

São Paulo, 27 de outubro de 2011

=====  
Ofício 010/2011

À COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE  
PRESIDENTE: Paulo Frange (PTB)

Ref.: Propostas da Ciclocidade - Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo para a revisão e melhoria da Lei Nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, sobre o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo

=====

As seguintes observações são resultado de encontros e debates internos realizados pela Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) na semana do Dia Mundial Sem Carro, em setembro de 2011, como forma de colaborar na construção de instrumentos legais que melhor atendam às necessidades dos usuários de bicicleta na cidade.

Também estão incluídas considerações apresentadas por diretores e associados durante a audiência pública aberta realizada sobre as alterações em debate em 21 de setembro, na Câmara Municipal de São Paulo.

A íntegra da participação dos representantes da Ciclocidade pode ser ouvida no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.chicomacena.com.br/noticias/2935-revisao-da-lei-que-cria-o-sistema-ciclovitario-de-sao-paulo-recebe-sugestoes-em-audiencia-publica.html>

Abaixo, ponto a ponto, **destacados em verde**, estão as sugestões e reivindicações que apresentamos. Os trechos em **preto** são da lei original. Os em **vermelho** e **azul** são, respectivamente, os que devem ser retirados e acrescentados segundo a proposta de alteração feita por parte do vereador Chico Macena. Fizemos observações em todos os trechos.

Agradecemos a oportunidade de participar de maneira democrática da revisão na legislação e permanecemos à disposição caso precisem de mais dados ou informações.

Atenciosamente,

**Carlos Aranha e Daniel Santini**

Coordenadoria de Participação Pública

[participacao@ciclocidade.org.br](mailto:participacao@ciclocidade.org.br)

Ciclocidade - Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo

=====

Revisão da 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 Ciclovário no Município de São Paulo e dá outras providências.

~~Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovário 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. 1º Fica criado o Sistema Ciclovário 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 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.

VI – promover e regulamentar a intermodalidade, por meio de:

§ 1º incentivo à bicicleta como meio ótimo de locomoção até qualquer outro modal de transporte da preferência do cidadão (ex.: ônibus, trem, metrô), garantindo facilidade de acesso e estacionamento, em qualquer horário, dia da semana ou local.

§ 2º regulamentação do transporte da bicicleta pelo usuário em meios de transporte público (ônibus, trem, metrô) em horários progressivamente mais flexíveis.

§ 3º bicicletas públicas presentes em pontos estratégicos da cidade, estimulando o uso combinado da bicicleta com o transporte público.

VII – promover a segurança dos usuários de bicicleta por meio da regulamentação e efetiva fiscalização sobre as infrações de trânsito que ameaçam sua segurança e bem-estar.

Parágrafo único. O uso de bicicletas deve ser incentivado em toda malha viária e abordado como modo de locomoção para as atividades do cotidiano, em qualquer horário, dia da semana ou local, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

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 às 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 (retirar esse trecho) 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. 2º O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por **vias públicas de qualquer tipo ou tamanho**, ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

IV – **órgão de planejamento, execução e manutenção ciclovitária.**

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;~~

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;**

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 - **Caberá também ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, garantir o compartilhamento seguro de todas as vias da cidade entre bicicletas e veículos automotores (exceto aquelas que possuam regulamentação proibitiva) por meio de sinalização específica, campanhas educativas e/ou fiscalização, de maneira a atender a determinação explicitada no art. 58 do Código de Trânsito Brasileiro"**

Art. 6º - **Em avenidas e vias de alta velocidade, ou quando for considerado adequado para o planejamento ciclovitário da cidade, devem ser instaladas vias exclusivas para a circulação de bicicletas (ciclovias ou ciclofaixas).**

I - **as ciclovias 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;**

II - **as ciclovias e ciclofaixas devem ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuírem sinalização de trânsito específica.**

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

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na **proporção mínima** 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 **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.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m<sup>2</sup> (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. 10. O Executivo **deverá implantar** 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. 11. **Todos os projetos de 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 (trecho que deve ser excluído)~~ e os projetos antigos, ainda não executados, devem ser igualmente adequados.

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

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

- I - circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;
- II - utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;
- III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado e estejam em acordo com a legislação federal e/ou regulamentação do Denatran.

~~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. 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, 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. 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. 16 – O órgão responsável por garantir a execução e o funcionamento do Sistema Cicloviário de São Paulo é a Secretaria Municipal de Transportes, com o auxílio e a participação do Conselho Municipal de Política Cicloviária – CMPC, criado a partir da publicação desta lei e que tem como finalidade principal a formulação de políticas cicloviárias.

§ 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.

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. 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.