

PARECER Nº 1203/2012 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 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 as 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 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;

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 semafórica, 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:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3º 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 e a ciclorrota poderão ser adotadas quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovía . (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, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande afluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de 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.

§ 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:

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. 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 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.

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 Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 15/08/2012.

Carlos Neder – PT- RELATOR

Chico Macena - PT

Dalton Silvano - PV

Juscelino Gadelha – PSB

Paulo Frange – PTB- VICE-PRESIDENTE

Toninho Paiva - PR