



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 20 DE MARÇO DE 2018

Cópia extraída de fls. 120/129 do processo

(PROJETO DE LEI Nº 655/09)

(VEREADORES CHICO MACENA – PT, JAIR TATTO – PT, NABIL BONDUKI – PT E  
SONINHA FRANCINE – PPS)

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.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 20 de março de 2018, decretou a seguinte lei:

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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO**

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 - 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;



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

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.

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.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

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:

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 nº 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;



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

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;

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 Polos Geradores poderão incluir a previsão de implantação de infraestrutura cicloviária.

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO**

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 afluxo de pessoas deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas com paraciclos ou bicicletários, em especial:

I - órgãos e edificações públicas;

II - Centros de Acolhida para população em situação de rua;

III - Núcleos de Convivência para população em situação de rua;

IV - parques;

V - praças;

VI - ruas comerciais;

VII - calçadões;

VIII - supermercados de grande porte;

IX - shopping centers;

X - estabelecimentos de ensino de grande porte;

XI - centros de convenções e de eventos;

XII - museus, teatros e cinemas;

XIII - casas de cultura e centros culturais;

XIV - casas de shows;

XV - agências bancárias;

XVI - 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.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

§ 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:

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 Mobilidade e Transportes, com a atribuição de apoiar a concretização do SICLO.

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

I - Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;

II - Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;

III - São Paulo Transportes – SPTrans;

IV - Secretaria Municipal de Serviços e Obras;

V - Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;

VI - Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais;





## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

VII - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente;

VIII - Secretaria Municipal de Governo;

IX - 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;

II - reiteração da advertência;

III - multa.

§ 1º O valor da multa será de R\$250,00 (duzentos e cinquenta reais) 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 nº 13.995, de 10 de junho de 2005, e nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007.

Câmara Municipal de São Paulo, 20 de março de 2018.

MILTON LEITE  
Presidente

ARS/okm