

Folha nº 07 do proc.
Nº 01-6555 de 09

Ass. Clotilde - Ass. Parlamentar
Nº 100.408



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VEREADOR CHICO MACENA

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL

01- 00655/2009

PREJUDICADO

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

12 DEZ. 2017

PRESIDENTE

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

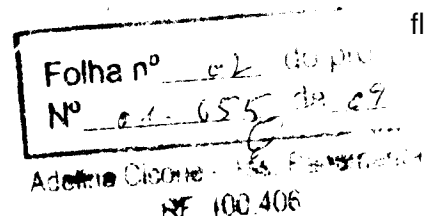
07 OUT 2009

SGP.42

11130 07/10/2009 004452 - Protocolo Legislativo - SGP.22

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

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III - de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV - de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V - de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

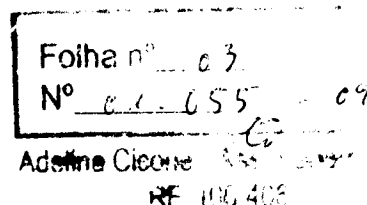
VI - de negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

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

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

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

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



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

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

Art. 9º Ciclofaixa é a faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

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

Art. 10. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 04 de 05
Nº 04.655 de 07

Adelino Ciccone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Folha nº 25 do p
Nº 655 de 09
Adelino Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

I - advertência;

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

III - cassação do alvará de funcionamento.

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 02 de setembro de 2009.



CHICO MACENA

Vereador

Folha nº 66
Nº 61-655 de 69
Adelino Cleone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 07

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

Adelina Cicone Battochio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

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

13/10/09

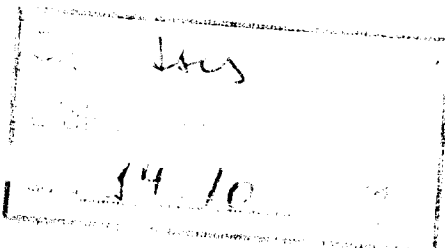
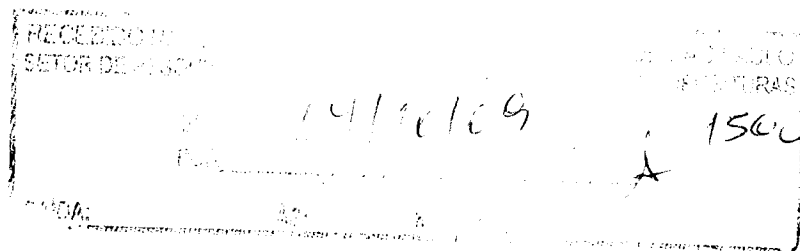
Inácio Veiga

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

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

13/10/09

Ângela Bordin Andreoni
ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2



Resposta eletrônica
SP 15/10/09

Isa Duda de P. Antunes

Marcelo F. P. Matos
Marcelo F. P. Matos
Procurador de Leg. Externos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguim...

Re. OR 25 16 10/09

Isa Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0655/09

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

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

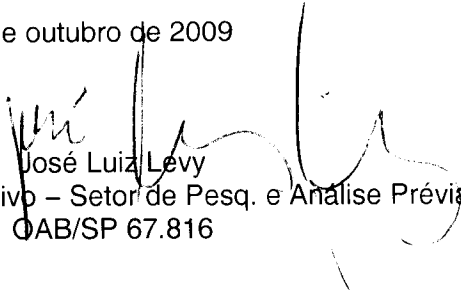
Cópias das leis e dos projetos apontados acima acompanham esta informação.



PL 655/2009
10/10/2009
111.393

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

São Paulo, 16 de outubro de 2009


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


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

PESQUISA EM BASE DE DADOS SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

Base de dados : legis
 Pesquisa : lei AND 10907

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando : 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

seleciona

para imprimir

Título: LEI Nº 10.907 18/12/1990 (ver documento)
 Ementa: Sem revogação expressa
 Paulo, e da outras providências.
 Projeto: Projeto de Lei Nº 382/1989 (ver documento)
 Autor(es): Walter Feldman
 Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
 PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
 Alterações: Lei 11.784/1995 - Altera o art. 2º desta Lei. (ver documento)

página 1 de 1

Refinar a pesquisa
 Base de dados : legis

Formulario livre
 Pesquisar por : Formulário avançado

Entre uma ou mais palavras

lei 10907

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

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

O Diretor Geral,

Veriano Midena

10
655-107
107

LEI Nº 11.784 DE 24 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 662/93)
(Vereadora Ana Martins)

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

Miguel Colasuonno, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

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

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

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

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

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

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

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

O Presidente,
Miguel Colasuonno

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

O Diretor Geral,
Carlos Borromeu Tini

legis - Resultado página 1



PESQUISA EM BASE DE DADOS

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

13
655/09
18/6/2009
RF. 11.007

SUA SELEÇÃO

ENVIAR RESULTADO

NOVA PESQUISA

CONFIG

FIM DA PAGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 13995

Referências encontradas : 1 [refinar](#)

Mostrando: 1 .. 1 no formato **[Resumido]**

página 1 de 1

1 / 1

legis

☐ seleciona

para imprimir

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Adolfo Quintas

página 1 de 1

SUA SELEÇÃO

INICIO DA PAGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livre

Pesquisar por : [Formulário avançado](#)

Entre uma ou mais palavras

lei 13995

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

CONFIG

PESQUISAR

PL 655/2009
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527
 528
 529
 530
 531
 532
 533
 534
 535
 536
 537
 538
 539
 540
 541
 542
 543
 544
 545
 546
 547
 548
 549
 550
 551
 552
 553
 554
 555
 556
 557
 558
 559
 560
 561
 562
 563
 564
 565
 566
 567
 568
 569
 570
 571
 572
 573
 574
 575
 576
 577
 578
 579
 580
 581
 582
 583
 584
 585
 586
 587
 588
 589
 590
 591
 592
 593
 594
 595
 596
 597
 598
 599
 600
 601
 602
 603
 604
 605
 606
 607
 608
 609
 610
 611
 612
 613
 614
 615
 616
 617
 618
 619
 620
 621
 622
 623
 624
 625
 626
 627
 628
 629
 630
 631
 632
 633
 634
 635
 636
 637
 638
 639
 640
 641
 642
 643
 644
 645
 646
 647
 648
 649
 650
 651
 652
 653
 654
 655
 656
 657
 658
 659
 660
 661
 662
 663
 664
 665
 666
 667
 668
 669
 670
 671
 672
 673
 674
 675
 676
 677
 678
 679
 680
 681
 682
 683
 684
 685
 686
 687
 688
 689
 690
 691
 692
 693
 694
 695
 696
 697
 698
 699
 700
 701
 702
 703
 704
 705
 706
 707
 708
 709
 710
 711
 712
 713
 714
 715
 716
 717
 718
 719
 720
 721
 722
 723
 724
 725
 726
 727
 728
 729
 730
 731
 732
 733
 734
 735
 736
 737
 738
 739
 740
 741
 742
 743
 744
 745
 746
 747
 748
 749
 750
 751
 752
 753
 754
 755
 756
 757
 758
 759
 760
 761
 762
 763
 764
 765
 766
 767
 768
 769
 770
 771
 772
 773
 774
 775
 776
 777
 778
 779
 780
 781
 782
 783
 784
 785
 786
 787
 788
 789
 790
 791
 792
 793
 794
 795
 796
 797
 798
 799
 800
 801
 802
 803
 804
 805
 806
 807
 808
 809
 810
 811
 812
 813
 814
 815
 816
 817
 818
 819
 820
 821
 822
 823
 824
 825
 826
 827
 828
 829
 830
 831
 832
 833
 834
 835
 836
 837
 838
 839
 840
 841
 842
 843
 844
 845
 846
 847
 848
 849
 850
 851
 852
 853
 854
 855
 856
 857
 858
 859
 860
 861
 862
 863
 864
 865
 866
 867
 868
 869
 870
 871
 872
 873
 874
 875
 876
 877
 878
 879
 880
 881
 882
 883
 884
 885
 886
 887
 888
 889
 890
 891
 892
 893
 894
 895
 896
 897
 898
 899
 900
 901
 902
 903
 904
 905
 906
 907
 908
 909
 910
 911
 912
 913
 914
 915
 916
 917
 918
 919
 920
 921
 922
 923
 924
 925
 926
 927
 928
 929
 930
 931
 932
 933
 934
 935
 936
 937
 938
 939
 940
 941
 942
 943
 944
 945
 946
 947
 948
 949
 950
 951
 952
 953
 954
 955
 956
 957
 958
 959
 960
 961
 962
 963
 964
 965
 966
 967
 968
 969
 970
 971
 972
 973
 974
 975
 976
 977
 978
 979
 980
 981
 982
 983
 984
 985
 986
 987
 988
 989
 990
 991
 992
 993
 994
 995
 996
 997
 998
 999
 1000

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

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

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

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

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

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

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

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

I - bicicletários - local destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração, podendo ser público ou privado;

II - paraciclo - local em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

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

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

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

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

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

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

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

legis - Resultado página 1



PESQUISA EM BASE DE DADOS

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

REF. 112.07

SUA SELEÇÃO

ENVIAR RESULTADO

NOVA PESQUISA

CONFIG

FIM DA PÁGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 14266

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando: 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

legis

seleciona

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

Sem revogação expressa

para imprimir

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

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

Autor(es): Chico Macena

página 1 de 1

SUA SELEÇÃO

INICIO DA PÁGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livre

Pesquisar por : Formulário avançado

Entre uma ou mais palavras

lei 14266

Todas as palavras (AND) Qualquer palavra (OR)

CONFIG

PESQUISAR

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

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

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

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

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

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

Art. 2º O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

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

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

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

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

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

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

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

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

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

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

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

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

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

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

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

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

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

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

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

13
558
RE. 11.207

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Art. 15. O Executivo deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0438/1996

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

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

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

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

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

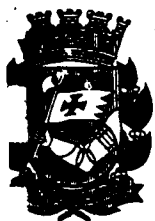


Câmara Municipal de São Paulo

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

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0760/1997

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

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

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

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

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



Câmara Municipal de São Paulo

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

II - Integração com demais projetos desenvolvidos pelas unidades escolares;

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

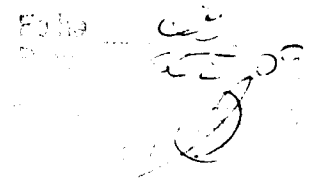
ART. 4º - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias a partir da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões,


WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

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

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

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

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

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

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

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

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

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

RECEBEMOS em 16/04/09
 Hora 17:00
 Assinatura: [assinatura]

SOLANGE RAIHONE DOS SANTOS
 R.P. 10501
 Secretária

Assinatura: [assinatura] Vereadora
 KAMIA

Assinatura: [assinatura]
 Hora 26 11 09
 Assinatura: [assinatura]
 Obs. O prazo de validade é de 05 dias.

RECEBEMOS em 27/11/09
 Hora 17:00
 Assinatura: [assinatura]
 SAÍDA em 12/02/10 14:40
 Assinatura: [assinatura]

23/02/10 17:47
 Assinatura: [assinatura]
 09/03 17:35
 11/04/10 16:59 Hs

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

SOLANGE RAIHONE DOS SANTOS
 [assinatura]



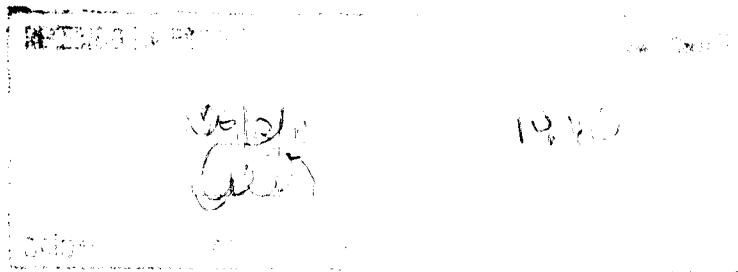
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 26

do processo n.º CL 655 de 2009, 25/3/11 (a) 10

SOLANGE RAHONE DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretária

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
[assinatura]
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Justifica o
Em 25/3/11
[assinatura]
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.



Segue 71 juntado A nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado A sob folha
n.º 27 a 35 #

Em 17/06/2011


ANA LUCIA DE OLIVEIRA SCUSA
RF 100.823
Secretária



**CÂMARA MUNICIPAL DE
O PAULO**

1700655/2009
2009-02-01
2009-02-01

16 - PAR
16- 00510/2011

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

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

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

O projeto merece prosperar. Vejamos.

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

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

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

Neste ponto, oportuno mencionar ilustrativamente posição doutrinária a respeito:

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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

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

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

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

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

24
11/03/2009
J

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

Deve ser consignado, ainda, que a propositura vem ao encontro do disposto na Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e em seu art. 1º, parágrafo único, estabelece que o transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

31
S. 06.06.2007
João Cláudio B. L. L.
17/03/2013

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

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

PREJUDICADO
12 DEZ. 2017
PRESIDENTE

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população. (NR)

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

32
01.06.2009
10/2009

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

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

Art. 2º ...

I - ...

II - ...

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

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

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

Art. 3º ...

...

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

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

Art. 6º ...

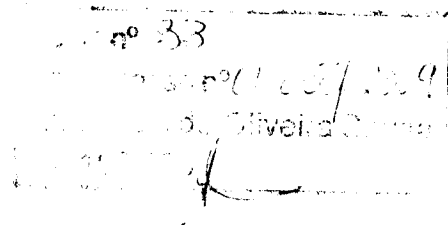
Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia. (NR)

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semafórica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

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

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

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

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

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

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

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

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

I – advertência;

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

III – cassação do alvará de funcionamento.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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

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

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 13/06/11

ARSELINO TATTO

ABOU ANN

DALTON SILVANO

ADILSON AMARAL

FLORIANO PESARO

ADOLFO QUINTAS

JOSÉ AMÉRICO

AURÉLIO MIGUEL

MILTON LEITE

17 - RELCOM
17 - 00529/2011

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18 / 06 / 2011

Pág. 134 Col. 2ª

Conferido SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
R.E. 10801
Secretaria

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.
Em 20 / 06 / 2011

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
R.E. 10801
Secretaria

Relatório da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.
São Paulo, 21 / 06 / 2011 às 16h

Inamar Alves de Sousa Júnior
Secretário de comissões
Reg. 101.204

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora <u>ITALO CARDOSO</u> Selo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. <u>28 / 06 / 2011</u> Cabe o prazo para manifestação, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Regime <u>YM</u> Doc. <u>5</u> Assinatura <u>S</u> <u>20 / 06 / 2011</u> <u>16h</u>
--



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº **36**

do Processo nº **01-655/2009**

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

PRESIDENTE: PAULO FRANGE

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 21 setembro de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

12257

Folha nº 37

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 38
do Processo nº 01-655/2009
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

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

então, como medidas mitigadoras foi colocada (rodízio 4)

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

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

Folha nº 39

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 40 do Processo nº 01-655/2009 Inamar Alves de Sousa Jr. RF: 101.204

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

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

Pode passar para outra projeção, por favor.

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

Por favor, o seguinte slide.

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

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

Pode seguir, por favor.

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

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

Seguinte, por favor.

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 41

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

Agora temos a regulamentação que ocorrerá por conta do Executivo.

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

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

Folha nº 42

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

Estão abertas as inscrições.

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

Tem a palavra a Soninha.

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

O meu receio é o seguinte...(08)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 43

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

das obrigações do Executivo também.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 44

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 45

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

coletiva para falar sobre o uso da bicicleta na cidade.

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

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

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

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

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

Folha nº 46

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 47

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

Era basicamente isso. Obrigada.

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 48

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

reunião.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 49

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

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

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

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

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

Tem a palavra o Sr. Felipe Niski.

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

Folha nº 50

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

Is. 210

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

Muito obrigado.

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

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

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

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

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

Era o que eu tinha a dizer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrigada.

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

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

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

Conheço bem a CET...

- Manifestações fora do microfone.

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

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

Folha nº 52

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

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

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

- Manifestações fora do microfone.

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

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

Folha nº 53

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

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

Tem a palavra o nobre Vereador Juscelino Gadelha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O SR. JUSCELINO GADELHA – Há integração.

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

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

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

Folha nº 54

do Processo nº 01-655/2009

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

S. 214

compartilhada. Ela coexiste com essas outras modalidades.

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

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

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

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

Agradeço a presença de todos, inclusive cicloativistas e quem está participando dos trabalhos. Nobre Vereador Juscelino Gadelha, dê um pulo depois em Tóquio. Lá só há ciclofaixas. Inclusive, há sinalização semaforica que incorpora bicicletas. Isso é muito legal. Estão encerrados os nossos trabalhos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

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

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 20 DE JUNHO DE 2012
OBSERVAÇÕES:

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

12909

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

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

REUNIÃO: 12909

DATA: 20/06/2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A SRA. BRUNA – Muito obrigada.

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

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

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

REUNIÃO: **12909** DATA: **20/06/2012**

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

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Eu que agradeço. Vamos só aguardar agora a apresentação do pedido de requerimento, para que seja arquivado o projeto.
Em não havendo mais nada a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos.

[illegible]

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01203/2012Folha nº 50 do proc.
nº 01.655 de 20 09
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-17**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

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

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

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

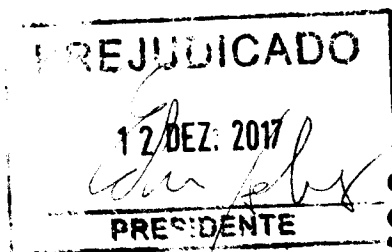
O Plano Diretor Estratégico - PDE, Lei 13.430 de 13 de setembro de 2002, em seu artigo 110, que dispõe sobre a Rede Viária Estrutural do Município, inclui as ciclovias com parte do sistema de circulação constituído por vias estruturais, locais e de pedestres.

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 59 do proc.
nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-1

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

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

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

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 60 de proc.
nº 01-655 de 20 07
Leonardo Amâncio Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

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

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

V – promover o desenvolvimento sustentável.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 61 do proc.nº 01-655 de 20 09Leonardo Amara Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

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 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.

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

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

Art. 2º ...

I - ...

II - ...

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 62 do proc.

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amarel Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-1

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

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

Art. 3º ...

...

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

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

Art. 6º ...

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 63 do proc. fls. 224

nº 01-655 de 20 01

Leonardo Amoral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 64 do proc.nº 01-655 de 2009Leonardo Amara Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09**

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

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semafórica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

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

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

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

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

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

Art. 16-A Fica criado o Conselho Municipal de Política 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:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I – advertência;

II – multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), dobrada na reincidência;

III – cassação do alvará de funcionamento.

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 66 do proc.

nº 01-655 de 20 09

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

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

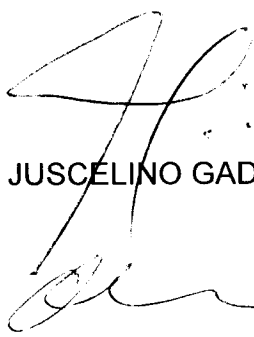
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 15/09/12

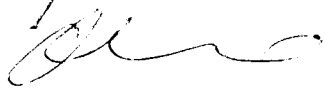
TIÃO FARIAS
Presidente

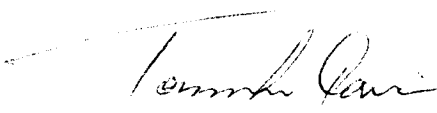

CARLOS NEDER
Relator


CHICO MACENA


DALTON SILVANO


JUSCELINO GADELHA


PAULO FRANGE


TONINHO PAIVA

17 - RELCOM
17- 01220/2012

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

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

Comissão de Administração
Pública
20 / 08 / 12
[assinatura]
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

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

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
NOEMI NONATO
Secretaria de Administração Pública.
22 / 08 / 2012
[assinatura]
O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do art. 33 do R.I.

ENCERRADO PARA ARQUIVAMENTO NOS
termos do art. 276 do Regimento Interno
02 / 01 / 2013
[assinatura]

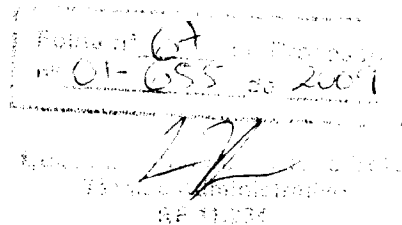
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Processo encerrado com 66 folhas.
Arquivado em 07 / 01 / 2013
Ubirajara

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

Seguem as informações, desta data,
documentos autenticados sob
nº 62 e data de informação
sob nº 68 07 / 03 / 2013
[assinatura]
Técnico Administrativo
RF 11.234



Câmara Municipal de São Paulo



REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00046/2013

Sr. Presidente,

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

Ver. Chico Macena

PDL 55/2010, PDL 31/2011, PDL 02/2012, PL 420/2009, PL 655/2009, PL 405/2010, PL 483/2010, PL 484/2010, PL 486/2010, PL 550/2010, PL 561/2010, PL 46/2011, PL 106/2011, PL 121/2011, PL 32/2011, PL 184/2011, PL 318/2011, PL 355/2011, PL 356/2011, PL 417/2011, PL420/2011, PL 587/2011, PL 605/2011, PL 613/2011, PL 02/2012, PL 40/2012, PL 305/2012, PLO 08/2009, PR 20/2009, PR 39/2009, PR 06/2010, PR 05/2011.

Sala das Sessões, em

Ver. Alfredinho
Líder da Bancada do PT



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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

À SGP.33

Lucas
Técnico Administrativo
RP 91.204

Sra. Supervisora,

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

05/03/2013

Solange

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

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

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

07/10/2013

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

RECEBIDO EM SGP-22

8131/3
Adriana Ciccone
Assistente Administrativo
Região 1 - 400



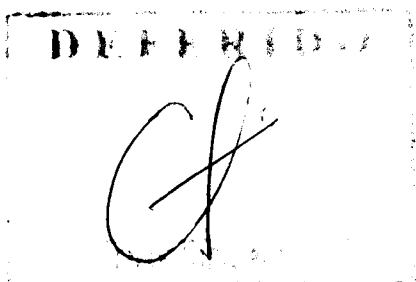
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

22º GABINETE DO VEREADOR NABIL BONDUKI

Forma nº 69 do cron
APC 655/2009
Adelino Oliveira
RF 100413

fls. 231

São Paulo, 12 de março de 2013.



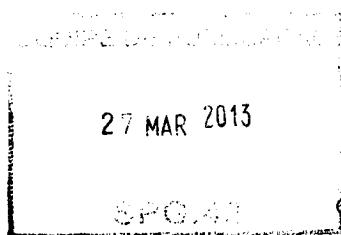
REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00292/2013

Senhor Presidente,

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

Atenciosamente,



NABIL BONDUKI
Vereador

[Handwritten signature of Francisco Macena da Silva]

Com a ciência do autor FRANCISCO MACENA DA SILVA

[Handwritten signature]

CMSP - SPC 22 - 25/03/2013 - 18:14 - 003446 - 17

17:27
18/03/2013

1
A
SGP

Senhora Secretária Geral:

Segue o presente
expediente para providên-
cias, com vista ao aten-
dimento de solicitação
formulada pelo nobre
 Vereador Nathe Bondevi.

SG 10/04/2013

[Assinatura]
Presidência

Administração Pública

10.4.13

[Assinatura]

Solange Raimone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF 10.801

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 10/04/13 às 16h

RF 100465
Etamir Gonçalves Gavioli
Secretário da Comissão
RF - 100465

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue em anexo o presente documento

de 10

10/4/13

RF 100465 SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 70__

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

Cláudia Gonçalves
Secretária de Comissão
n.º 100405

Designação

Ao Vereador

Edinho F. Ferreira

Relatar

Sala da Comissão de Administração Pública

Em 06/05/2013

[Assinatura]
Presidente

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

71/72 070613
R01075

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01017/2013

PL 655/09

71
01-655/09
PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0655/2009.

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

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

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

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

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

17 - RELCOM
17- 01029/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 655/09

72
01-655/09

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

Sala da Comissão de Administração Pública, em

05/06/2013

GILSON BARRETO

ALFREDINHO

DAVID SOARES

ATILIO FRANCISCO

MÁRIO COVAS NETO

CORONEL CAMILO

MARQUITO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 07 / 06 / 13

Pág. 98 Col. 4

Conferido

ESPORTE EDUCAÇÃO
CULTURA
07/06/13
[Assinatura]

TRANSP. ATIV. ECON.
07/06/13
[Assinatura]

RECEBIDO

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

Em 11-06-2013 às 14:00

Inamar Alves de Sousa Junior

Secretário da Comissão

RF - 101204

Ao Vereador / A Vereadora

Exmo. Ver. Ricardo Jung

Para relatar,

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

Em 11/06/13

Presidente

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

Segue - [] juntado - [] nesta data documento(s)

e papel de informação rubricado - [] sob folha(s)

nº 73 Em 04/09/2013

Inamar A. de Sousa Jr.

RF 101204



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação rubricado como folha nº 73

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora
<u>CORONEL TELFARDA</u>
data de entrega: 04/09/2013
Obs. o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R. I.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 655/2009

16 - PAR
16- 00005/2014**DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 655/2009.**

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

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

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

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

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

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

17 - RELCOM
17- 00005/2014

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 655/2009

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

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 655/2009

76
655/09
/

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

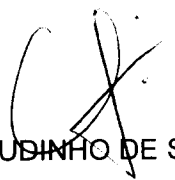
Tendo em vista que o projeto de lei pretende melhorar a Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, adaptando-a às atuais necessidades para o desenvolvimento do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia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

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

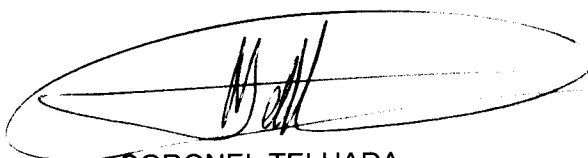

SENIVALDO MOURA
Presidente

AURÉLIO MIGUEL


RICARDO YOUNG
Relator


CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS


CORONEL TELHADA


VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 06 / 02 / 14

Pág. 75 Col. 3

Conferido g

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

SP. 11.120

Secretário

A Comissão de FIN

Em 10 / 02 / 14

Fábio de Castro Paiva

RF. 11.120 g

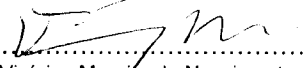
77
10
02 / 14



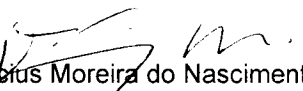
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 77

do processo nº 04-655/09, 10/02/2014


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

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


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

Ao Vereador / À Vereadora

Loércio 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.

Ao Vereador / À Vereadora

Ricardo Nunes

na reunião ordinária de: 06 / 08 / 14

O prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º do artigo 63 do RI. d: 11/08/14.

Redistribuído ao nobre Vereador

Para Relatar,

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 18 de 03 de 15

Presidente

ARILTON NUNES

08 02 2015

Em 05 de 05, nesta data documental nº

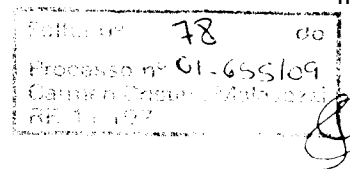
de 78.79 de 02.05.16

Assinado por [assinatura]

Assinado por [assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



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

26/04/2016

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

Ver. Antonio Donato, em
Presidente

27/04/2016



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 79 do fls. 246
Processo nº 01-655169
Carmen Cristina Malavazzi
RP 13 197

São Paulo, 27 de abril de 2016.

Ofício SGP-12 nº 197/2016

Senhor Prefeito,

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

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

Deixei Cristina Matavazzi
C. 11.197 - SGP-12





Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 248

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

80
01-655/09

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 Ciclovitário 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

Antônio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO

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

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 JU

Paula 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,

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 limítima de domínio. Qualquer intervenção nestes locais, não permite a ação unilateral da PMSP sem a articulação da esfera estadual.

Paula Fagundes Mignato
Registro CET nº 12830-9

82

01-655/09

Papel para Informação rubricado como folha nº 20 do Processo nº 2016-0.100.742-2.

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.

- Ciclovía unidirecional: é a ciclovía com um único sentido de circulação.
- Ciclovía bidirecional: é a ciclovía 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. 252

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

83

01-655/09

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,

Wellon Carlos De Castro Junior

Reg CET: 11220
20/05/16

De Acordo,

Suzana Leite Magalhães
Reg CET 13.176-8

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

84

01-655109

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

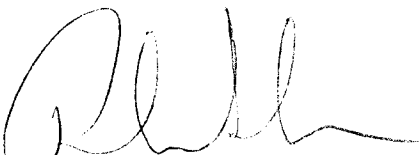
Ⓢ

23/05/16

infer
Missa: Matayoshi
Reg: 13023-1

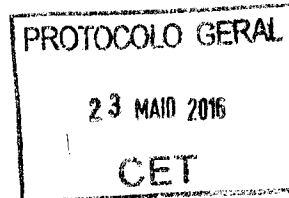
DP – Sr. Diretor,

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



RONALDO TONOBORN

Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP



CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Papel para informação rubricado sob folha nº 23

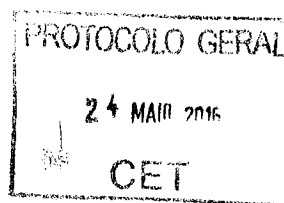
Do Processo nº 2016-0.100.742-2 – PL 655/09 – Ver. Chico Macena e Nabil Bonduki

Mana Cristina da Silva
Reg. CET 10558-9

GRE – Sr. Gerente,

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

86

fls. 255

01-655/09

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

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

Companhia de Engenharia de Tráfego
Assessoria de Planejamento
e Prestação de Serviços

SMT.CH GAB – Sr. Chefe de Gabinete,

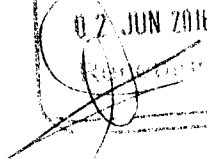
Restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria Adjunta de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito, desta Companhia, às fls. 19 a 21.

PR, 01/06/16


LUCIANA BERARDI
Chefe de Gabinete

(CS 96.31.00430/16-44)



SMT - CH - GAB
02 JUN 2016


PROTOCOLO GERAL
02 JUN 2016
CET



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha de Informação nº 215.....

Do Processo nº 2016-0.100.742-2

em 06/06/16 (A) 146

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

SGM-ATL-CHEFIA

Sra. Assessora Especial

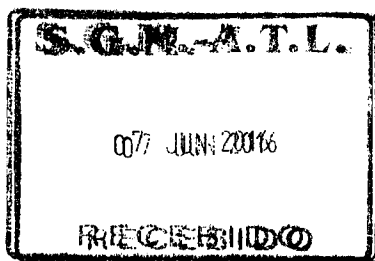
Dra. June Alberici de Mello

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



88

fls. 257

01-655/09

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 JR

PARECER TÉCNICO

Paula Fagundes Muffato
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,

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 13.1768

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

89
01-655/09

8

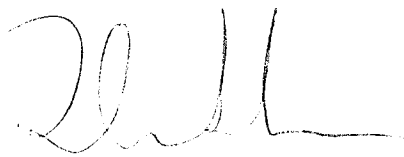
Papel para informação rubricado como folha nº 34 do Processo nº 2016-0.100.742-2.

04/06/16

Misae Matayoshi
Reg: 13023-1

DP – Sr. Diretor,

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



RÔNALDO TONOBORN

Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

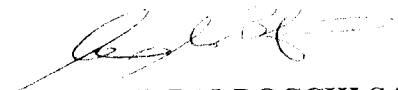
90
01-655/09

Papel para informação rubricado sob folha nº 35
Do Processo nº 2016-0.100.742-2 – PL 655/09 – Ver. Chico Macena e Nabil Bonduki

Manoel Cristóvão da Silva
Reg. CET 10568-9

GRE – Sr. Gerente,

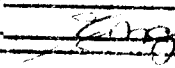
Restituímos o processo em epígrafe com o parecer de SPP/DCL às fls. 33, para prosseguimento.


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	27/06/16
Horas	_____
Assin.	

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Papel para informação rubricado como folha

N.º

Do PA 2016-0.100.742-2

27/06/2016

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
GRF
ACG/ENJ

29 JUN. 2016

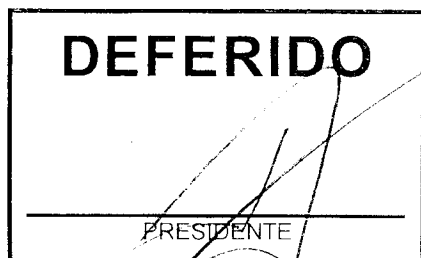
30/6/16
1142
Claudia

29 Jun 16.


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

Hugo Zanoni Neto
Téc. Administrativo
RF 11.387

02/01/2017
Téc. do Registro Interno



REQUERIMENTO

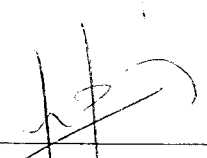
RDS

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 - 99.00



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 92
do processo nº 13-655 de 20.09.2017 (a) 21/02/2017

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

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 03/03/17 às 13:00

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora
ISA C. 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 sem folha(s)
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 sem folha(s)
nº 11 Em 11/04/17
Carmen Christina Nicolazzi
RF. 101.086-SGP.12

29 MAR 2017



Folha nº 34
do processo nº 655/09
Mário Sérgio Horta
RF 101.026

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

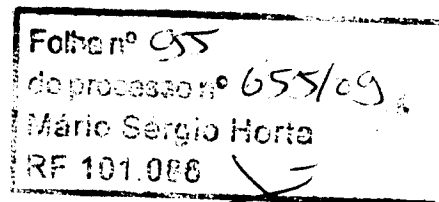
29 MAR 2017

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 20/03/17

Mário Sérgio Florita
RF. 101.086 SGP.12



Gabinete da Vereadora Soninha Francine – 47º GV

REQUERIMENTO _____ /2017

RDS

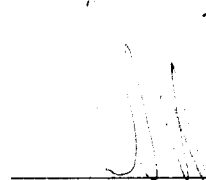
1221/2017

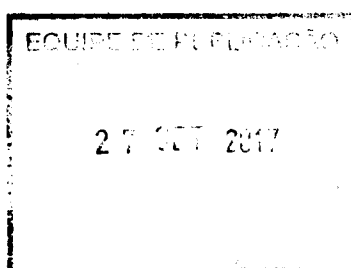
Senhor Presidente,

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
Vereadora


Jair Tatto
Vereador PT



20.09.17
15:43
Bileian pantes

A Comissão de:

FIN

28 SET 2017

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

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 90 do Proc.
Nº 655 de 20 04
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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

Favorável 15-14

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 Ciclovitário 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 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 Ciclovitário do Município considerando a experiência adquirida nos últimos anos, apresentamos o seguinte substitutivo:

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 47 do Proc.
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 270

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

**APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA À 2ª DISCUSSÃO**

12 DEZ. 2017

Cria o SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007 e dá outras providências;

**APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO
COM EMENDAS
EM 12 DEZ. 2017**

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo e o 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 cicloviária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta na malha urbana da cidade, incluindo: tratamentos cicloviários em vias existentes; criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas; previsão de tratamento cicloviário 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**

Folha nº 98 do Pro. fls. 271
Nº 655 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

III - Ciclovia: 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 ⁹⁹~~10~~ do Proc.
Nº ~~05~~ de 20 ~~09~~
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 272

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;

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 100 do Pro.
Nº 055 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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;

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;

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 101 do Proc.
Nº 005 de 20 14
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 274

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.

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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,
- 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 ProcNº 655 de 2018

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 276

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 ciclovitário;

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:

PL 655/2009



Folha nº 104 do Proc.
Nº 655 de 20 04
Felipe Fairbanks
RE. 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 ~~vinte~~ ^{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 25/04/17

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Isac Felix

Ver. Otá

Ver. Reginaldo Tripoli
Autor do Voto em Separado

Ver. Ricardo Nunes

Ver. Rodrigo Goulart

Ver. Zé Turin

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 20/10/17
Pág. 74 Col. 3
Conferido: 
Felipe Fairbanks
RF. 11.443

P.L. nº 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 76 do Proc.Nº 5 de 20 09

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

**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, 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, 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 27 do Proc.Nº 155 de 20 19

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 280

SUBSTITUTIVO Nº**AO PROJETO DE LEI Nº 655/2009**

Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, é 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 107 do Proc.
Nº 107 de 2011
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 281

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 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 **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:

P.L. nº 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 108 do Proc.Nº 108 de 20 09

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

"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 fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar 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 104 do Proc.
Nº 100 de 20 14
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 283

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**

Folha nº 110 do Proc.Nº 655 de 20 11Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

fls. 284

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 Ciclovária – CMPC, vinculado ao Gabinete do Secretário Municipal de Transporte, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO e a formulação de políticas ciclovárias 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.

P.L. nº 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 10 do Proc fls. 285
Nº 135 de 20 14
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 25/11/17

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Afílio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Isac Felix
Relator

Ver. Otá

Ver. Reginaldo Tripoli

Ver. Ricardo Nunes

Ver. Rodrigo Goulart

Ver.ª Soninha Francine


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Folha nº 112 do Proc.Nº 112 de 20 11
 Felipe Fairbanks
 RF. 11.443-SGP-12

fls. 286

**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, 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, 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 combatida 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.

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 113 do Proc
Nº 155 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 acrescentados 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;

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 114 do Proc.
Nº 35 de 20 09
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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)

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 115 do Proc.
Nº 055 de 20 09
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

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

116
Folha nº ~~107~~ do Pro.
Nº 655 de 20 11
Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

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 Ciclovária – CMPC, vinculado ao Gabinete do Secretário Municipal de Transporte, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO e a formulação de políticas ciclovárias 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.

PL 655/2009



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 10 do Pro.

Nº 655 de 20 09

Felipe Fairbanks
RF. 11.443-SGP-12

§ 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 20/10/17

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Isac Felix
Relator

Ver. Ota

Ver. Reginaldo Tripoli

Ver. Ricardo Nunes
Autor do Voto em Separado

Ver. Rodrigo Goulart

Verª. Soninha Francine

Rel 15/16

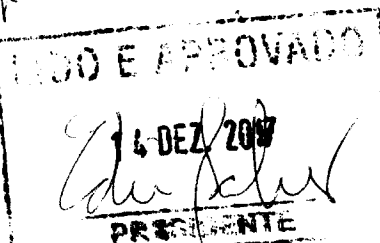
Retificação:
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE _____
Pág. _____ Col. _____
Contendo _____

SEM EFEITO

118
119 15 12 17
Marcia Galon
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.839



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



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 providências. 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**

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

Papel para informação, rubricado como folha nº 119

(a)

Marcia Gabotti
Auxiliar Técnico Administrativo
RFS 51.939/

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 _____
SAÍDA 18/12/17 AS 11 H ASS: *linu*

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 12/01/18 às 10h
[Assinatura] RF 100465

Ao Vereador / A Vereadora
Paulo Frazze
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 27 / 02 / 2018
[Assinatura]
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 83 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 AS 16 H30 ASS: *[Assinatura]*

Segue _____ juntado _____, nesta data documentos
e papel de informação rubricado _____ sob folhas:
nº 220-329 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".

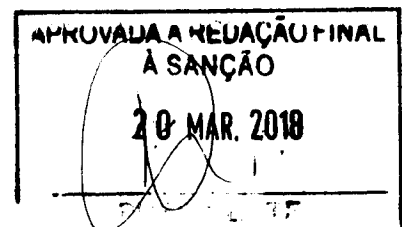
O projeto recebeu parecer pela legalidade com substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa; parecer favorável com substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; parecer favorável das Comissões de Administração Pública e de Trânsito, Transporte, 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

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 192
Proc. nº 197 / 2014
Celo C. Mala 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 102
Proc. nº. 157/2017
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 Cicloviário 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 Cicloviário com outros meios de locomoção e transporte;

III - funcionalidade, considerando que os percursos cicloviários 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 cicloviária 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 cicloviária 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 Cicloviário:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0655-09

Folha 134
Proc. nº 155/2019
Celo 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 120 de 120 s. 301
Proc. nº. 655/2009

Calo C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.274

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 161
Proc. nº 05.1.000
Celo C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.224

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

Proc. nº. 107 / 2009
Mário C. Maia de Oliveira
Serviço Administrativo
107 / 2009

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;

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

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 120
Proc. nº. 120
Celo 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

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 15 / 03 / 2018
Pág. 83 Col. IV
Conferido Maia

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

A SGP - 21
Em 15 / 03 / 2018

Maia
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

Segue(m) juntado(s), na
data, documento(s) rubricado(s),
sob nº(s) 130 a 133 e
folha de informação sob
nº 134. 26-03-18

Márcio Garcia
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.735

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

folha nº 131 do processo
nº 655 de 2009
Marcia Bitencourt
12/12/2017

SESSÃO: 096-SE
DATA: 12/12/2017
FL: 63 DE 95

- "PL 655/2009, dos Vereadores CHICO MACENA (PT), NABIL BONDUKI (PT), SONINHA FRANCINE (PPS) E JAIR TATTO (PT). Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.(Sobre o sistema ciclovitário do Município de São Paulo). FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ SUBSTITUTIVOS DAS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE, E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO."

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma - PSDB) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o Substitutivo da Comissão de Finanças e Orçamento ao PL 655/2009. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

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

Folha nº 31 do processo

nº 655 de 2009

SESSÃO: 099-SE

DATA: 14/12/2017

FL: 88 DE 193

Marcia Gazot

Secretária

- "PL 655/2009, dos Vereadores CHICO MACENA (PT), NABIL BONDUKI (PT), SONINHA FRANCINE (PPS) E JAIR TATTO (PT). 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). FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma - PSDB) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 655/2009, na forma do Substitutivo da Comissão de Finanças e Orçamento. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado.

Há sobre a mesa emenda, que será lida.

- É lido o seguinte: (Emenda ao PL 655/2009)

Folha nº 132 do processo
nº 656 de 2017

fls. 309

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

SESSÃO: 099-SE
DATA: 14/12/2017
FL: 89 DE 193
Márcia Capoti
LF 5.1530

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma - PSDB) – A votos a emenda. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovada. O projeto voltará à Comissão para Redação Final.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Ricardo Nunes.

O SR. RICARDO NUNES (PMDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, só para parabenizar a Vereadora Soninha Francine por toda a paciência de dialogar, conversar e melhorar o texto.

O SR. TONINHO VESPOLI (PSOL) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, o adiamento do item de número 60.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma - PSDB) – O item 60 está adiado.

Há sobre a mesa requerimento de inclusão na pauta do PLO 4/2015, de minha autoria, que será lido.

- É lido o seguinte: (Requerimento de inclusão PLO 4/15)

Folha nº 133 do processo
nº 655 de 2009

fls. 310

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

Marcia Galotti

SESSÃO: 091-SO
DATA: 20/03/2018
FL: 31 DE 32

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Informo que o PL 655/2009, de autoria dos nobres Vereadores Chico Macena, Nabil Bonduki, Jair Tatto e Soninha Francine, não recebeu emendas de redação, portanto o projeto vai à sanção do Sr. Prefeito.

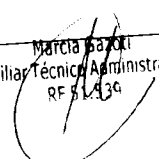


do processo n.º 01-655/2009 20/03/2018

À SGP-23

Sr. Supervisor,

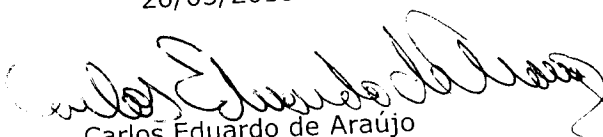
Papel para informação, rubricado como folha nº 134

(a) 
Marcia Bazzoli
Auxiliar Técnico Administrativo
RFS 1436

O parecer propondo redação final, de fls. 120 a 129, da Comissão de Administração Pública foi aprovado na 91ª Sessão Ordinária, realizada em 20 de março de 2018, e não recebeu emendas de redação.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto de Lei.

20/03/2018


Carlos Eduardo de Araújo
Secretário de Apoio Legislativo
SGP.2