislativo - SGP 22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 93
do processo nº 01-655 de 20.09.21.02.2012 (a)

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017

ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-165/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20/02/2017

UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

À Comissão de:

FIN

06/03/17

[Assinatura]

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 03/03/17 às 13:05

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora
Isac Felix
Para Relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 09/03/17
Presidente
Obs: Prazo de 8 dias para manifestação, nos termos do § 3º do artigo 63 RI

Segue — juntado — nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folhas
nº 24 Em 11/04/17

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 24 Em 11/04/17

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.300 - SGP-12

DEFERIDO

autuado por Caio Cezar Maia de Oliveira em 15/03/2018 10:27:31.

29 MAR 2017

Presidente



Folha nº 84
do processo nº 655/09
Mário Sérgio Horta
RF 101.086

fls. 114

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 14 de Março de 2017.

REQUERIMENTO

RDS

393/2017

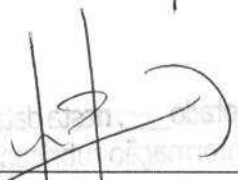
Requeiro que seja admitida coautoria do Vereador Jair Tatto ao PL nº 655/2009, de autoria do Vereador Chico Macena, que "Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências".

Sala das Sessões


Vereador Jair Tatto

De acordo,


Vereador Chico Macena


Vereador Antonio Donato
Líder da Bancada do PT

29 MAR 2017

GP. 42



A Comissão de:

FIN

30,03,17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Segue juntado, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado sob folhas
nº 95. Em 28/09/17

Mário Sérgio Florita
RF. 101.086 SGP.12

DEFERIDO

27 SET 2017

Presidente



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete da Vereadora Soninha Francine - 47º GV

Folha nº 95
do processo nº 655/09
Mário Sérgio Horta
RF 101.086

REQUERIMENTO _____ /2017

RDS

1221/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos regimentais, a coautoria no Projeto de Lei 655/2009 de autoria do Vereador Jair Tatto, Chico Macena e Nabil Bonduki.

Atenciosamente,

Soninha Francine
Soninha Francine
Vereadora

Jair Tatto
Jair Tatto
Vereador PT

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

27 SET 2017

SGP. 42

Câmara Municipal de São Paulo
Gabinete da Presidência

Data 20/09/17

Horas: 15:43

Robeliano Santos

CMSP - SGP. 42 - 27/09/2017 - 12:45 - 003394 - 2/2
Matéria PL 655/2009. Documento digitalizado e autenticado por CAIO CEZAR MAIA DE OLIVEIRA. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=170314>.

A Comissão de:

Fin

28 SET 2017

[Assinatura]
Antonio Isoldi Caleari

Supervisor - SGP. 22

RF 11.300

RECEBIDO.

Comissão de Finanças e Orçamento
Em 23/09/17 às 18:00

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue m juntado S, nesta data documento S rubricado S

sob nº _____ e folha _____ de informação nº _____

em _____

Nome Felipe Pontes

RF 11443 SGP-12


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 96 do Proc.
Nº 635 de 20 09
Félpe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 118

**VOTO EM SEPARADO AO RELATÓRIO DO RELATOR DA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/2009**

Parecer 1514

De autoria dos nobres Vereadores Chico Macena, Nabil Bonduki, Jair Tatto e Soninha Francine, o presente projeto de lei visa alterar a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

A propositura estabelece, dentre outras disposições, que os terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais e residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centros culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, calçadas, centro de convenções e centro de eventos deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletário, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte. Atualmente, a Lei nº 14.226 abrange os terminais e estações do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, edificações públicas, condomínios, indústrias, parques e centro de compras.

O projeto dispõe também que os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, e, nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a um percentual do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

Ainda de acordo com a propositura, os estabelecimentos mencionados deverão adequar-se às suas disposições no prazo de 360 dias, e a inobservância de suas disposições pelos estabelecimentos privados sujeitará o infrator às seguintes penalidades: advertência, multa (dobrada na reincidência), e cassação do alvará de funcionamento.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo em seu parecer, onde adapta o projeto a melhor técnica de elaboração legislativa.

A douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas, apresentando em seu parecer substitutivo ao substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, acolhendo sugestões de um dos autores, levando em conta as manifestações em audiência pública.

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. Contudo, a fim de atualizar a propositura, incorporando as novas definições sob a luz do Plano de Mobilidade Municipal, redefinir as penalidades para que não prejudiquem em demasia a atividade econômica, além de rever as obrigações impostas ao setor privado e modernizar o Sistema Cicloviário do Município considerando a experiência adquirida nos últimos anos, apresentamos o seguinte substitutivo:

PL 655/2009



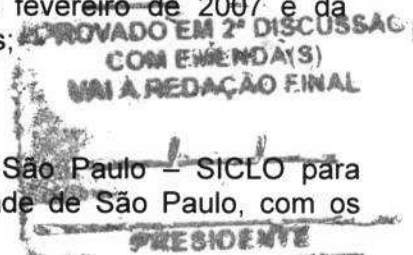
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 113 do Proc. fls. 119
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO AO PROJETO DE LEI Nº 655/09.**



Cria o SICLO – Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, revoga 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 Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO para fomento ao uso de bicicletas como meio transporte na cidade de São Paulo, com os seguintes objetivos:

I – Contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

II – Ampliar e aperfeiçoar continuamente a infraestrutura ciclovitária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta na malha urbana da cidade, incluindo: tratamentos ciclovitários em vias existentes; criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas; previsão de tratamento ciclovitário na infraestrutura viária planejada para o município;

III – Ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São Paulo e reduzindo o uso do transporte motorizado individual;

IV - Contribuir para a melhoria da qualidade ambiental nas cidades, por meio da redução do consumo de combustíveis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), da poluição sonora e de vibrações;

V– Proporcionar a qualificação urbanística, de modo que todos possam se beneficiar da melhoria proporcionada pelo fomento ao uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;

VI - Efetivar o direito à cidade, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social;

VII - Fortalecer o senso de comunidade, melhorar a significação do espaço público e diminuir a violência;

VIII – Incentivar o uso da bicicleta como modo de prestação de serviços e transporte de pequenas cargas, para otimizar e baratear o fluxo de materiais.

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

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

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

III - Ciclovía: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.

IV – Ciclofaixa: faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, com segregação visual do tráfego lindeiro, utilizando parte da pista ou da calçada.

V - Calçada partilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, equiparando-se à ciclofaixa.

VI - Calçada Compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado.

VII - Ciclorrota: rota recomendada para o ciclista por meio de sinalização específica em via compartilhada com os demais veículos, cujas características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação.

VIII – Bicicletário: local reservado para o estacionamento de bicicletas em área pública ou privada, dotado de zeladoria presencial ou eletrônica.

IX – Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas, podendo ser instalado em área pública ou privada.

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

§ 2º Ciclofaixas e ciclovias poderão ser unidirecionais, com sentido único de circulação, ou bidirecionais, com sentido duplo de circulação.

§ 3º A calçada compartilhada será implantada somente na impossibilidade de conexão à rede por outros tratamentos cicloviários e apenas nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 3º - O Sistema Cicloviário será pautado pelos seguintes princípios:

I - Promoção da equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II - Promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, modais de transporte motorizado e a população em geral;

III - Segurança dos ciclistas, em conjunto com os demais usuários das vias, principalmente os pedestres;

IV – Conforto dos ciclistas, de modo a minimizar seu desgaste físico e psicológico;

V – Universalização, de modo a atender à população de todas as idades, condições físicas e renda;

VI - Publicidade e transparência;

VII - Participação social e gestão democrática.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº ~~118~~ ¹¹⁹ do Prv.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 121

Art. 4º - O desenvolvimento de projetos de implantação, ampliação e qualificação do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será orientado pelas seguintes diretrizes:

I - Articulação intersetorial para a formulação, apoio e execução dos programas e ações de mobilidade por bicicletas;

II - Intermodalidade, promovendo-se a integração do Sistema Ciclovitário com outros meios de locomoção e transporte;

III - Funcionalidade, considerando que os percursos ciclovitários devem ligar origens e destinos que atendam a desejos de viagens atuais e futuros;

IV - Linearidade, buscando-se traçar o trajeto com a menor distância possível de viagem;

V - Continuidade e orientação, com a implantação de trechos interconectados, possibilitando a consolidação de uma malha que permita ao usuário definir seu trajeto;

VI - Abrangência de todo o território do município;

VII - Integração com os municípios vizinhos;

VIII - Padronização e uniformidade de sinalização horizontal e vertical, em conformidade com as normas técnicas.

§ 1º - A rede ciclovitária será constituída de modo a possibilitar a conexão dos centros aos bairros, através de estruturas radiais, e também a conexão entre eles, através de estruturas perimetrais.

§ 2º - Nas vias existentes e nas novas estruturas deverá ser observada a declividade da via, visando ao conforto do ciclista.

§ 3º - Na definição de vias para implantação da rede ciclovitária será considerada a ótica do ciclista, independentemente do sentido de direção dos outros modos.

§ 4º - Para melhor integração entre os modos de transporte, as bicicletas do modo dobrável serão consideradas bagagem de mão, podendo ser transportadas nos meios de transporte coletivo, desde que não excedam as dimensões permitidas e que estejam protegidas de modo a não sujar os demais passageiros.

Art. 5º - O SICLO será incorporado ao Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, instituído pela lei 13.241 de 12 de dezembro de 2001.

Art. 6º São elementos constitutivos do Sistema Ciclovitário:

I - Rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, calçadas partilhadas e calçadas compartilhadas;

II - Pontes e passarelas exclusivas para modos ativos, onde o espaço pode ser compartilhado ou partilhado por bicicletas e pedestres, nos mesmos pontos de transposição para os motorizados e outros locais indicados;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 13 do Pro. fls. 122
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

III – Sinalização vertical, horizontal, semafórica, luminosa e demais sinalizações disponíveis para orientar e alertar para o tráfego de ciclistas;

IV - Locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos;

VI - Sistema de bicicletas para uso compartilhado;

VII - Procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inseridos no gerenciamento geral do tráfego do Município;

VIII - O Programa Bike SP, instituído pela Lei Municipal 16.547, de 21 de setembro de 2016

Artigo 7º - A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida de realização de audiências públicas.

Parágrafo único: Previamente às audiências públicas, os planos e projetos iniciais e os estudos de demanda, viabilidade e impacto deverão ser publicados em sítio eletrônico da prefeitura em local e formato de fácil acesso pelos cidadãos.

Art 8º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO promoverá ações:

I – de estímulo ao uso de bicicleta por meio de ações educativas, de comunicação, de mobilização social e eventos, de modo a otimizar o uso da infraestrutura cicloviária e evitar sua ociosidade;

II - educativas permanentes voltadas para ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas e público em geral, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis, o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

III – de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios vizinhos para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias e demais componentes da rede cicloviária;

IV – de negociação com o Estado de São Paulo visando a permitir o transporte de ciclistas com bicicletas no metrô, trens e ônibus intermunicipais;

V – de negociação com o Estado de São Paulo visando a estruturar a circulação de bicicletas nas estradas;

VI – de articulação junto aos órgãos públicos, empresas estatais e concessionárias responsáveis pelas faixas de domínio, que serão consideradas como potenciais ligações da rede cicloviária.

Art. 9º Para auxiliar na segurança viária, poderão ser adotadas, entre outras, as seguintes medidas:

I - redução dos limites de velocidade na malha viária;

II - implantação de ajustes geométricos das vias para acalmamento de tráfego;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 114 do Proc. fls. 123
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

III – restrições ao tráfego de automóveis e implantação de vias exclusivas para modos ativos.

Parágrafo único: a adoção e de uma ou mais medidas será obrigatoriamente amparada por estudos técnicos, devidamente publicizados.

Art. 10º Todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de vias públicas devem contemplar o acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com estudos técnicos, incluindo:

- I- Praças;
- II- vielas sanitárias;
- III- calçadas;
- IV- pontes;
- V- viadutos;
- VI- túneis;
- VII- passagens subterrâneas.

Art. 11 Os parques lineares novos ou existentes devem ser contemplados com a infraestrutura necessária para a mobilidade por bicicleta.

Art 12 As grandes obras em eixos de transporte de média e grande capacidade poderão ter a implantação da estrutura cicloviária como quesito de compensação ambiental.

Art 13 Nos projetos das Operações Urbanas Consorciadas, a infraestrutura para o modo ativo deverá estar contemplada.

Art. 14 As Certidões de Diretrizes dos Pólos Geradores poderão incluir a previsão de implantação de infraestrutura cicloviária.

Art. 15 São diretrizes específicas do estacionamento de bicicletas:

- I – Intermodalidade - Proporcionar condições para a integração com o transporte coletivo;
- II – Segurança – Proporcionar condições adequadas de iluminação, visibilidade e monitoramento, para evitar furtos e assaltos;
- III – Acessibilidade – Proporcionar condições para o acesso dos cidadãos aos equipamentos e serviços da cidade.

Parágrafo único - Todos os projetos de reformas e de novas estações e terminais de transporte público coletivo de média e alta capacidade devem prever a implantação de bicicletários adequados à demanda atual e futura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 102 do Proc.
Nº 655 de 2009
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 124

Art. 16 As áreas comerciais, industriais, de serviços, institucionais e todos os locais com grande fluxo de pessoas deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas com paraciclôs ou bicicletários, em especial:

- a) órgãos e edificações públicas,
- b) Centros de Acolhida para população em situação de rua,
- c) Núcleos de Convivência para população em situação de rua,
- d) parques,
- e) praças,
- f) ruas comerciais,
- g) calçadas,
- h) supermercados de grande porte,
- i) shopping centers,
- j) estabelecimentos de ensino de grande porte,
- k) centros de convenções e de eventos,
- l) museus, teatros e cinemas,
- m) casas de cultura e centros culturais,
- n) casas de shows,
- o) agências bancárias,
- p) condomínios.

§ 1º A operação dos bicicletários pode ser realizada diretamente pelo poder público, em parceria com o setor privado ou apenas pelo setor privado.

§ 2º A operação dos bicicletários poderá ser associada a estruturas de apoio que ofereçam receita adicional, tais como oficinas mecânicas, cafés, lojas e outras atividades comerciais e de serviços úteis para o usuário;

§ 3º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar no mínimo 2% (dois por cento) de sua área para bicicletários.

§ 4º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicletas não poderá ser superior a 10% (dez por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 5º O disposto no parágrafo acima não se aplica às áreas de Zona Azul, que poderão ter vagas para estacionamentos de bicicletas que estarão dispensadas de cobrança.

Art. 17 São diretrizes específicas do compartilhamento de bicicletas:

I - Implementar sistema de bicicletas compartilhadas que atenda a todas as regiões da cidade, considerando o uso atual da bicicleta e também o potencial de uso do sistema;

II - Integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao sistema de transporte público coletivo de passageiros;

III - Integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao Bilhete Único;

IV - Coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento ciclovitário;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 116 do Proc. fls. 125
Nº 655 de 20 10
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

V - Manter operação equilibrada, oferecendo bicicletas e vagas disponíveis em todas as estações durante seu período de funcionamento;

VI - Implementar um sistema com padrão único para o travamento das bicicletas às estações, permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra.

Art. 18 Nas ciclovias e ciclofaixas poderão ser autorizados, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito:

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.

Art. 19 Fica criado Comitê Executivo Intersecretarial, vinculado ao Gabinete do Secretário Municipal de Transporte, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO.

§ 1º O Comitê será composto por 1 (um) representante de cada uma das seguintes instituições:

- a) Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
- b) Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;
- c) São Paulo Transportes – SP Trans;
- d) Secretaria Municipal de Serviços e Obras;
- e) Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;
- f) Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais;
- g) Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente;
- h) Secretaria Municipal de Governo.

§ 2º Poderão ser convidados representantes de Secretarias Estaduais como membros fixos permanentes ou em ocasiões específicas.

§ 3º O Comitê Intersecretarial reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês.

§ 4º A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes será responsável pela Coordenação do Comitê Intersecretarial

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



Folha nº ¹⁰⁴~~117~~ do Proc.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

I – advertência;

II – reiteração da advertência;

III – multa.

Parágrafo 1º O valor da multa será de R\$250,00 a R\$1.000,00, conforme a dimensão do estabelecimento, dobrado a cada reincidência.

Parágrafo 2º 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.

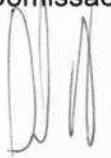
Art. 21 Os estabelecimentos mencionados no art. 8º deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 180 (cento e ^{oitenta}~~vinte~~) dias.

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 das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

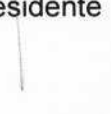
Art. 24. Ficam revogadas as disposições em contrário e as Leis 13.995, de 10 de junho de 2005 e 14.266, de 6 de fevereiro de 2007.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 25/10/17


Ver. Jair Tatto
Presidente

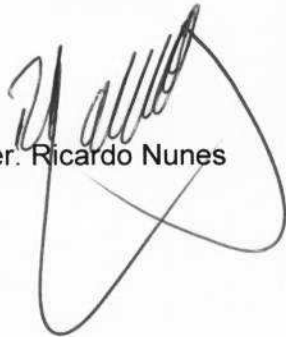

Ver. Atilio Francisco


Ver. Aurelio Nomura


Ver. Isac Felix


Ver. Ota


Ver. Reginaldo Tripoli
Autor do Voto em Separado


Ver. Ricardo Nunes


Ver. Rodrigo Goulart


Ver. Zé Turin

REL. Nº 1.538/2017

Felipe Fairbanks
RF. 11.443

Materia PL 655/2009. Documento digitalizado e autenticado por CAIO CEZAR MAIA DE OLIVEIRA. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=170314>.


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
**PARECER Nº
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/2009**
DA COMISSÃO DE FINANÇAS E

De autoria dos nobres Vereadores Chico Macena, Nabil Bonduki e Jair Tatto, o presente projeto de lei visa alterar a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

A propositura estabelece, dentre outras disposições, que os terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais e residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centros culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, calçadões, centro de convenções e centro de eventos deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletário, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte. Atualmente, a Lei 14.226 abrange os terminais e estações do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, edificações públicas, condomínios, indústrias, parques e centro de compras.

O projeto dispõe também que os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, e, nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a um percentual do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

Ainda de acordo com a propositura, os estabelecimentos mencionados deverão adequar-se às suas disposições no prazo de 360 dias, e a inobservância de suas disposições pelos estabelecimentos privados sujeitará o infrator às seguintes penalidades: advertência, multa (dobrada na reincidência) e cassação do alvará de funcionamento.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo em seu parecer, adaptando o projeto a melhor técnica de elaboração legislativa.

A colenda Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas, apresentando em seu parecer substitutivo ao substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, acolhendo sugestões de um dos autores, levando em conta as manifestações em audiência pública.

O Executivo, ao se manifestar em resposta a quesitos enviados por esta Comissão, elencou diversas sugestões de caráter técnico, notadamente em relação a nomenclaturas e definições de termos, que deveriam ser incluídos no substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

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 ao substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, portanto, é o parecer. Contudo, a fim de acolher as sugestões do Executivo e visando aperfeiçoar a propositura, apresentamos o seguinte substitutivo:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 97 do Proc. fls. 129
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

SUBSTITUTIVO Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 655/2009

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

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

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

§ 1º O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

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

- I – a segurança dos ciclistas, tanto isoladamente quanto em conjunto como os demais usuários das vias;
- II – a atratividade, de modo que o uso da infraestrutura cicloviária, nela incluída a sinalização de trânsito, seja otimizada e evitada sua ociosidade;
- III – a coerência, de modo a que os percursos cicloviários conectem origens e destinos de viagens, tenham padronização, uniformidade e legibilidade;
- IV – a continuidade, de modo a que fique concretizado no sistema viário o percurso cicloviário, inclusive o acesso e difusão das pistas e faixas exclusivas para bicicletas;
- V – a direiteza na definição dos percursos, de modo a que haja economia de tempo e de esforço dos ciclistas;
- VI – o conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e psicológico dos ciclistas;
- VII – a integração modal, de modo a que todos os modos de transporte possam ser usados pelo cidadão, segundo suas conveniências e necessidades;
- VIII – a qualificação urbanística e ambiental, de modo a que todos possam beneficiar-se da melhoria proporcionada pelo fomento do uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;
- IX – a criação e o tratamento tanto da infraestrutura voltada para o percurso cicloviário, quanto para o estacionamento de bicicletas;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 48 do Proc.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 130

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

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

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

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

II – Ciclista: condutor de ciclos;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 1º-C Fica permitida a instalação de **bicicletários** em áreas de Zona Azul.

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

Art. 3º Fica **alterado o inciso I** e acrescentados incisos III e IV ao art. 2º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

“Art. 2º ...

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, **ciclorrotas, calçadas partilhadas e compartilhadas;**

II - ...

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

"Art. 3º ...

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

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

"Art. 6º ...

Parágrafo único. A ciclofaixa e a ciclorrota poderão ser adotadas, em substituição à ciclovia, quando não houver possibilidade ou necessidade técnica." (NR)

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

"Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, centros educacionais, faculdades pública ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande afluxo 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 3% (três por cento) de sua área para **bicicletários**.

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

§ 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." (NR)

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 108 do Proc. fls. 132
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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

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

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

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

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

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

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

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores **e de transporte público**, 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.” (NR)

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

“Art. 16. Os eventos ciclísticos com fins lucrativos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.” (NR)

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

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

§ 1º O CMPC será composto na seguinte conformidade:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



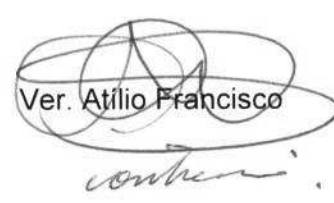
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 102 do Proc. fls. 134
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 25/10/17

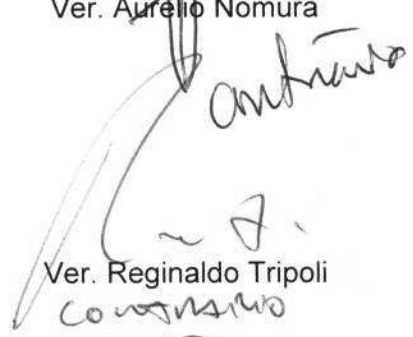

Ver. Jair Tatto
Presidente


Ver. Atilio Francisco


Ver. Aurelio Nomura


Ver. Isac Felix
Relator


Ver. Ota


Ver. Reginaldo Tripoli


Ver. Ricardo Nunes

Ver. Rodrigo Goulart


Ver. Soninha Francine



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VOTO EM SEPARADO AO RELATÓRIO DO RELATOR DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/2009

De autoria dos nobres Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, o presente projeto de lei visa alterar a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo.

A propositura estabelece, dentre outras disposições, que os terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais e residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centros culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, calçadas, centro de convenções e centro de eventos deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletário, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte. Atualmente, a Lei 14.226 abrange os terminais e estações do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, edificações públicas, condomínios, indústrias, parques e centro de compras.

O projeto dispõe também que os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, e, nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a um percentual do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

Ainda de acordo com a propositura, os estabelecimentos mencionados deverão adequar-se às suas disposições no prazo de 360 dias, e a inobservância de suas disposições pelos estabelecimentos privados sujeitará o infrator às seguintes penalidades: advertência, multa (dobrada na reincidência), e cassação do alvará de funcionamento.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo em seu parecer, onde adapta o projeto a melhor técnica de elaboração legislativa.

A douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas, apresentando em seu parecer substitutivo ao substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, acolhendo sugestões de um dos autores, levando em conta as manifestações em audiência pública.

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 ao substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, portanto, é o voto. Contudo, a fim de que não haja novos ônus à já combalida atividade comercial do Município, apresentamos o seguinte substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 655/2009

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

113
Folha nº ~~107~~ do Proc.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

§ 1º - O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

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

- I – a segurança dos ciclistas, tanto isoladamente quanto em conjunto como os demais usuários das vias;
- II – a atratividade, de modo que o uso da infraestrutura cicloviária, nela incluída a sinalização de trânsito, seja otimizada e evitada sua ociosidade;
- III – a coerência, de modo a que os percursos cicloviários conectem origens e destinos de viagens, tenham padronização, uniformidade e legibilidade;
- IV – a continuidade, de modo a que fique concretizado no sistema viário o percurso cicloviário, inclusive o acesso e difusão das pistas e faixas exclusivas para bicicletas;
- V – a direiteza na definição dos percursos, de modo a que haja economia de tempo e de esforço dos ciclistas;
- VI – o conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e psicológico dos ciclistas;
- VII – a integração modal, de modo a que todos os modos de transporte possam ser usados pelo cidadão, segundo suas conveniências e necessidades;
- VIII – a qualificação urbanística e ambiental, de modo a que todos possam beneficiar-se da melhoria proporcionada pelo fomento do uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;
- IX – a criação e o tratamento tanto da infraestrutura voltada para o percurso cicloviário, quanto para o estacionamento de bicicletas;
- X – o eficaz gerenciamento da circulação, em particular no que se refere à sinalização horizontal, vertical e semaforica, consideradas as bicicletas isoladamente e no conjunto com os demais usuários das vias." (NR)

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 114 do Proc.Nº 655 de 20 09

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 137

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 2º ...

I - ...

II - ...

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

IV – órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.”

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

“Art. 3º ...

...

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

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

“Art. 6º ...

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº ¹¹⁵~~106~~ do Proc
Nº 655 de 2009
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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

“Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, escolas públicas, parques, praças, casas de cultura, centro culturais, , 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 devem reservar 3% (três por cento) de sua área para estacionamento de bicicletas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 116 do Pro.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 139

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.” (NR)

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

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

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

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

§ 1º O CMPC será composto na seguinte conformidade:

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

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 108 do Pro.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 140

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em

25/10/17

Ver. Jair Tatto
Presidente

Contrário

Ver. Isac Felix
Relator

Contrário

Ver. Ricardo Nunes
Autor do Voto em Separado

Rel 1540

Ver. Atílio Francisco

Contrário

Ver. Ota

Contrário

Ver. Rodrigo Goulart

Contrário

Ver. Aurélio Nomura

Contrário

Ver. Reginaldo Tripoli

Contrário

Verª. Soninha Francine

Contrário

Relatório
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE _____
Pág. _____ Col. _____
Conteúdo _____

SEM EFEITO

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 118
folha de informação sob
nº 119, 15, 12, 17

Marcia Gazon
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.939

Marcia Gaziotti
PF. 515.579



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

LIDO E APROVADO
14 DEZ. 2017
PRESIDENTE

EMENDA AO PROJETO DE LEI 655/2009

"Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, (Sobre o Sistema Cicloviário) e dá outras providencias. Câmara Municipal de São Paulo altera o § 4º artigo 4º, Art. 12 e Art. 19 Passando a seguinte redação :

Art 4º (...)

§ 4º Para melhor integração entre os modos de transporte, as bicicletas do modo dobrável serão consideradas bagagem de mão, podendo ser transportadas nos meios de transporte coletivo, desde que não excedam as dimensões permitidas e que estejam protegidas de modo a não causar incomodidade ou colocar em risco os demais passageiros".

Art 12 º - As grandes obras em eixos de transporte de média e grande capacidade poderão ter a implantação da estrutura cicloviária como um dos quesitos de compensação ambiental.

Artigo 19- Acrescer o item (i) "Câmara Municipal de São Paulo".

Soninha Francine
Vereador (PPS)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 143

do processo nº 01-655 de /2009 15/12/2017

Papel para informação, rubricado como folha nº 119

(a)

Marcia Garib
Auxiliar Técnica Administrativo
RF 51.539

À

Douta Comissão de Administração Pública

A Emenda de nº 1, ao presente Projeto de Lei foi aprovada em 2ª discussão e votação na forma do Substitutivo da Comissão de Finanças e Orçamento na 99ª Sessão Extraordinária, no dia 14 de dezembro de 2017.

Encaminho os presentes autos para elaboração da Redação Final.

15/12/2017

Carlos Eduardo de Araujo
Secretário de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 15/12/17 AO 18:45 HS
POR [assinatura]
SAÍDA 12/12/17 ÀS 11 H ASS: Linu

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 12/01/18 às 10h
[assinatura] RF 100.465

Ao Vereador / A Vereadora
Paulo Frange
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 27, 02, 2018
[assinatura] Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 27/02/2018 AO 17 HS
POR [assinatura]
SAÍDA 01/03/18 ÀS 16 H30 ASS: [assinatura]

segue juntado nesta data documentos
papel de informação rubricado sob folha
nº 220-229 Em 14, 03, 2018

[assinatura]
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

PARECER Nº 82/2018 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
PROPONDO A REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE LEI Nº 0655/09.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Chico Macena, que "cria o SICLO – Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências".

O projeto recebeu parecer pela legalidade com substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa; parecer favorável com substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; parecer favorável das Comissões de Administração Pública e de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, nos termos do Substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e parecer favorável com Substitutivo da Comissão de Finanças e Orçamento.

Tendo em vista a aprovação da Emenda nº 1 na forma do Substitutivo da Comissão de Finanças e Orçamento, em segunda discussão e votação, na 99ª Sessão Extraordinária realizada em 14/12/2017, foi o projeto encaminhado a esta Comissão para a elaboração do parecer propondo a sua redação final.

Com fundamento no art. 259, parágrafo único do Regimento Interno, corrige-se: i) a menção equivocada constante do art. 21, o qual, em realidade pretendia referir-se ao art. 16 e não ao art. 8º como constou; e ii) a numeração dos incisos do art. 6º, que pulava o inciso V.

Feitas as modificações necessárias à incorporação ao texto das alterações aprovadas, segue abaixo o texto com a redação final ao projeto:

PROJETO DE LEI Nº 0655/09

Cria o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo - SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007 e dá outras providências.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 101
Proc. n.º 655 / 2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo - SICLO para fomento ao uso de bicicletas como meio de transporte na cidade de São Paulo, com os seguintes objetivos:

I - contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

II - ampliar e aperfeiçoar continuamente a infraestrutura ciclovitária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta na malha urbana da cidade, incluindo: tratamentos ciclovitários em vias existentes; criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas; previsão de tratamento ciclovitário na infraestrutura viária planejada para o município;

III - ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São Paulo e reduzindo o uso do transporte motorizado individual;

IV - contribuir para a melhoria da qualidade ambiental nas cidades, por meio da redução do consumo de combustíveis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), da poluição sonora e de vibrações;

V- proporcionar a qualificação urbanística, de modo que todos possam se beneficiar da melhoria proporcionada pelo fomento ao uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;

VI - efetivar o direito à cidade, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social;

VII - fortalecer o senso de comunidade, melhorar a significação do espaço público e diminuir a violência;

VIII - incentivar o uso da bicicleta como modo de prestação de serviços e transporte de pequenas cargas, para otimizar e baratear o fluxo de materiais.

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

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

II - ciclo: veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana;

III - ciclovía: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0655-09

Folha 122 fls. 147
Proc. nº. 655/2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.278

IV - ciclofaixa: faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, com segregação visual do tráfego lindeiro, utilizando parte da pista ou da calçada;

V - calçada partilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, equiparando-se à ciclofaixa;

VI - calçada compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado;

VII - ciclorrota: rota recomendada para o ciclista por meio de sinalização específica em via compartilhada com os demais veículos, cujas características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação;

VIII - bicicletário: local reservado para o estacionamento de bicicletas em área pública ou privada, dotado de zeladoria presencial ou eletrônica;

IX - paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas, podendo ser instalado em área pública ou privada;

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

§ 2º Ciclofaixas e ciclovias poderão ser unidirecionais, com sentido único de circulação, ou bidirecionais, com sentido duplo de circulação.

§ 3º A calçada compartilhada será implantada somente na impossibilidade de conexão à rede por outros tratamentos cicloviários e apenas nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 3º O Sistema Cicloviário será pautado pelos seguintes princípios:

I - promoção da equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II - promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, modais de transporte motorizado e a população em geral;

III - segurança dos ciclistas, em conjunto com os demais usuários das vias, principalmente os pedestres;

IV - conforto dos ciclistas, de modo a minimizar seu desgaste físico e psicológico;

V - universalização, de modo a atender à população de todas as idades, condições físicas e renda;

VI - publicidade e transparência;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 123 fls. 148
Proc. nº. 655/2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

VII - participação social e gestão democrática.

Art. 4º O desenvolvimento de projetos de implantação, ampliação e qualificação do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será orientado pelas seguintes diretrizes:

I - articulação intersetorial para a formulação, apoio e execução dos programas e ações de mobilidade por bicicletas;

II - intermodalidade, promovendo-se a integração do Sistema Ciclovitário com outros meios de locomoção e transporte;

III - funcionalidade, considerando que os percursos ciclovitários devem ligar origens e destinos que atendam a desejos de viagens atuais e futuros;

IV - linearidade, buscando-se traçar o trajeto com a menor distância possível de viagem;

V - continuidade e orientação, com a implantação de trechos interconectados, possibilitando a consolidação de uma malha que permita ao usuário definir seu trajeto;

VI - abrangência de todo o território do município;

VII - integração com os municípios vizinhos;

VIII - padronização e uniformidade de sinalização horizontal e vertical, em conformidade com as normas técnicas.

§ 1º A rede ciclovitária será constituída de modo a possibilitar a conexão dos centros aos bairros, através de estruturas radiais, e também a conexão entre eles, através de estruturas perimetrais.

§ 2º Nas vias existentes e nas novas estruturas deverá ser observada a declividade da via, visando ao conforto do ciclista.

§ 3º Na definição de vias para implantação da rede ciclovitária será considerada a ótica do ciclista, independentemente do sentido de direção dos outros modos.

§ 4º Para melhor integração entre os modos de transporte, as bicicletas do modo dobrável serão consideradas bagagem de mão, podendo ser transportadas nos meios de transporte coletivo, desde que não excedam as dimensões permitidas e que estejam protegidas de modo a não causar incomodidade ou colocar em risco os demais passageiros.

Art. 5º O SICLO será incorporado ao Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, instituído pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 6º São elementos constitutivos do Sistema Ciclovitário:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 64 / 149
Proc. nº 655 / 2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.278

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, calçadas partilhadas e calçadas compartilhadas;

II - pontes e passarelas exclusivas para modos ativos, onde o espaço pode ser compartilhado ou partilhado por bicicletas e pedestres, nos mesmos pontos de transposição para os motorizados e outros locais indicados;

III - sinalização vertical, horizontal, semaforica, luminosa e demais sinalizações disponíveis para orientar e alertar para o tráfego de ciclistas;

IV - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos;

V - sistema de bicicletas para uso compartilhado;

VI - procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inseridos no gerenciamento geral do tráfego do Município;

VII - o Programa Bike SP, instituído pela Lei Municipal 16.547, de 21 de setembro de 2016.

Art. 7º A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida de realização de audiências públicas.

Parágrafo único. Previamente às audiências públicas, os planos e projetos iniciais e os estudos de demanda, viabilidade e impacto deverão ser publicados em sítio eletrônico da prefeitura em local e formato de fácil acesso pelos cidadãos.

Art 8º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo - SICLO promoverá ações:

I - de estímulo ao uso de bicicleta por meio de ações educativas, de comunicação, de mobilização social e eventos, de modo a otimizar o uso da infraestrutura cicloviária e evitar sua ociosidade;

II - educativas permanentes voltadas para ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas e público em geral, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis, o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

III - de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios vizinhos para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias e demais componentes da rede cicloviária;

IV - de negociação com o Estado de São Paulo visando a permitir o transporte de ciclistas com bicicletas no metrô, trens e ônibus intermunicipais;

V - de negociação com o Estado de São Paulo visando a estruturar a circulação de bicicletas nas estradas;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 155 / 150
Proc. nº 655 / 2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

VI - de articulação junto aos órgãos públicos, empresas estatais e concessionárias responsáveis pelas faixas de domínio, que serão consideradas como potenciais ligações da rede cicloviária.

Art. 9º Para auxiliar na segurança viária, poderão ser adotadas, entre outras, as seguintes medidas:

- I - redução dos limites de velocidade na malha viária;
- II - implantação de ajustes geométricos das vias para acalmamento de tráfego;
- III - restrições ao tráfego de automóveis e implantação de vias exclusivas para modos ativos.

Parágrafo único. A adoção de uma ou mais medidas será obrigatoriamente amparada por estudos técnicos, devidamente publicizados.

Art. 10. Todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de vias públicas devem contemplar o acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com estudos técnicos, incluindo:

- I - praças;
- II - vielas sanitárias;
- III - calçadas;
- IV - pontes;
- V - viadutos;
- VI - túneis;
- VII - passagens subterrâneas.

Art. 11. Os parques lineares novos ou existentes devem ser contemplados com a infraestrutura necessária para a mobilidade por bicicleta.

Art. 12. As grandes obras em eixos de transporte de média e grande capacidade poderão ter a implantação da estrutura cicloviária como um dos quesitos de compensação ambiental.

Art. 13. Nos projetos das Operações Urbanas Consorciadas, a infraestrutura para o modo ativo deverá estar contemplada.

Art. 14. As Certidões de Diretrizes dos Pólos Geradores poderão incluir a previsão de implantação de infraestrutura cicloviária.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0655-09

Folha 126 fls. 151
 Proc. nº 655/2009
 Caio C. Maia de Oliveira
 Técnico Administrativo
 RF: 41.276

Art. 15. São diretrizes específicas do estacionamento de bicicletas:

- I – intermodalidade: proporcionar condições para a integração com o transporte coletivo;
- II – segurança: proporcionar condições adequadas de iluminação, visibilidade e monitoramento, para evitar furtos e assaltos;
- III – acessibilidade: proporcionar condições para o acesso dos cidadãos aos equipamentos e serviços da cidade.

Parágrafo único. Todos os projetos de reformas e de novas estações e terminais de transporte público coletivo de média e alta capacidade devem prever a implantação de bicicletários adequados à demanda atual e futura.

Art. 16. As áreas comerciais, industriais, de serviços, institucionais e todos os locais com grande fluxo de pessoas deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas com paraciclos ou bicicletários, em especial:

- a) órgãos e edificações públicas;
- b) Centros de Acolhida para população em situação de rua;
- c) Núcleos de Convivência para população em situação de rua;
- d) parques;
- e) praças;
- f) ruas comerciais;
- g) calçadas;
- h) supermercados de grande porte;
- i) shopping centers;
- j) estabelecimentos de ensino de grande porte;
- k) centros de convenções e de eventos;
- l) museus, teatros e cinemas;
- m) casas de cultura e centros culturais;
- n) casas de shows;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Ofício 527
Proc. nº. 655/2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RE: 11.278
fls. 152

o) agências bancárias;

p) condomínios.

§ 1º A operação dos bicicletários pode ser realizada diretamente pelo poder público, em parceria com o setor privado ou apenas pelo setor privado.

§ 2º A operação dos bicicletários poderá ser associada a estruturas de apoio que ofereçam receita adicional, tais como oficinas mecânicas, cafés, lojas e outras atividades comerciais e de serviços úteis para o usuário.

§ 3º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar no mínimo 2% (dois por cento) de sua área para bicicletários.

§ 4º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicletas não poderá ser superior a 10% (dez por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 5º O disposto no parágrafo acima não se aplica às áreas de Zona Azul, que poderão ter vagas para estacionamentos de bicicletas que estarão dispensadas de cobrança.

Art. 17. São diretrizes específicas do compartilhamento de bicicletas:

I - implementar sistema de bicicletas compartilhadas que atenda a todas as regiões da cidade, considerando o uso atual da bicicleta e também o potencial de uso do sistema;

II - integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao sistema de transporte público coletivo de passageiros;

III - integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao Bilhete Único;

IV - coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento ciclovário;

V - manter operação equilibrada, oferecendo bicicletas e vagas disponíveis em todas as estações durante seu período de funcionamento;

VI - implementar um sistema com padrão único para o travamento das bicicletas às estações, permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra.

Art. 18. Nas ciclovias e ciclofaixas poderão ser autorizados, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 128
Proc. nº 0655/2009 fls. 153

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RE: 11.278

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.

Art. 19. Fica criado Comitê Executivo Intersecretarial, vinculado ao Gabinete do Secretário Municipal de Transporte, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO.

§ 1º O Comitê será composto por 1 (um) representante de cada uma das seguintes instituições:

- a) Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
- b) Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;
- c) São Paulo Transportes - SP Trans;
- d) Secretaria Municipal de Serviços e Obras;
- e) Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;
- f) Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais;
- g) Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente;
- h) Secretaria Municipal de Governo;
- i) Câmara Municipal de São Paulo.

§ 2º Poderão ser convidados representantes de Secretarias Estaduais como membros fixos permanentes ou em ocasiões específicas.

§ 3º O Comitê Intersecretarial reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês.

§ 4º A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes será responsável pela Coordenação do Comitê Intersecretarial.

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

I - advertência;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0655-09

Folha 129 fls. 154
Proc. nº. 655/2009
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.278

II - reiteração da advertência;

III - multa.

§ 1º O valor da multa será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta) a R\$1.000,00 (mil reais), conforme a dimensão do estabelecimento, dobrado a cada reincidência.

§ 2º 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. 16 deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) 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 das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 24. Ficam revogadas as disposições em contrário e as Leis 13.995, de 10 de junho de 2005 e 14.266, de 6 de fevereiro de 2007.

Sala da Comissão de Administração Pública, 14/03/2018

GILSON BARRETO
(Presidente)

ANTONIO DONATO

MÁRIO COVAS NETO

RINALDI DIGILIO

DAVID SOARES

PAULO FRANGE

RUTE COSTA

REL. Nº 89/2018

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 15 / 03 / 2018

Pág. 83 Col. IV

Conferido *Maia*

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

À SGP - 21

Em 15 / 03 / 2018

Maia

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276