



# Plano Cicloviário do Município de São Paulo

(versão preliminar para discussão)

---



## Sumário

Apresentação.....	4
1. O Planejamento Ciclovitário em São Paulo .....	7
2. Diagnóstico .....	17
2.1. Visão Zero, Sistemas Seguros e a segurança viária na agenda mundial.....	20
2.2. Dados estatísticos dos usuários de bicicletas.....	24
2.3. Avaliação da Rede Ciclovitária existente .....	26
2.4. Oficinas da Câmara Temática de Bicicleta .....	32
3. O PlanMob/SP e o Sistema Ciclovitário .....	34
4. Plano Ciclovitário de São Paulo – Pilares.....	37
4.1. Fomento à Cultura.....	37
4.2. Participação Social .....	38
4.3. Infraestrutura .....	38
4.3.1. Tipologias de tratamento ciclovitário .....	39
4.4. Avaliação e Monitoramento .....	42
5. Diretrizes de implantação do Plano Ciclovitário .....	44
6. Leis e Decretos Municipais .....	46
Ficha Técnica.....	50



## Lista de Figuras

Figura 1 - Porcentagem dos modais por uso na RMSP .....	5
Figura 2 - Implantação anual de estrutura cicloviária (em metros).....	8
Figura 3 - Sobreposição dos planos cicloviários anteriores .....	9
Figura 4 - Rede cicloviária de São Paulo em 1976 a 1987 - 1,8km .....	10
Figura 5 - Rede cicloviária de São Paulo em 1988 - 0km.....	11
Figura 6 - Rede cicloviária de São Paulo entre 1990 e 2007 - 4km .....	12
Figura 7 - Rede cicloviária de São Paulo entre 2008 e 2012 - 82,2km + 120,8km de ciclofaixa operacional de lazer .....	13
Figura 8 - Rede cicloviária de São Paulo entre 2013 e 2016 - 499 km + 120,8km de ciclofaixa operacional de lazer .....	14
Figura 9 - Rede cicloviária de São Paulo entre 2017 e 2020 - 503km de rede implantada + 173,35km planejados + 122,2km de ciclofaixa operacional de lazer .....	15
Figura 10 - Linha do tempo da rede cicloviária no município de São Paulo.....	16
Figura 11 - Infraestrutura cicloviária existente em 2019 .....	19
Figura 12 - Acidentes com ciclistas entre 2013 e 2018.....	22
Figura 13 - Evolução anual dos óbitos por tipo de usuário .....	23
Figura 14 - Evolução anual do total de vítimas por tipo de usuário .....	24
Figura 15 - Proteção .....	27
Figura 16 - Cruzamento .....	28
Figura 17 - Pintura .....	29
Figura 18 - Pavimento .....	30
Figura 19 - Sinalização vertical.....	31
Figura 20 - Registros das oficinas.....	32
Figura 21 - Classificação viária vs. hierarquia da rede cicloviária .....	39
Figura 20 - Rede cicloviária planejada para 2028 .....	45



## Apresentação

Considerando as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE (Lei Municipal nº 16.050/2014), assim como o disposto no Plano de Mobilidade do Município de São Paulo – PlanMob/SP (Decreto Municipal n. 56.834/2016), este **Plano Cicloviário do Município de São Paulo** constitui parte integrante da política de planejamento da cidade e busca consolidar o uso da bicicleta como veículo de transporte na cidade, de caráter inclusivo, universal e que objetiva a garantia da segurança dos cidadãos em seus deslocamentos. Tem também por objetivo consolidar uma rede cicloviária abrangente, segura e integrada, contemplando os elementos da infraestrutura urbana para circulação, do estacionamento e oferta de bicicletas compartilhadas, e das ações complementares de comunicação e educação.

O Plano Cicloviário visa definir a rede cicloviária da cidade e seus elementos de apoio, orientados para a estruturação de um sistema integrado, que promova a intermodalidade e a conexão com os principais equipamentos de transportes públicos, e que garanta a segurança do uso da bicicleta na malha viária da cidade, bem como promova ações que incentivem o uso do modal de modo a expandi-lo e consolidá-lo na estrutura viária.

O presente Plano, em conformidade com o que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal n. 9.503/1997) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587/2010), define a bicicleta como veículo que, assim como os deslocamentos exclusivamente a pé, constitui um modo ativo de transporte e representa uma alternativa de locomoção economicamente menos dispendiosa e ambientalmente mais saudável quando comparada aos modos individuais motorizados.

A elaboração do Plano Cicloviário utiliza como ponto de partida o arcabouço legal que orienta a temática e o PlanMob/SP – que define os conceitos e metas gerais e específicas de mobilidade urbana no município – , aliados às atividades de participação social. Para tanto, foram realizadas dez oficinas com representantes da Câmara Temática de Bicicleta, organizadas por região da cidade, quando foram discutidas as ligações de interesse cicloviário apresentadas nos cadernos de “Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura”.

Nestes cadernos, foram também apresentadas as condições da rede cicloviária existente – somando informações levantadas pela CET com aquelas do projeto Auditoria Cidadã,



realizado pela Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo – Ciclocidade com apoio do Banco Itaú – e debatidos diversos outros levantamentos realizados no âmbito do desenvolvimento do Plano de Segurança Viária – Vida Segura, recentemente instituído pelo Decreto n. 58.717/2019.

Além disso, durante as oficinas foram debatidas as propostas para revitalização da rede cicloviária no biênio 2019-2020, bem como para sua ampliação neste mesmo período, dando prosseguimento à estratégia de conexão da malha existente.

São Paulo: 12.176.866 habitantes (IBGE 2018)

Região Metropolitana: 21.571.281 habitantes (IBGE 2018)

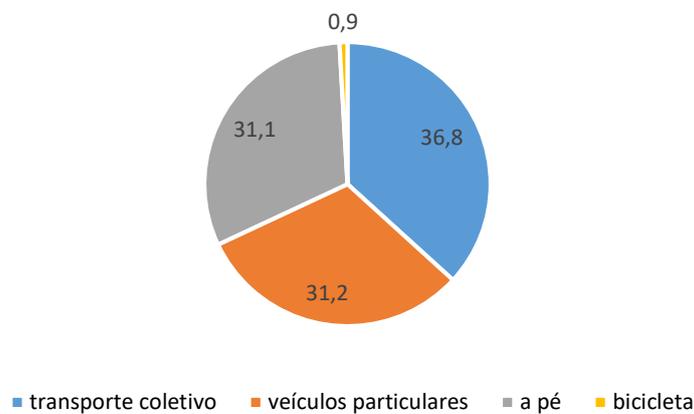
Taxa de Crescimento Populacional: 0,8% ao ano para estado de SP (IBGE; FSEADE)

Área: 1.521 km<sup>2</sup>

Rede viária: 20.180 km (2019)

Rede cicloviária: 503 km (2019)

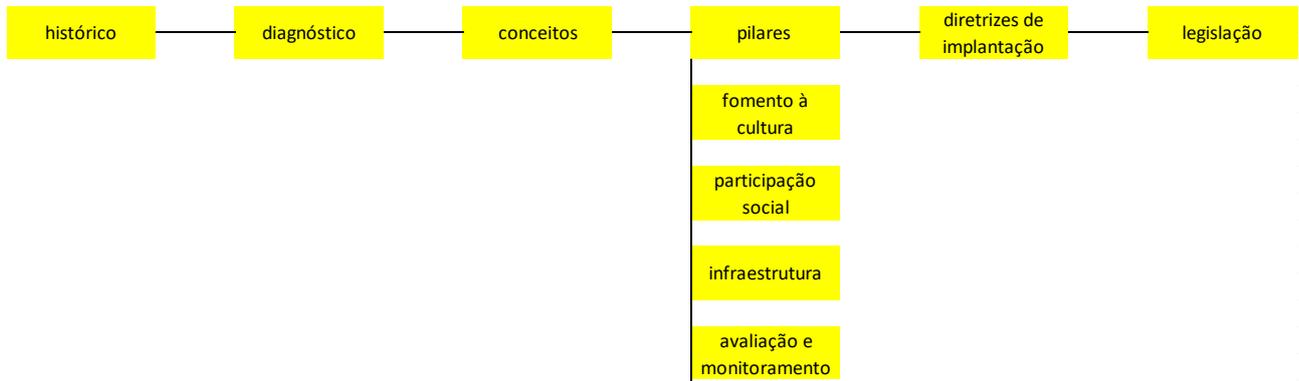
**Figura 1 - Porcentagem dos modais por uso na RMSP**



*Elaborado pela CET a partir de dados da pesquisa OD 2017*



O documento encontra-se estruturado da seguinte forma:





# 1. O Planejamento Cicloviário em São Paulo

O Boletim Técnico 50 (A História dos Estudos de Bicicleta), publicado em 2012 pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET, é um importante registro para compreendermos a evolução do Planejamento Cicloviário da cidade de São Paulo, e serve de referência para a construção da estrutura histórica desse importante modal ao longo dos últimos quarenta anos.

Embora a primeira ciclovia – ou “pista para bicicletas” – tenha sido construída em 1976, na recém-inaugurada avenida Juscelino Kubitschek, o primeiro Plano de Ciclovias da cidade foi elaborado em 1981. Ele contemplava uma rede de 185 km de extensão, incluindo infraestrutura cicloviária no viário existente e em novas vias a serem abertas. Entretanto, o plano não foi implementado à época.

Uma década depois, em 1994, um novo Plano Cicloviário foi elaborado no âmbito do programa denominado “Projeto Ciclista”, compreendendo 110 km de extensão – sendo algumas das vias indicadas as mesmas já contempladas no plano anterior –, mas com a diretriz de estabelecer ligações de áreas de lazer, como parques e praças. Alguns projetos foram desenvolvidos e implementados, como as ciclovias da Avenida Sumaré e da Avenida Faria Lima, além de ciclovias dentro de parques. Porém, como não houve continuidade nas implantações, muitas ciclovias acabaram se transformando em calçadas, como é o caso das duas citadas acima.

Durante o processo de elaboração dos Planos Regionais Estratégicos, em 2004, coordenados pelas Subprefeituras, foram propostos 105 km de intervenções cicloviárias na cidade. No entanto, apesar de algumas vias coincidirem com os planos anteriores, observa-se o enfraquecimento do conceito de rede estrutural prevista naqueles planos.

Em 2010, a CET desenvolveu um plano contemplando três intervenções-piloto, definidas com base na demanda existente e projetada a partir da Pesquisa Origem-Destino de 2007, elaborada pelo Metropolitano de São Paulo (OD 2007). As áreas de estudo abrangiam pequenos setores da cidade, diferente dos planos citados anteriormente que propunham redes estruturais para a circulação de bicicletas, mas sem detalhar as vias de ligação entre setores.

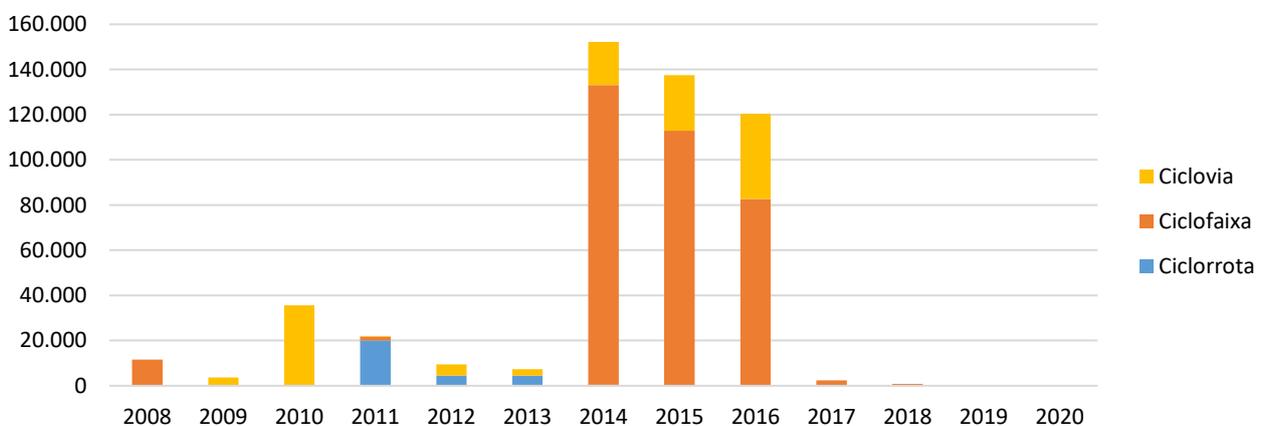
Em 2014, quando teve início a elaboração do Plano de Mobilidade de São Paulo, sob a responsabilidade do Grupo de Trabalho Intersecretarial constituído na Prefeitura, a CET



assumiu papel essencial na fundamentação e elaboração de partes do documento, em especial na estrutura do Sistema Cicloviário, base para a discussão e consolidação de uma política para o modo bicicleta.

Como resultado desse processo, que culminou com o PlanMob/SP em 2015, a Prefeitura deu início à ampliação da rede, implantando uma rede de mais de 400 km de infraestrutura cicloviária, em conformidade com as diretrizes estabelecidas na legislação.

**Figura 2 – Implantação anual de estrutura cicloviária (em metros) no município de São Paulo, classificada por tipologia**

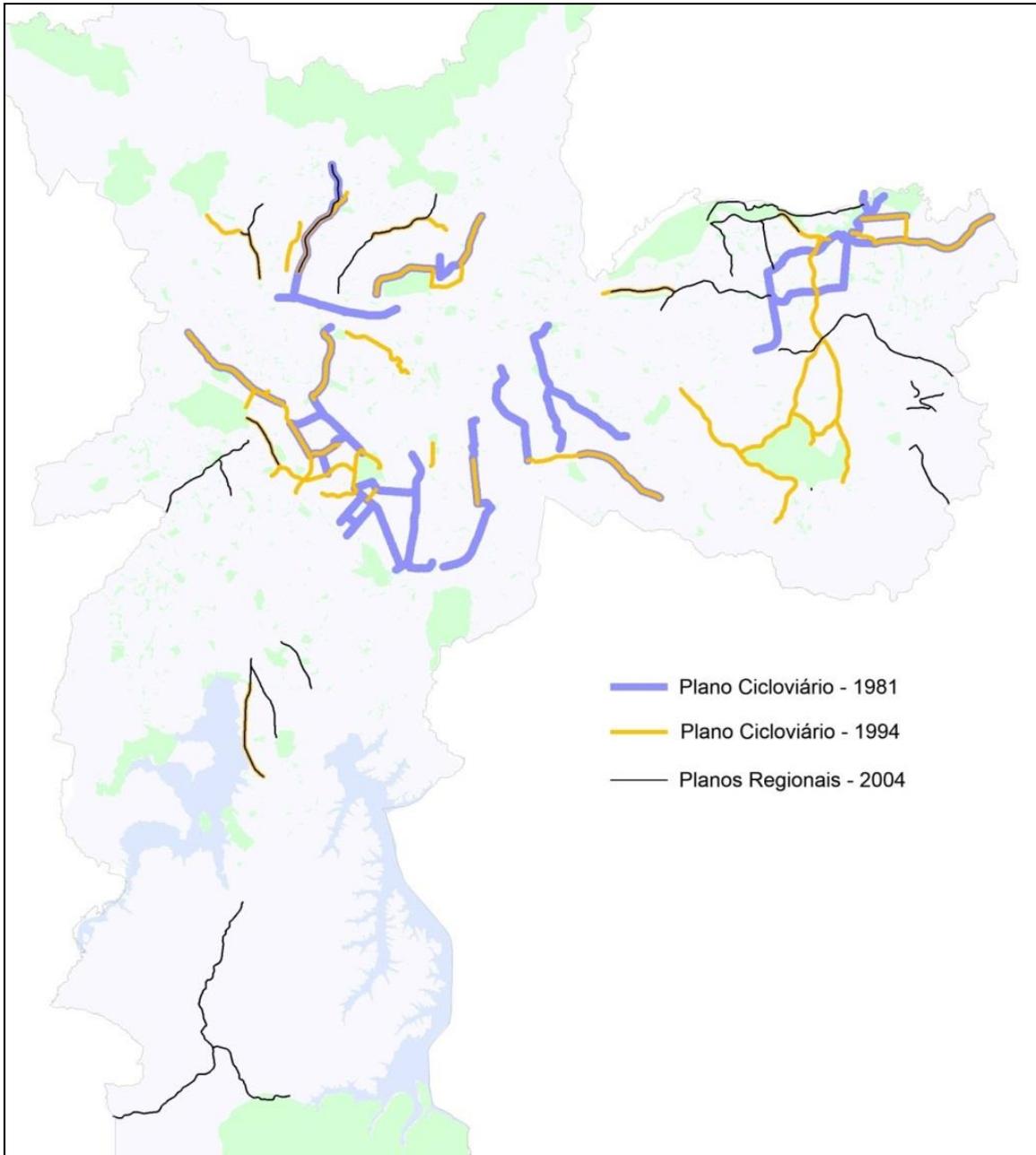


Fonte: CET, 2019

Atualmente, a cidade de São Paulo possui 503,6 km de vias com tratamento cicloviário permanente, sendo 473,3 km de Ciclovias e Ciclofaixas e 30,3 km de Ciclorrotas.



Figura 3 – Sobreposição dos planos cicloviários anteriores



Elaboração: CET.



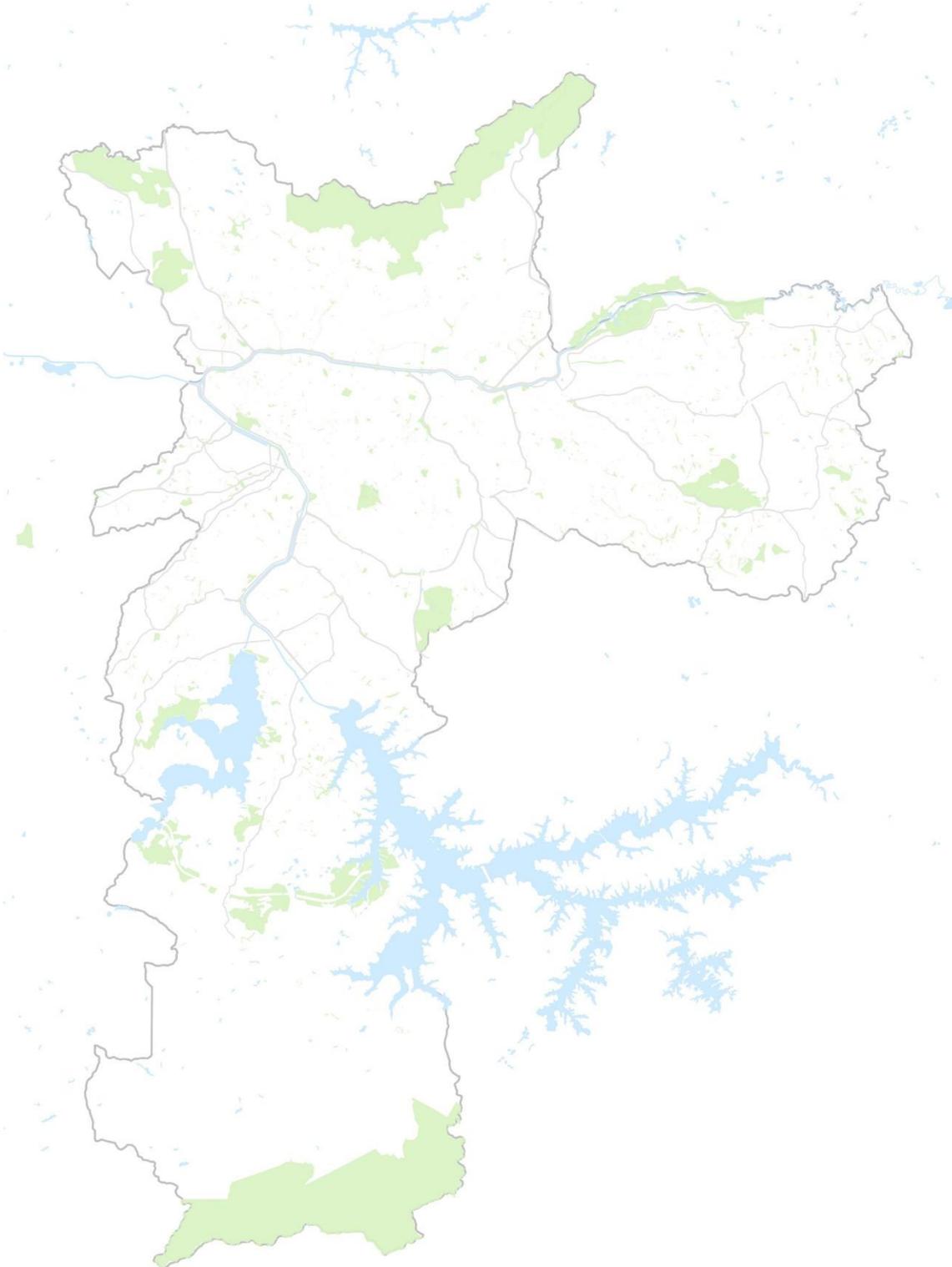
Figura 4 – Rede cicloviária de São Paulo em 1976 a 1987 - 1,8km



Primeira ciclovia de São Paulo, na avenida Juscelino Kubitschek. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.



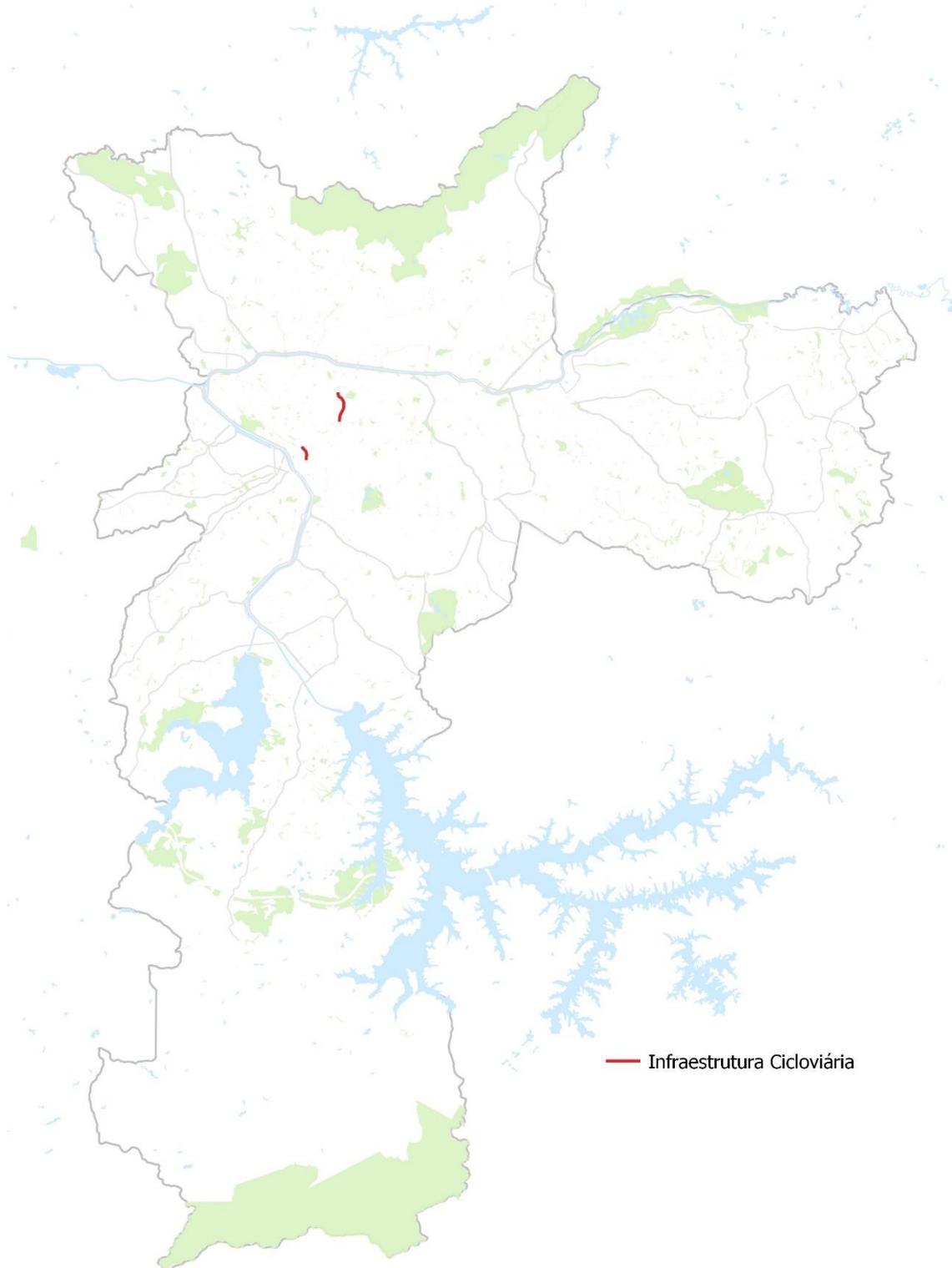
**Figura 5 – Rede cicloviária de São Paulo em 1988 - 0km**



*Com a construção do túnel, a ciclovia JK foi eliminada e a cidade passa a não contar com este tipo de infraestrutura. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.*



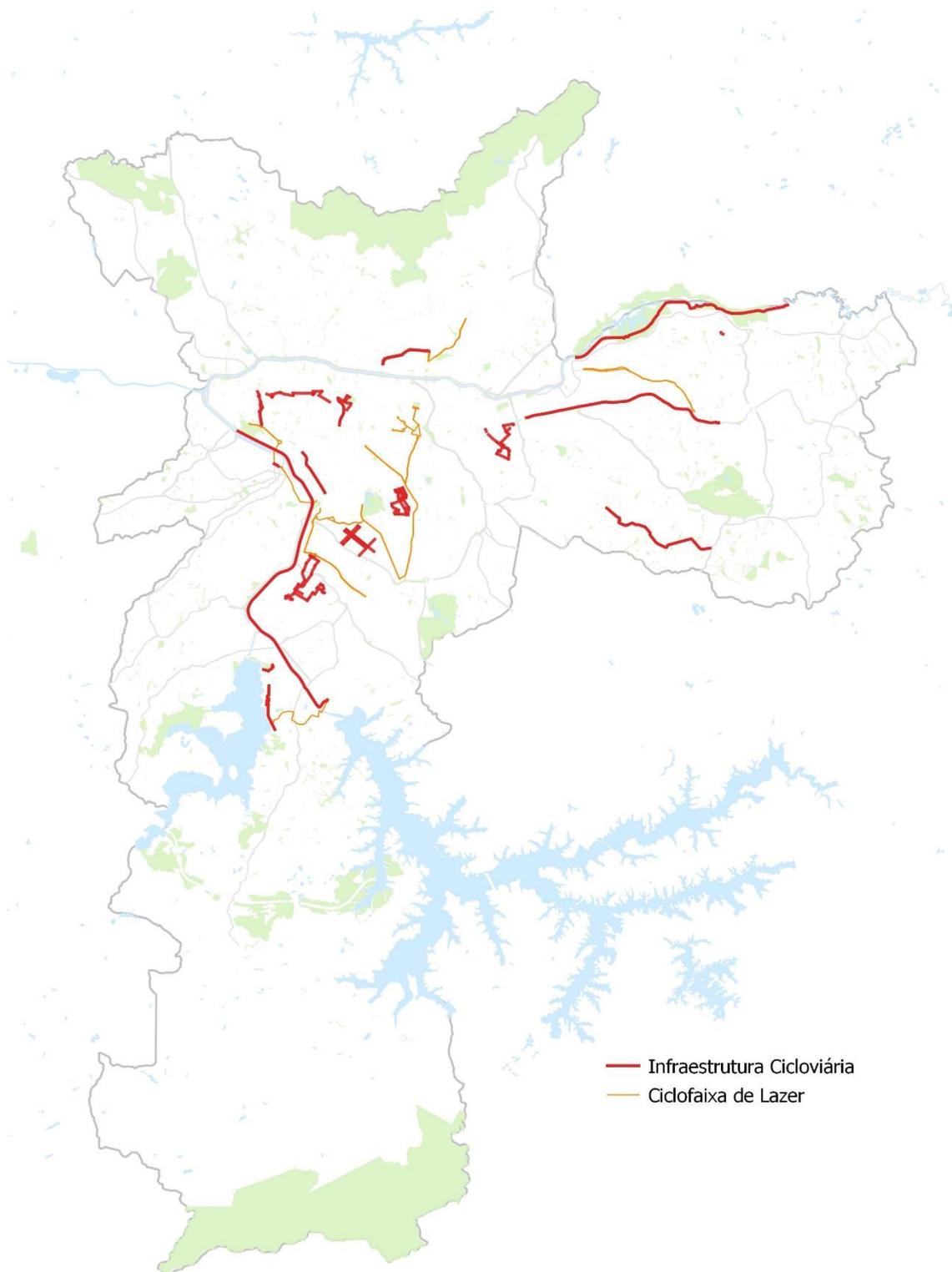
Figura 6 – Rede cicloviária de São Paulo entre 1990 e 2007 - 4km



Neste período, a construção de novas ciclovias ocorreu majoritariamente dentro de parques públicos, além da Ciclovía Sumaré e de pequeno trecho no prolongamento da avenida Faria Lima. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.



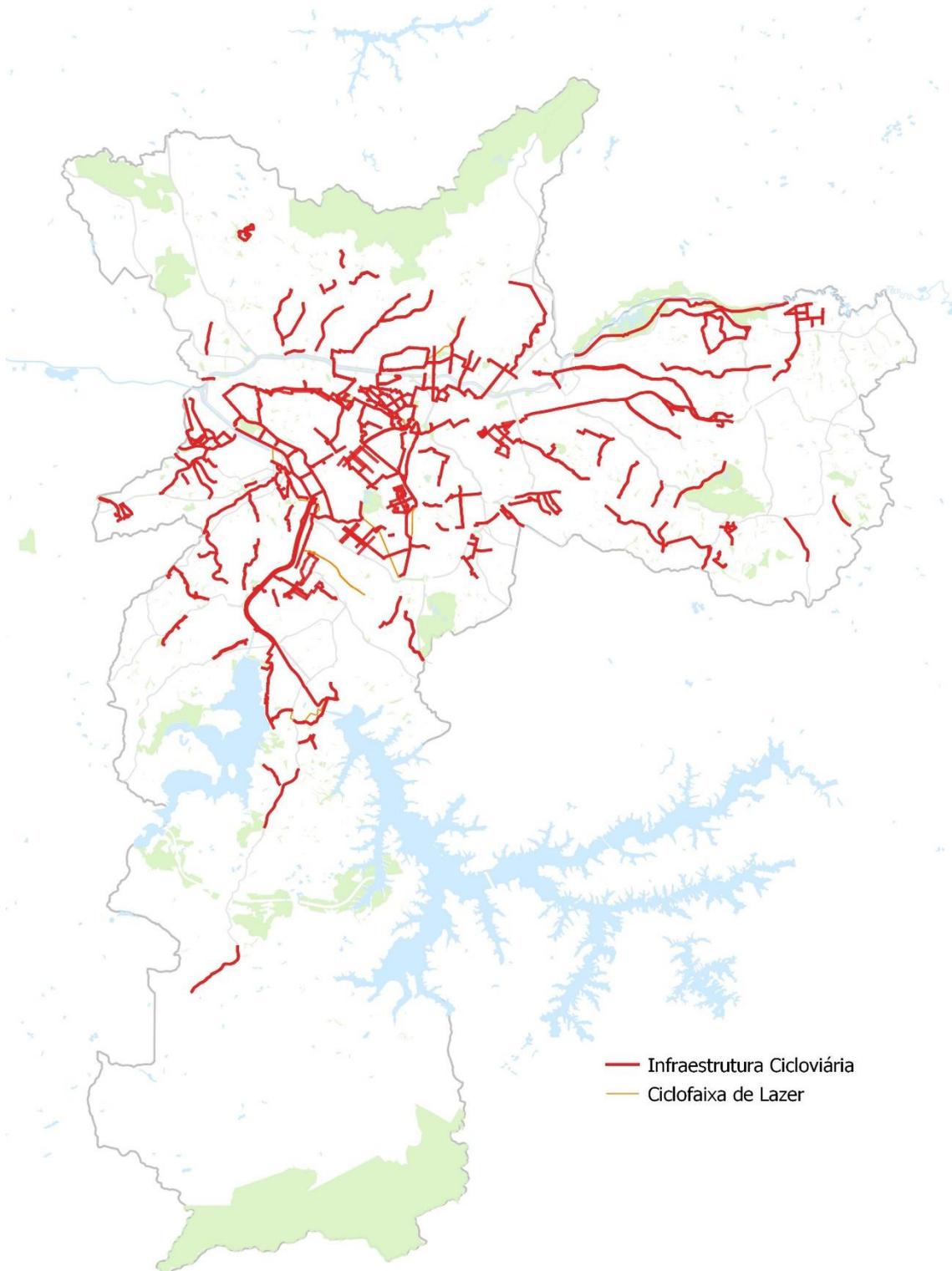
**Figura 7 – Rede cicloviária de São Paulo entre 2008 e 2012 - 82,2km + 120,8km de ciclofaixa operacional de lazer**



*As ciclofaixas operacionais de lazer inauguraram importante momento em 2009, reforçando a demanda por infraestrutura permanente. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.*



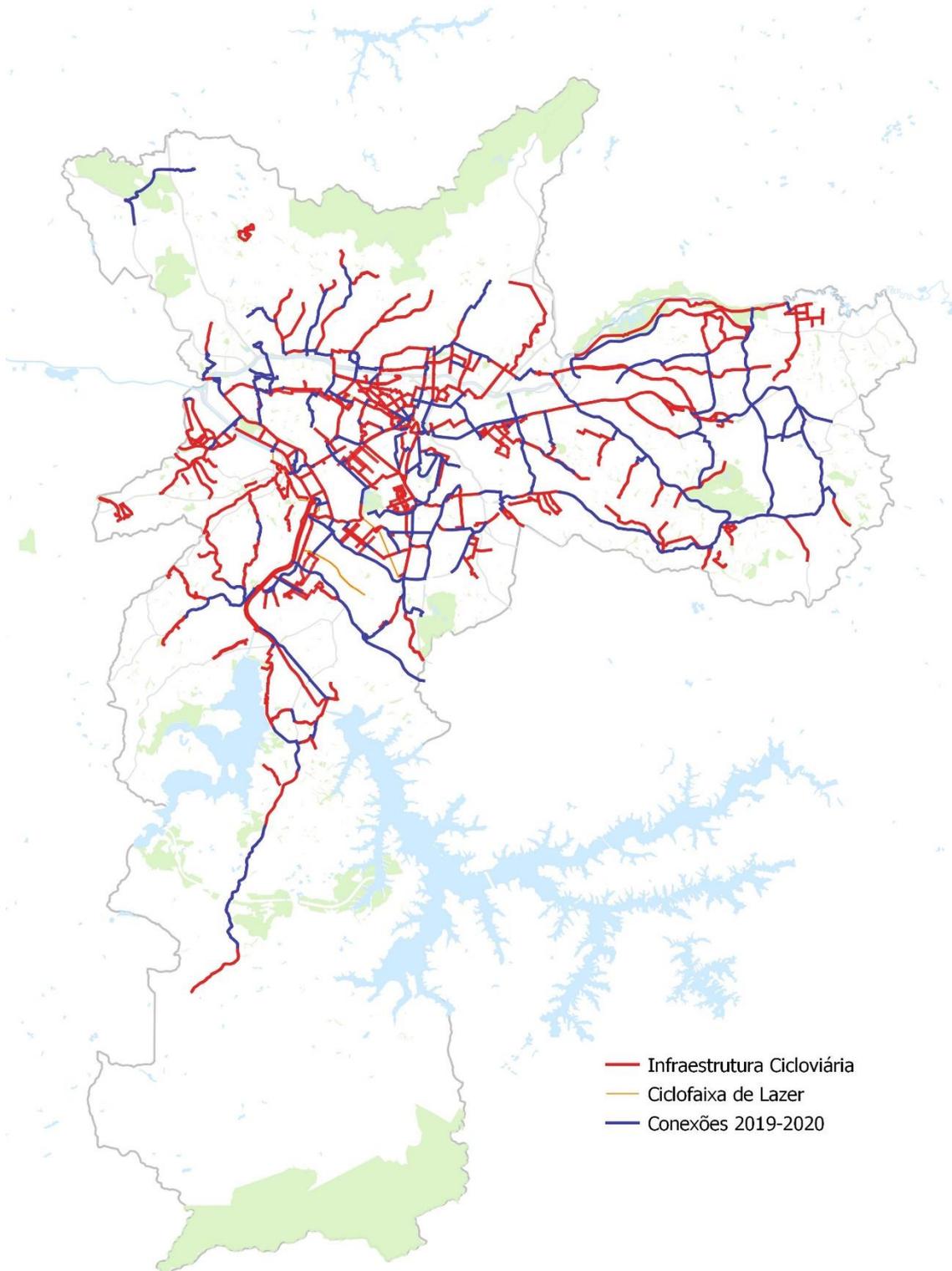
**Figura 8 – Rede cicloviária de São Paulo entre 2013 e 2016 - 499 km + 120,8km de ciclofaixa operacional de lazer**



*O período representa a maior expansão da rede cicloviária na cidade. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.*



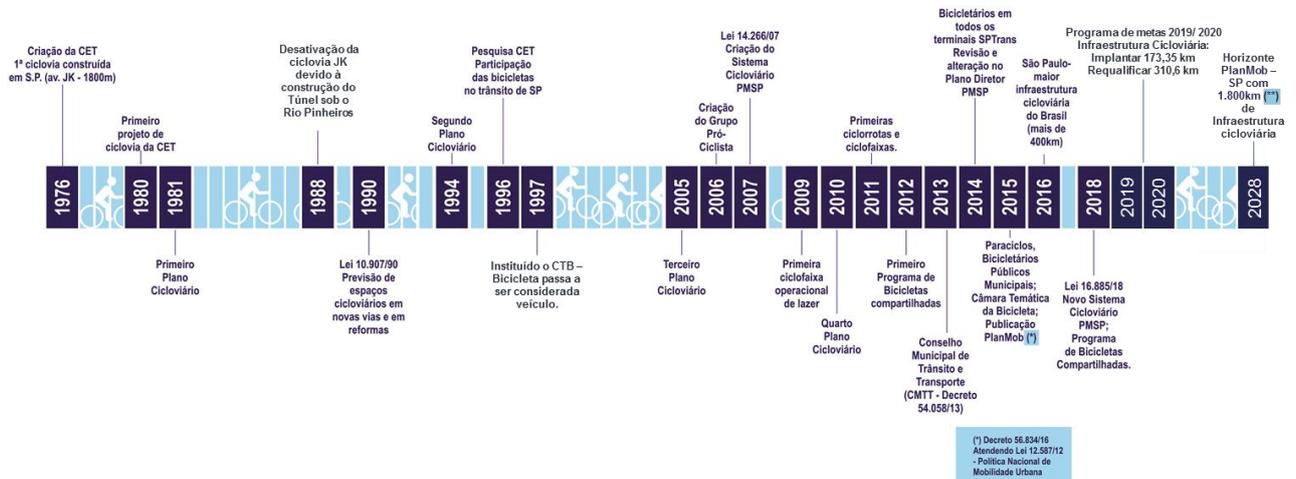
**Figura 9 - Rede cicloviária de São Paulo entre 2017 e 2020 - 503km de rede implantada + 173,35km planejados + 122,2km de ciclofaixa operacional de lazer**



*Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.*



Figura 10 – Linha do tempo da rede cicloviária no município de São Paulo



Elaboração: CET, 2019.



## 2. Diagnóstico

Tomando como base os conteúdos da Lei nº 12.527/12 – Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi realizada a primeira etapa do trabalho, que envolveu a equipe técnica numa discussão ao longo de oficinas de trabalho, a fim de discutir princípios, diretrizes, objetivos e metas para o desenvolvimento de um Plano Cicloviário.

Inicialmente, foram mapeados os estudos já realizados pela CET e as propostas de infraestrutura cicloviária elaboradas por outros órgãos, a localização de estacionamentos de bicicletas, a quantidade de vagas oferecidas e demais dados estatísticos que possibilitassem outros elementos para a realização do diagnóstico, analisando os seguintes itens:

- histórico do local;
- dados Censitários;
- viário da Subprefeitura estudada;
- uso e ocupação do solo;
- pontos de atração de viagens;
- integração modal;
- infraestrutura cicloviária implantada na área da Subprefeitura estudada;
- análise de acidentes;
- possibilidades de ligações e melhoramentos de interesse cicloviário;
- avaliação da qualidade da infraestrutura cicloviária existente indicando a necessidade de manutenção e/ou requalificação da rede;
- conexões entre estruturas cicloviárias existentes e conexões intermodais.

A coleta de dados e sua sistematização permitiram elaborar um diagnóstico do cenário municipal sobre a bicicleta. A coleta buscou levantar informações sobre a infraestrutura existente, as propostas de ampliação da rede e os dados estatísticos sobre esse modal.

O levantamento das propostas realizadas por outros órgãos teve por objetivo incluí-las no mapa de referência para compatibilizar as propostas existentes e futuras. Foram mapeadas as intervenções que contemplavam infraestrutura cicloviária e as que previam melhoramentos viários e aberturas de vias que, de acordo com a Lei n. 10.907/90 e com o artigo 10 da Lei n. 16.885/2018, devem contemplar infraestrutura cicloviária.



O levantamento de informações também ocorreu com as propostas realizadas pelos órgãos estaduais Metropolitano de São Paulo - Metrô e Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, e com um órgão federal, a Petrobrás.

A avaliação do diagnóstico indicou a necessidade de estabelecer diretrizes para a consolidação da Rede Estrutural Cicloviária, a partir da análise das intervenções já propostas, e para as futuras intervenções. Desta forma, as diretrizes adotadas foram:

- A identificação das rotas desejadas e dos pontos de conflito potenciais da bicicleta com os demais modais é a tarefa mais difícil para a qualificação dos trajetos a serem desenvolvidos. A leitura do tecido urbano com especial relevância a aspectos como a classificação viária, o relevo, o tráfego e a localização dos pontos de interesse, tudo influencia a proposta da rede cicloviária. Onde existe hierarquia viária, o tecido urbano geralmente reflete uma maior organização urbana, e nestes locais costumam se concentrar os pontos de interesse e o relevo geralmente é o mais adequado à circulação da mobilidade ativa.
- A política de estacionamento para as áreas públicas, principalmente nas concentrações de pontos de interesse, precisa conciliar a demanda com as possibilidades do espaço público e com as obrigações dos entes privados da área envoltória. Estes últimos seguem legislação específica.
- A política pública de empréstimo de bicicletas também precisa visar abrangência em todo o município. Sua função social precisa ser ampliada de forma a abranger o maior número de usuários e possibilitando maior potencial de uso.

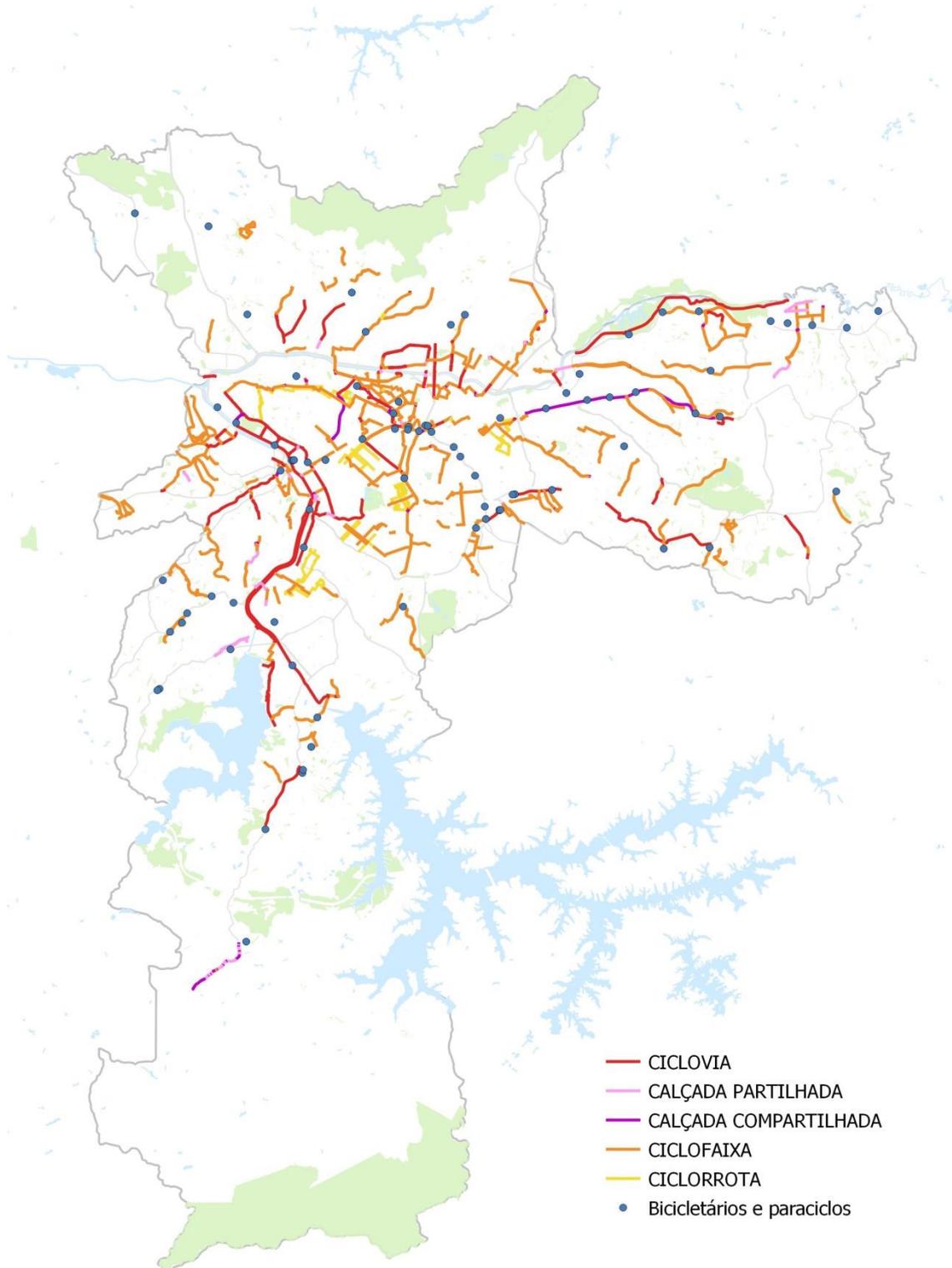
Considerando-se que a fatalidade de um acidente <sup>1</sup> envolvendo ciclistas sobe vertiginosamente de 5% a 20 mph (32km/h) para 45% a 30 mph (48km/h) e para 85% a 40mph (64 km/h), a definição da tipologia a ser adotada no tratamento viário é fundamental para garantir a segurança do ciclista. Portanto, políticas de redução de velocidade associadas a tratamentos específicos podem melhorar a segurança na circulação.

---

<sup>1</sup> Dados de UK DfT, 1993.



Figura 11 – Infraestrutura cicloviária existente em 2019



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET (2019).



## 2.1. Visão Zero, Sistemas Seguros e a segurança viária na agenda mundial

Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS, mais de 1,35 milhão de pessoas morrem por ano em todo o mundo devido a acidentes de trânsito – uma morte a cada 23 segundos – sendo que esta é a causa de morte mais frequente entre pessoas com idade entre 5 e 29 anos e a oitava mais comum na população geral.

A distribuição dos acidentes de trânsito no planeta não é homogênea. Embora sejam responsáveis por 60% dos veículos registrados do mundo – e 85% da população total –, os países de baixa e média renda respondem por 93% dessas mortes.

Por conta disso, a Organização das Nações Unidas – ONU instituiu a Década de Ação para Segurança no Trânsito (2011-2020), coordenada pela OMS, com o objetivo de "estabilizar e reduzir os níveis globais previstos de mortes no trânsito por meio de atividades em escala nacional, regional e global". Já os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, também da ONU, são um "plano de ação" focado em 17 objetivos e 169 metas, sendo duas delas diretamente relacionadas à segurança no trânsito:

- Meta 3.6 [Saúde e Bem Estar]: Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas.
- Meta 11.2 [Cidades e Comunidades Sustentáveis]: Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

No Brasil, foram atestados 38.265 óbitos na categoria Acidentes de Transporte em 2016, segundo dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS, o que resulta em 18,4 óbitos a cada 100 mil habitantes. Os acidentes de trânsito são também a segunda causa de mortes de jovens entre 15 e 24 anos no Brasil. Independentemente da faixa etária, as mortes no trânsito representam a terceira causa de mortes prematuras no Brasil em 2016, ficando atrás apenas de doenças isquêmicas do coração e violência interpessoal. Portanto, a promoção de segurança no trânsito é necessária para a saúde pública, devido a sua capacidade de limitar e conter as altas taxas de mortalidade observadas no Brasil e no mundo.



O conceito de **Visão Zero**, criado na Suécia em 1997, compreende que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável. Uma das principais ações consiste em desenhar ou reconfigurar vias priorizando os deslocamentos e a segurança de pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo, ao invés de dedicar todos os recursos aos automóveis. Na Suécia, com a implantação dessa estratégia entre 1994 e 2015, a taxa de mortalidade no trânsito do país caiu 55%. Diversos outros países, como Noruega e Holanda, adotaram abordagens semelhantes e apresentam as maiores reduções no número de mortes ao longo dos últimos 20 anos.

A abordagem de **Sistemas Seguros** consiste em reorientar a forma como a segurança viária é vista e gerenciada, reconhecendo que os seres humanos cometem erros quando usam as ruas e sistemas de transporte, assim como em qualquer outra circunstância cotidiana. Na medida em que os seres humanos não são infalíveis, os projetistas da infraestrutura viária devem criar sistemas de transporte nos quais as consequências do erro humano sejam minimizadas. Um sistema viário que ajuda a perdoar erros dos diferentes usuários reduz o número de falhas graves que podem resultar em mortes ou lesões graves.

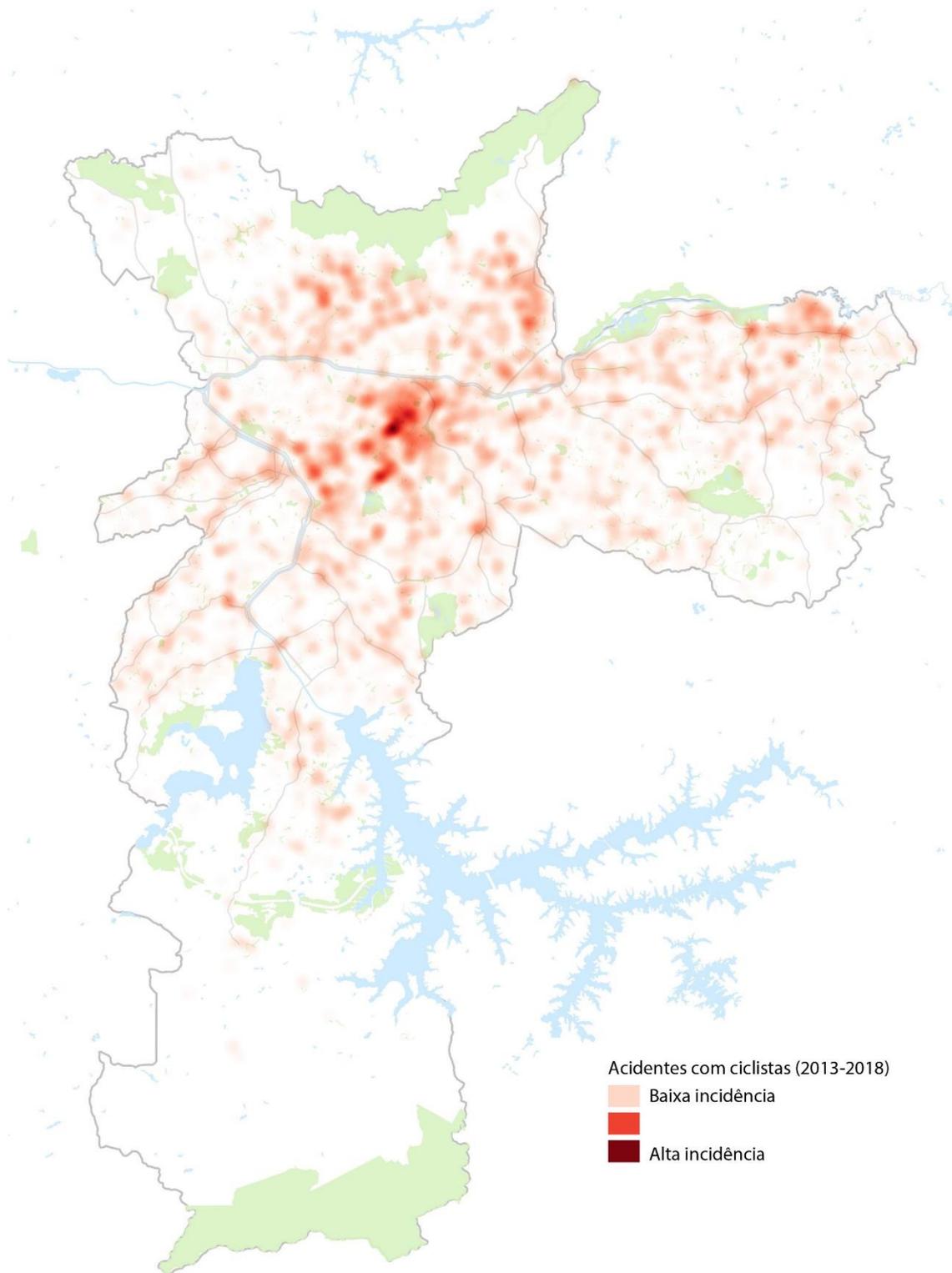
*“Não se trata apenas do porquê alguém se envolveu em uma ocorrência de trânsito, mas o porquê ela se lesionou e como o impacto poderia ter sido reduzido. **Em um sistema seguro, uma ocorrência grave não ocorre por culpa de alguém, mas é uma falha do sistema.** Não se trata de culpar motoristas, mas se perguntar o que de diferente poderia ter sido feito para reduzir os danos. Quais componentes podemos melhorar para tornar o sistema mais perdoável para que os erros não custem a vida. É não agir reativamente, mas ser proativo e perguntar como podemos reduzir riscos.” [tradução nossa]*

Dentre os diversos impactos negativos dos acidentes de trânsito na sociedade, além da perda de qualidade de vida, dor e sofrimento aos quais estão sujeitas as vítimas, seus familiares e a sociedade, há que se elencar os custos econômicos elevados para as cidades, sejam eles diretos ou indiretos.

Em recente relatório, publicado em conjunto pelo Banco Mundial e a *Bloomberg Philanthropies*, estima-se que o impacto macroeconômico dos acidentes de trânsito em países em desenvolvimento seja substancial. Ao analisar casos de países como China, Tanzânia, Filipinas, Índia e Tailândia, conseguiu-se demonstrar que uma redução sustentável de morbidade e mortalidade no trânsito da ordem de 50%, ao longo de 24 anos, poderia gerar um impacto positivo de 7 a 22% no PIB desses países. Igualmente, diversos estudos apontam que o custo anual dos acidentes para países de renda baixa e média, como o Brasil, é da ordem de 1 a 3% de seus respectivos PIBs.



Figura 12 – Acidentes com ciclistas entre 2013 e 2018



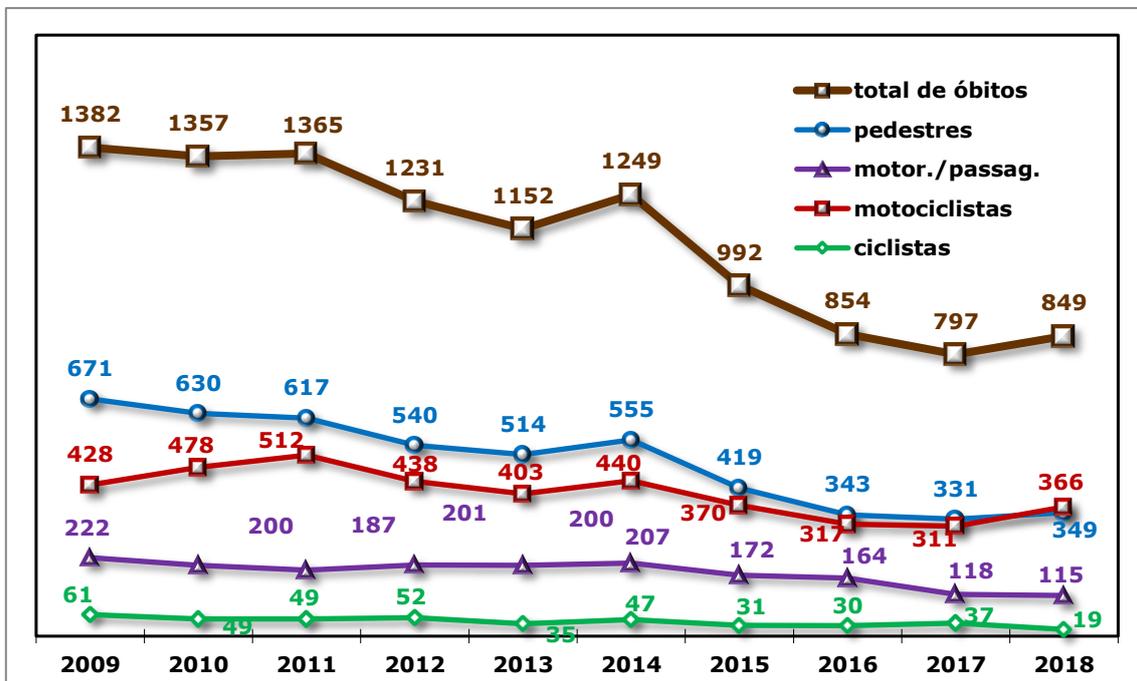
Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.



O Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) realizou uma pesquisa para estimar esses custos em cidades brasileiras no documento “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras”. Considerando o método proposto por esse documento, com os valores atualizados para o ano de 2017 – com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) –, os custos estimados dos acidentes de trânsito para a cidade de São Paulo naquele ano foram de R\$ 763.830.716, levando em conta que foram registrados 12.271 acidentes com vítimas feridas e 762 com vítimas fatais (não são registrados acidentes sem vítimas).

Entre 2009 e 2018, ocorreram 6.690 acidentes envolvendo ciclistas (SAT - CET) na cidade. Este tema encontra-se devidamente detalhado do Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo – Vida Segura, publicado em abril de 2019. Os ciclistas figuram entre os usuários mais vulneráveis da via – juntamente com pedestres e motociclistas – tendo correspondido a 2,2% do total de óbitos e 3% do total de vítimas em 2018. O risco relativo de se tornar uma vítima do trânsito usando a bicicleta, entretanto, é o segundo mais alto, ficando atrás apenas da motocicleta.

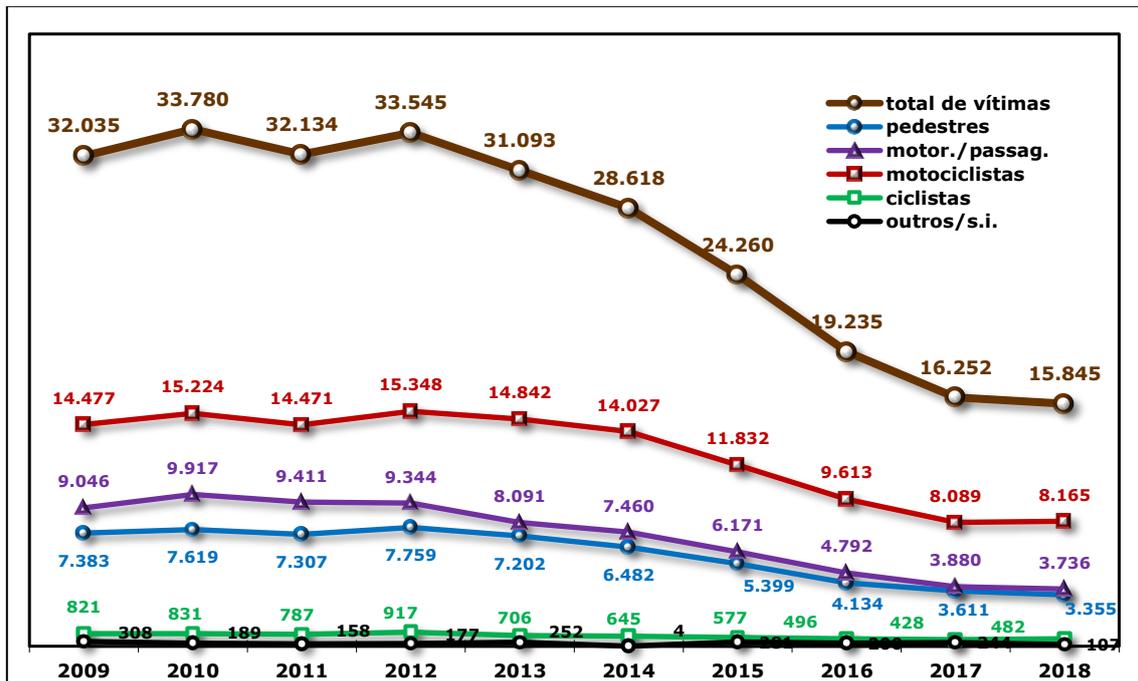
**Figura 13 – Evolução anual dos óbitos por tipo de usuário**



Fonte: CET, 2019.



Figura 14 – Evolução anual do total de vítimas por tipo de usuário



Fonte: CET, 2019.

A análise dos dados de acidentes envolvendo ciclistas permite compreender a importância da rede cicloviária abranger todas as regiões da cidade. A implantação de uma rede estrutural amplia a condição de circulação deste modal e possibilita a migração dos ciclistas de vias de circulação geral para as vias com tratamento cicloviário.

## 2.2. Dados estatísticos dos usuários de bicicletas

A CET avalia dados de acidentes dos diferentes modais na cidade, havendo informações sobre ciclistas desde 2005. Além disso, a área de pesquisa iniciou um trabalho para coletar dados deste modal na cidade, que serão explanados a seguir.

Quanto aos dados de demanda, havia até pouco tempo atrás poucas referências sobre a bicicleta nas contagens realizadas pela CET. Os dados utilizados sempre foram os da Pesquisa de Origem e Destino do Metropolitano de São Paulo, que realizou a última pesquisa completa em 2017, embora seus resultados detalhados ainda não tenham sido disponibilizados. Esta pesquisa aponta que 0,9% das viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo eram feitas exclusivamente por bicicletas (em 2007, eram 0,8%). Os dados da pesquisa, entretanto, são referenciados em zonas de Origem/Destino, o que não possibilita a análise do volume de bicicletas no sistema viário sem a utilização do recurso de redes de simulação.



Desde o ano de 2014, a CET vem realizando contagens de bicicletas em diversos corredores da cidade e publica os resultados nos Relatórios Anuais de Desempenho (MSVP), sendo que parte das vias pesquisadas possui infraestrutura cicloviária. As contagens são realizadas em um dia típico por ano, nos períodos da manhã (das 7:00 às 10:00) e da tarde (das 17:00 às 20:00).

No ano de 2016, a CET iniciou as contagens com contadores automáticos de bicicletas – dois do tipo fixo e dois do tipo móvel – e até o final do ano de 2018 foram pesquisadas 31 ciclovias e ciclofaixas da cidade. Os contadores fixos na Vergueiro e na Faria Lima realizaram levantamentos todos os dias do ano desde sua instalação e mais de 6 milhões de ciclistas pedalarão ao longo dessas duas ciclovias. No último mês, quando a transmissão de dados foi renovada por meio da Parceria para Cidades Saudáveis, ambos os contadores registraram uma média de 9 mil ciclistas por dia. Dos 288 equipamentos da empresa Eco-Counter instalados em todo o mundo, São Paulo aparece em terceiro lugar nas contagens acumuladas desde a sua implementação.

Além destes, a CET vai instalar um novo contador de bicicletas em São Paulo, alocado na ciclovia da avenida Dr. Gastão Vidigal, na Zona Oeste. A aquisição do novo contador faz parte da Parceria para Cidades Saudáveis, programa da Bloomberg Philanthropies que forma uma rede mundial de cidades comprometidas com a proposta de salvar vidas por meio de ações de prevenção de doenças não transmissíveis (DNTs) e lesões. A ação conta ainda com a parceria da OMS e da Vital Strategies. Com a proposta de incentivar a caminhada, o uso de bicicletas e a convivência em vias seguras, São Paulo é uma das 50 cidades do mundo a participar da parceria. O novo contador ficará durante um ano na avenida Gastão Vidigal, e depois será realocado para a Zona Leste, na rua Melo Freire.

Já os contadores móveis, estes são instalados em locais pré-determinados em períodos de até dez dias consecutivos ao ano. Foi constatado aumento significativo dos volumes de bicicletas na cidade, na maioria das vias pesquisadas, confirmando algumas hipóteses inicialmente adotadas:

- As vias com maior concentração de comércio e serviços concentram também o maior número de ciclistas;
- As estruturas com conexões regionais e com integração modal apresentam maior volume de ciclistas;
- As vias coletoras apresentam menor demanda de ciclistas, o que se entende provável pela sua função viária, assim como ocorre com os demais veículos motorizados;



- Os horários de pico dos volumes variam de acordo com a via pesquisada, identificando-se situações claras de movimentos pendulares e outras situações de movimentos constantes ao longo do dia.

## 2.3. Avaliação da Rede Cicloviária existente

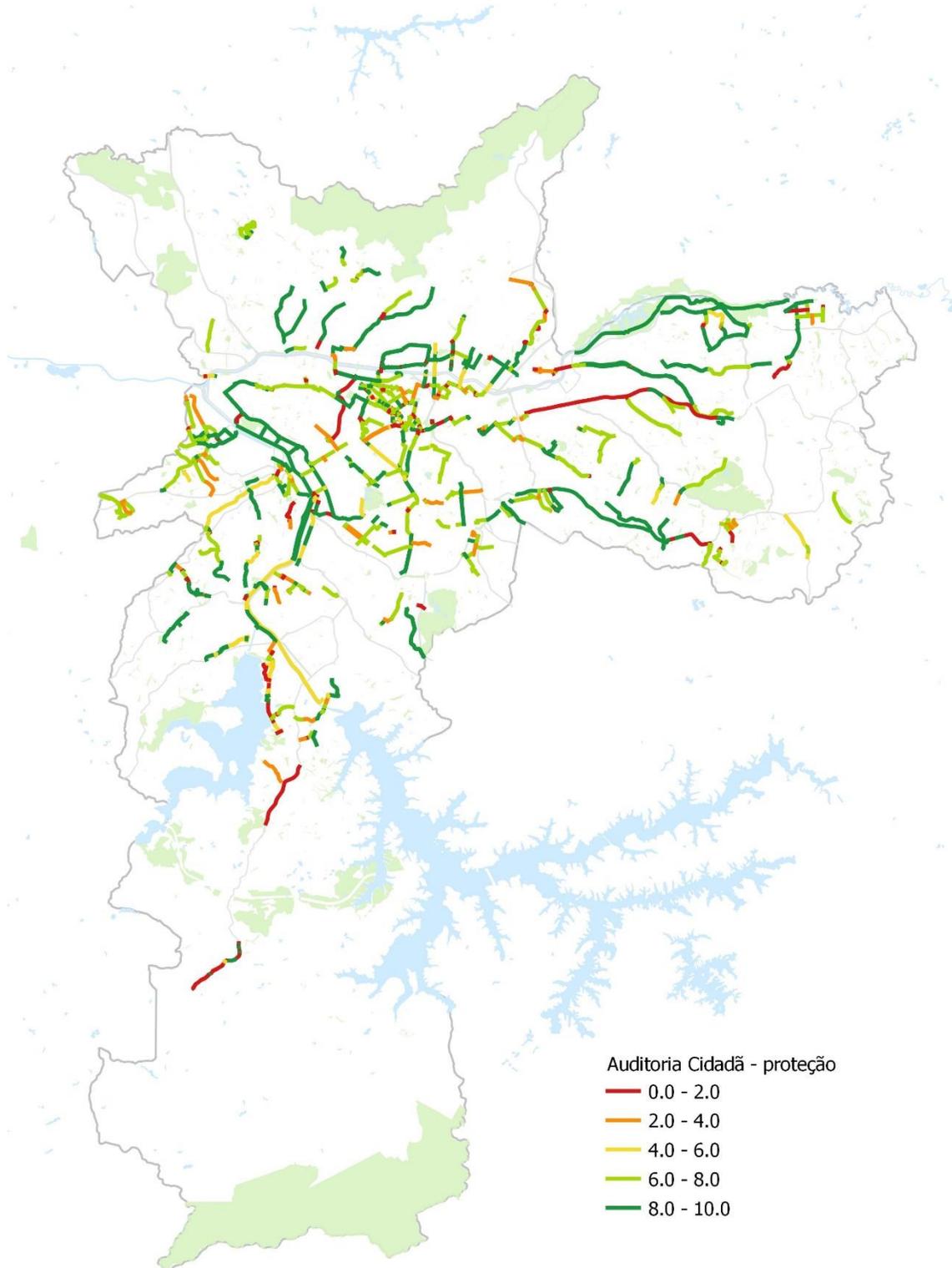
Em complemento aos levantamentos sobre as condições da infraestrutura cicloviária realizados pela própria CET, a Prefeitura recebeu o relatório do Projeto Auditoria Cidadã, da Ciclocidade. Este material apresenta um levantamento do estado da rede cicloviária existente, feito entre agosto e novembro de 2018 por 45 pessoas, posteriormente sistematizado e avaliado.

*O levantamento baseou-se na adequação para a realidade paulista do Ideciclo - Índice de Desenvolvimento da Estrutura Cicloviária, elaborado em Recife pela Associação AMECICLO, para funcionar como um comparativo nacional, e aplicá-lo em toda a malha implantada, com o envolvimento direto de ciclistas locais que queiram protagonizar a defesa de suas ciclovias e ciclofaixas. (Auditoria Cidadã, 2018)*

Parte do material compilado por este relatório foi utilizada nas oficinas da CET, incorporado aos cadernos de “Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura”, contribuindo para os debates. Os mapas apresentados a seguir congregam as informações levantadas pelo projeto.



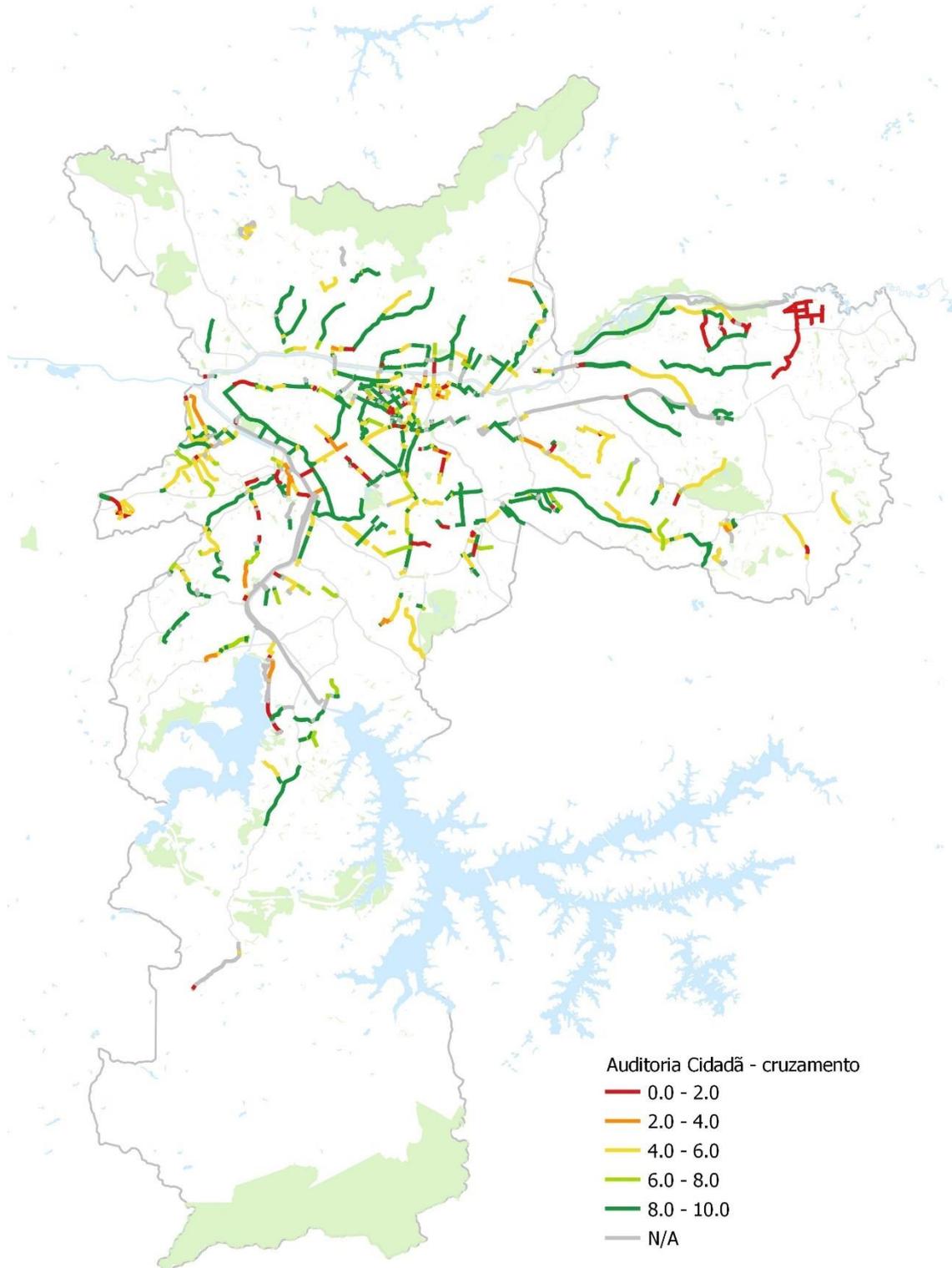
Figura 15 - Proteção



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados do projeto Auditoria Cidadã (2018), realizado pela Ciclocidade.



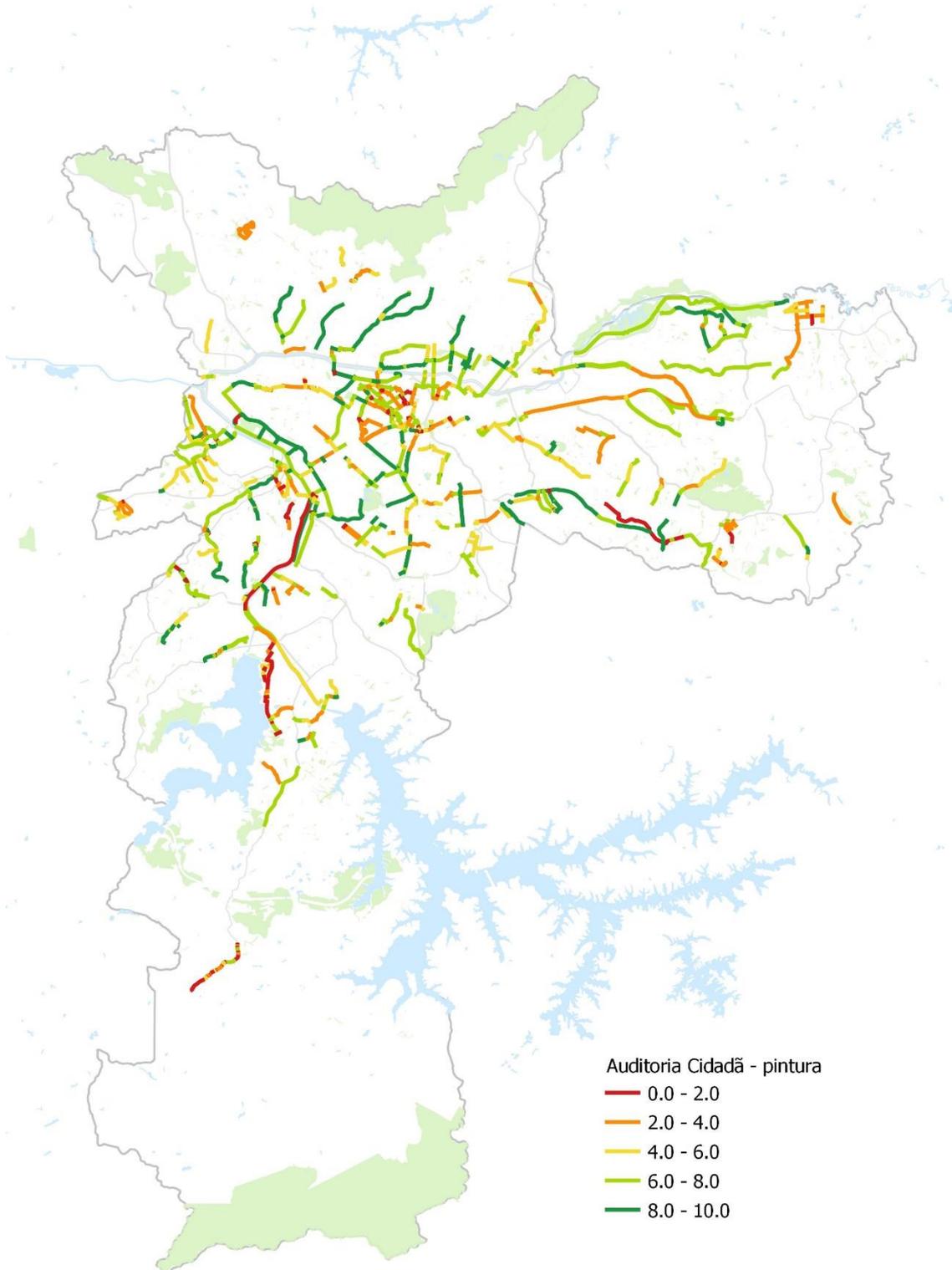
Figura 16 - Cruzamento



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados do projeto Auditoria Cidadã (2018), realizado pela Ciclocidade.



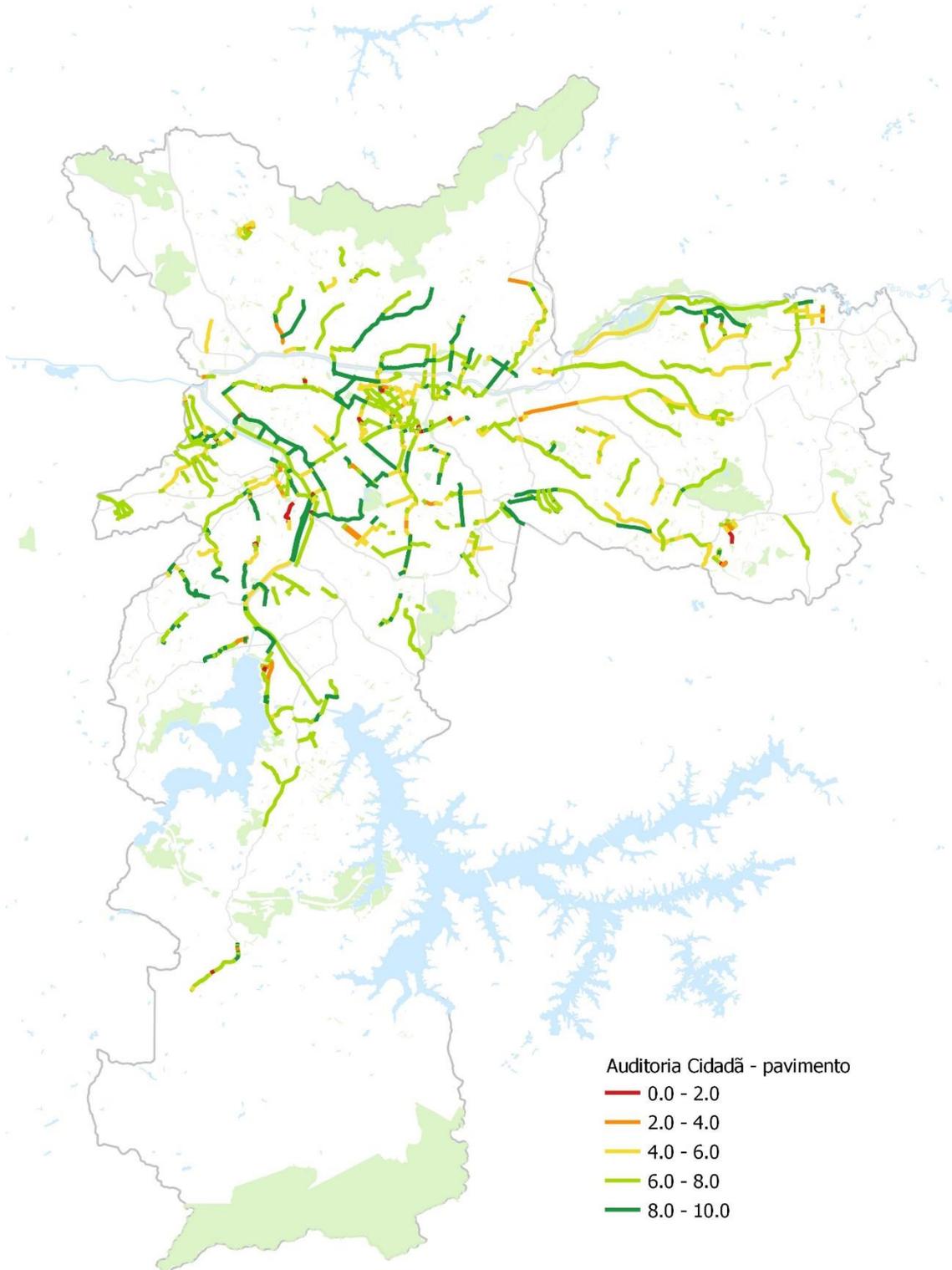
Figura 17 - Pintura



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados do projeto Auditoria Cidadã (2018), realizado pela Ciclocidade.



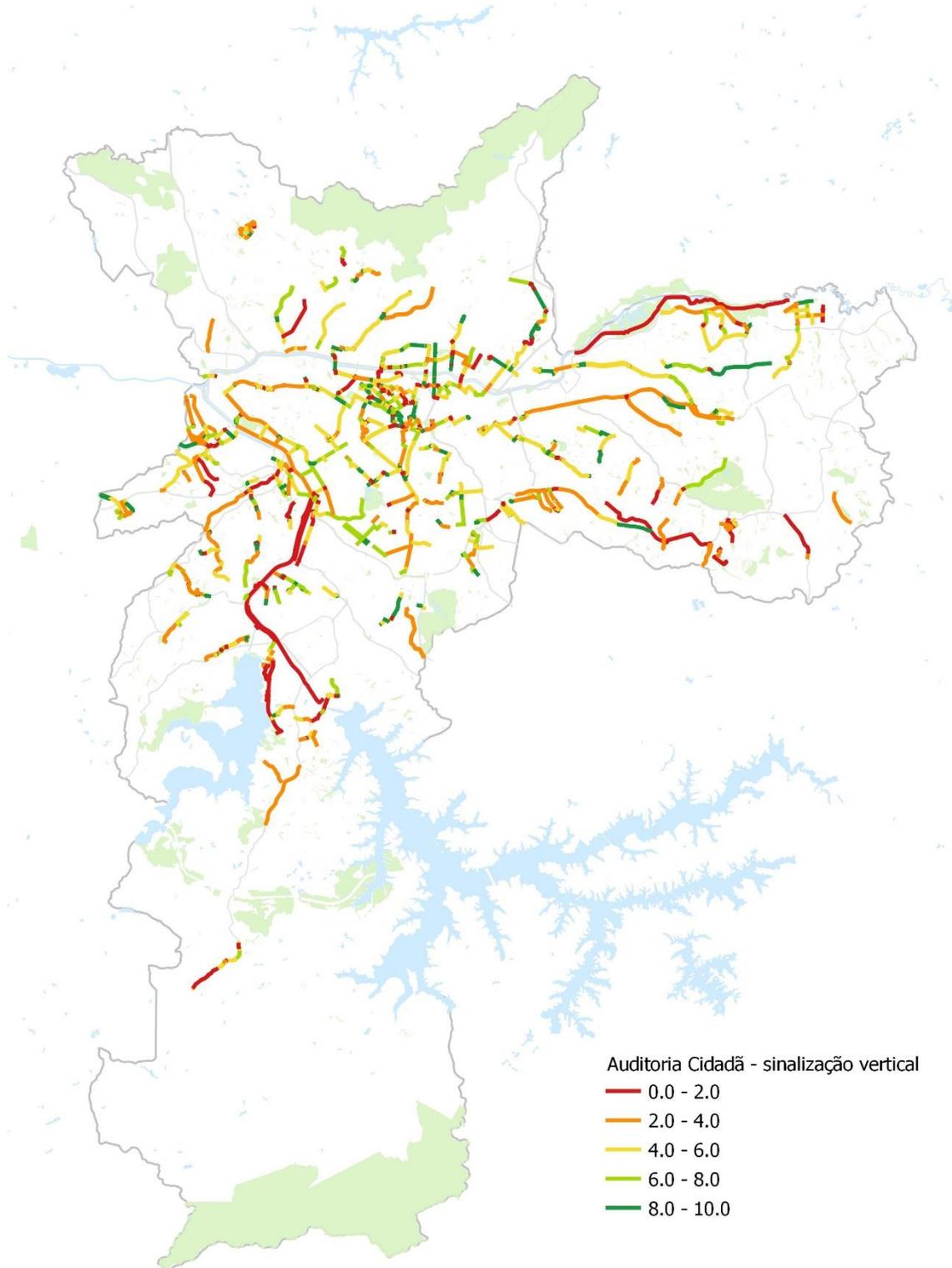
Figura 18 - Pavimento



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados do projeto Auditoria Cidadã (2018), realizado pela Ciclocidade.



Figura 19 - Sinalização vertical



Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados do projeto Auditoria Cidadã (2018), realizado pela Ciclocidade.



## 2.4. Oficinas da Câmara Temática de Bicicleta

A SMT e a CET promoveram 10 workshops sobre o Plano Cicloviário da cidade de São Paulo. O evento reuniu técnicos da Companhia e representantes de entidades ligadas ao cicloativismo, indicados pelos representantes da Câmara Temática da Bicicleta, do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), para analisar em conjunto a malha existente no território da cidade dividida em 32 Subprefeituras.

Entre novembro de 2018 e maio de 2019, os workshops foram promovidos pelo Poder Público, abrangendo todas as regiões e subprefeituras da capital paulista. A primeira oficina temática ocorreu em 10 de novembro de 2018, no Museu Brasileiro da Escultura e Ecologia (MuBE), abordando a região das subprefeituras da Lapa e Pinheiros, localizadas na Zona Oeste da cidade.

Os encontros tiveram a finalidade de coletar sugestões para aperfeiçoar a proposta final do Plano Cicloviário. Foram oportunidades para os ciclistas apresentarem sua análise da rede na região estudada e trocar conhecimentos com o corpo técnico da CET. A ideia surgiu a partir de uma demanda da Câmara Temática da Bicicleta, do CMTT.

Os workshops foram marcados por dinâmicas conduzidas com apoio da Bloomberg Philanthropies e da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas – ABRACICLO, que também auxiliou na compilação dos dados coletados durante as oficinas. O resultado das oficinas permitiu diagnosticar a estrutura cicloviária e contextualizar todo o cenário do que foi debatido.

### Figura 20 – Registros das oficinas





Fotos tiradas nas Oficinas Participativas do Plano Cicloviário - CET.

A proposta do novo Plano Cicloviário foi apresentada pela Prefeitura em agosto de 2018, em conformidade com os princípios do Vida Segura, que por sua vez adota o conceito de Visão Zero, para o qual nenhuma morte é aceitável no trânsito.



### 3. O PlanMob/SP e o Sistema Cicloviário

O Plano de Mobilidade estabelece parâmetros técnicos de referência para a constituição de um Sistema Cicloviário, composto pela Rede Estrutural Cicloviária, por políticas públicas que regulamentem o estacionamento e o empréstimo de bicicletas e pela integração intermodal. Deve incentivar ações de mobilização social, de comunicação e educativas de modo a estimular o transporte ativo de maneira geral e a sua integração com as redes de transportes coletivos.

O Sistema Cicloviário é parte integrante do PlanMob/SP 2015 e busca a efetivação dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Política Municipal de Mudança do Clima de São Paulo (Lei Municipal nº 14.933/2009) e do PDE 2014. De acordo com o PDE 2014, "o Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta" (artigo 248).

*São diretrizes específicas do Sistema Cicloviário:*

- *abranger todo o território do município, possibilitando a integração com os municípios vizinhos;*
- *integrar o modo bicicleta ao Sistema de Transporte Público Coletivo, através de seus terminais e estações;*
- *ampliar a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São Paulo;*
- *ampliar a acessibilidade e a mobilidade da população através do fomento do uso da bicicleta como meio de transporte;*
- *implementar o conceito de Ruas Completas<sup>22</sup> no sistema viário, promovendo a equidade no uso dos espaços entre os usuários da via;*
- *propiciar a articulação intersetorial para a formulação, estímulo e apoio às ações e programas de mobilidade por bicicletas;*
- *proporcionar a participação social na gestão democrática do Sistema Cicloviário;*
- *promover a convivência pacífica entre os modos de transporte;*
- *incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas;*
- *promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do município.*

---

<sup>22</sup> Viário projetado com ênfase em calçadas, ciclovias e áreas de embarque e desembarque de transporte público. Viário que além do leito carroçável priorize livre acesso e circulação de pedestres e ciclistas, que inclua pessoas deficientes e/ou com dificuldade de locomoção, pessoas empurrando carrinhos de bebê, portando compras ou malas, etc.



*São objetivos específicos do Sistema Cicloviário:*

- *ampliação da segurança, eficiência e conforto para os ciclistas em equidade com os demais usuários das vias;*
- *ampliação da atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte e o incremento do seu uso;*
- *controle do tempo de viagem do usuário do modo bicicleta;*
- *consolidação da gestão democrática como instrumento de continuidade de aprimoramento da mobilidade urbana por bicicletas.*

*São elementos constitutivos do Sistema Cicloviário:*

- *a Rede Cicloviária Estrutural, que se constitui da implementação de infraestrutura viária para a circulação de bicicletas, incluindo a sinalização cicloviária;*
- *o sistema de compartilhamento de bicicletas;*
- *os estacionamentos de bicicletas;*
- *ações complementares: as ações e programas complementares à infraestrutura têm como objetivo promover o uso da bicicleta como meio de transporte, estando compreendidas nas áreas de educação, mobilização social, comunicação e outros.*

Para a definição da Rede Estrutural Cicloviária, tomou-se como base a legislação vigente, os dados levantados, as propostas de rede já elaboradas e os estudos de casos. Foram conceituados os elementos componentes do Sistema Cicloviário - ciclovia, ciclofaixa, faixas compartilhadas, rotas operacionais de ciclismo, bicicletários e paraciclos - e estabelecidos parâmetros para a construção da Rede Cicloviária e para as ações que contribuam para o fortalecimento do uso da bicicleta no Sistema de Mobilidade.

*São diretrizes específicas da Rede Cicloviária Estrutural:*

- **conectividade** – *os percursos cicloviários devem conectar origens e destinos de viagens para que o ciclista possa fazer uso eficiente da rede. Os pontos de conexão funcionam como nós de integração dos trajetos, possibilitando ao usuário programar o seu caminho da melhor forma;*
- **ligações perimetrais e radiais** – *a constituição da Rede Cicloviária deve possibilitar a conexão do centro aos bairros, através de estruturas radiais, e também a conexão entre eles através de estruturas perimetrais, possibilitando assim a consolidação de uma malha que permita ao usuário definir seu trajeto, articulando assim também as centralidades;*
- **linearidade** – *o trajeto do usuário deve buscar a menor distância possível de viagem, nesse sentido são apontadas aqui duas considerações: a definição de vias com maior atratividade para a bicicleta está sendo considerada na ótica da circulação da bicicleta; isso ocorre independentemente do sentido de direção dos outros modos.*
- **intermodalidade** – *a rede cicloviária deve promover a conexão com os terminais e estações de transporte coletivo e seus pontos nodais, particularmente através da*



*implantação de estacionamento de bicicletas nestes locais, assim como de ações que possibilitem o transporte de bicicletas pelos veículos do transporte coletivo;*

- **funcionalidade** – *a rede cicloviária deve corroborar a política de uso do solo, buscando desenho adequado aos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana existentes e previstos.*
- **hierarquia viária** – *as vias de função estrutural na hierarquia viária devem ser objeto prioritário para a inclusão de infraestrutura cicloviária.*
- **novas vias** – *todas as novas vias estruturais a serem construídas ou alargadas deverão prever a implantação de estrutura cicloviária.*

Os conceitos, metas e diretrizes adotados por este plano estão ancorados no estabelecido pelo PlanMob/SP, avançando no detalhamento das necessidades técnicas e demais paradigmas que vêm sendo adotados como premissas pela prefeitura e que orientam o modo em questão de forma transversal ou específica.



## 4. Plano Ciclovitário de São Paulo – Pilares

Os Pilares são elementos e ações básicas que norteiam e dão sustentabilidade no desenvolvimento de propostas para consolidação do Plano Ciclovitário. Partindo da premissa de que a bicicleta é um veículo e um modo de transporte que se apresenta como uma alternativa aos deslocamentos na cidade, deve ter assegurada políticas de incentivo ao seu uso, com envolvimento de toda a sociedade na contribuição das definições das políticas de mobilidade e destinação dos recursos necessários para consolidação das infraestruturas, de modo a garantir a segurança de todos os usuários da via.

Os pilares devem garantir que o ciclo das políticas relacionadas ao modal bicicleta permaneça constante e, portanto, as avaliações e monitoramento contribuem para definir as ações necessárias para que o sistema ciclovitário possa cada vez mais ser aperfeiçoado e complementado.

### 4.1. Fomento à Cultura



- Eventos, Movimentos e Celebrações - Semana da Mobilidade, Maio Amarelo, Seminários, Passeios Ciclísticos.
- Ciclofaixa Operacional de Lazer - sucesso de público, resultado de uma parceria bem sucedida entre a Prefeitura de São Paulo e o Movimento Conviva, do Grupo Bradesco Seguros, começou em 30 de Agosto de 2009, como uma opção de lazer. Operação aos finais de semana e feriados, das 7 às 16h, com 122,2 km de Ciclofaixas de Lazer em todas as regiões da cidade, montadas e operacionalizadas para a promoção do uso da bicicleta.
- Programas Educacionais - Capacitação do uso da bicicleta, programas com escolas e cartilha do ciclista.
- Comunicação - Relacionamento com a mídia, campanha e mídias sociais.



## 4.2. Participação Social



- Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) - Instância que propicia a participação e o controle social da ação da mobilidade na cidade de São Paulo. A participação social foi institucionalizada por meio do Decreto Municipal nº 58.058/13, que criou o CMTT, estabelecendo dentre os membros um representante da sociedade, vinculado ao segmento bicicleta, e respectivo suplente.
- Câmara Temática de Bicicleta - Instância de diálogo sobre a política cicloviária entre representações de ciclistas e o poder público municipal. Em 13 de março de 2015 foi oficializada a composição da Câmara Temática de Bicicletas, com 22 representantes, assim distribuídos: 2 do segmento no Conselho, 10 de duas entidades de ciclistas (5 membros por entidade) e 10 setoriais, sendo 2 para cada uma das 5 regiões da cidade: norte, sul, leste, oeste e centro. A Câmara Temática mantém reuniões regulares para definição de pautas e monitoramento das ações desenvolvidas.
- Audiências Públicas - Consulta à sociedade para apresentar, receber contribuições e legitimar propostas.

## 4.3. Infraestrutura



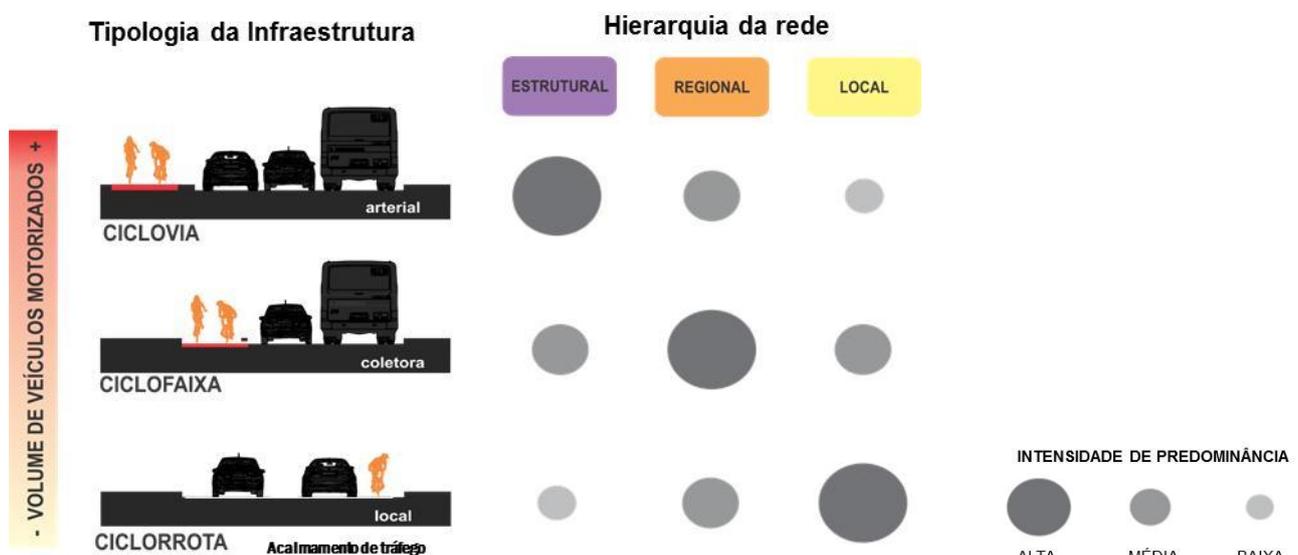
- Rede cicloviária: ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias;
- Estacionamento de Bicicletas: paraciclos e bicicletários;
- Programa de Orientação de Ciclistas – POC: a Parceria para Cidades Saudáveis teve início na capital paulista em junho de 2018, com a instalação das primeiras placas de sinalização de ciclovias na região central de São Paulo. A medida faz parte do POC, uma iniciativa da Prefeitura e da CET para incentivar a mobilidade ativa por meio da sinalização direcionada a quem utiliza a bicicleta para se deslocar pela cidade. No total, 558 placas foram instaladas no Centro e na Lapa.
- Bicicletas compartilhadas.



### 4.3.1. Tipologias de tratamento ciclovitário

A definição da tipologia de tratamento ciclovitário a ser adotada em cada trecho que conforma a rede ciclovitária deverá observar, dentre outros, a classificação viária. Este critério tem por objetivo relacionar o volume de veículos motorizados com a hierarquia da rede ciclovitária, que pode ser local, regional ou estrutural.

**Figura 21 – Classificação viária vs. hierarquia da rede ciclovitária**



Fonte: CET, 2018.

#### 4.3.1.1. Ciclovias

Caracteriza-se como o espaço em nível ou desnível com relação à pista, separado por elemento físico segregador, tais como: canteiro, área verde, e outros previstos na legislação vigente. Quanto à sua localização na via pública, estas podem estar dispostas nas laterais das pistas, nos canteiros centrais e nas calçadas. A sua localização fora da via pública pode se dar em áreas não edificáveis, faixas de domínio e parques públicos.

Quanto ao sentido de tráfego as ciclovias podem ser:

- Unidirecional: quando apresenta sentido único de circulação;
- Bidirecional: quando apresenta sentido duplo de circulação.



#### 4.3.1.2. Ciclofaixas

Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica. Quanto ao sentido de tráfego, a ciclofaixa pode ser:

- Unidirecional: quando apresenta sentido único de circulação.
- Bidirecional: quando apresenta sentido duplo de circulação.



#### 4.3.1.3. Espaços compartilhados sinalizados

Calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista, sinalizadas, em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos criando condições favoráveis para sua circulação, sendo mais conhecidos os seguintes tipos:

- Rota de bicicleta ou Ciclorrota: vias sinalizadas que compõem o sistema ciclável da cidade interligando pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas, de forma a indicar o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação.



#### 4.3.1.4. Espaço compartilhado com pedestres

Espaço da via pública destinado prioritariamente aos pedestres onde os ciclistas compartilham a mesma área de circulação, desde que devidamente sinalizado.

**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.

A circulação compartilhada de pedestres e bicicletas sobre calçada, canteiro, passarela, passagem subterrânea deve ser evitada, podendo ser implantada somente quando estudos de engenharia demonstrarem que não prejudica o fluxo de pedestres e que outras alternativas de circulação exclusiva se mostram inviáveis. Recomenda-se seu uso em pequenos trechos, como interligação entre outras estruturas cicloviárias tais como: passarelas, pontes, viadutos ou passagens subterrâneas. A implantação de trânsito compartilhado só deve ser permitida:

- quando o fluxo de pedestres e de ciclistas tem condições de circular de forma harmoniosa possibilitando que pedestres e ciclistas tenham condições de se desviar um do outro com segurança; e
- com volume de pedestre inferior a 100 pedestres por hora pico por metro de largura do passeio;
- em passeio (faixa livre de circulação) com largura mínima de 2,20m.

**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.



A circulação partilhada de pedestres e bicicletas sobre calçada, canteiro, passarela deve ser evitada, podendo ser implantada somente quando estudos de engenharia demonstrarem que não prejudica o fluxo de pedestres e que outras alternativas de circulação exclusiva (ciclofaixa na pista ou ciclovia) se mostram inviáveis. A implantação de ciclofaixa sobre calçada ou canteiro divisor de pista partilhada com pedestre só deve ser permitida:

- quando a largura destinada à circulação exclusiva de pedestre atende ao fluxo verificado no local, devendo-se garantir uma largura útil mínima para circulação de pedestres de 1,20m;
- com volume de pedestre inferior a 160 pedestres/hora/metro;
- quando locada junto ao meio fio deve garantir uma distância mínima de 0,50 m entre o espaço cicloviário e o meio fio, a fim de permitir que os pedestres possam ter um ponto de apoio entre os dois espaços ao executar eventual travessia;
- a criação de uma separação visual do espaço destinado a ciclistas do espaço de pedestres deve ser feita por demarcação viária, sendo recomendado o uso de pavimentos diferenciados (cor, desenho, textura e/ou material).

#### 4.4. Avaliação e Monitoramento



- Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura - Estudo regionalizado da infraestrutura cicloviária para aprimoramento da rede.



- Pesquisas e Contagens - Contagens volumétricas, pesquisas de satisfação e de percepção. Novas tecnologias vêm sendo desenvolvidas em parcerias com empresas e organizações a partir do uso da bicicleta na cidade e do crescimento desse modal.
- Sistema de Acidentes de Trânsito - Coleta, análise e investigação de acidentes envolvendo ciclistas.



## 5. Diretrizes de implantação do Plano Ciclovitário

O PlanMob/SP propõe, em consonância com as demais políticas, a construção de um modelo de mobilidade que proporcione a redistribuição dos usos dos espaços, visando atender toda a população, consolidando uma visão mais democrática da cidade. Estabelece também o incentivo aos modos não motorizados ou mais propriamente à mobilidade ativa (o modo a pé e bicicleta), que promovem ganhos ambientais, econômicos, sociais e de saúde, beneficiando os usuários e a cidade.

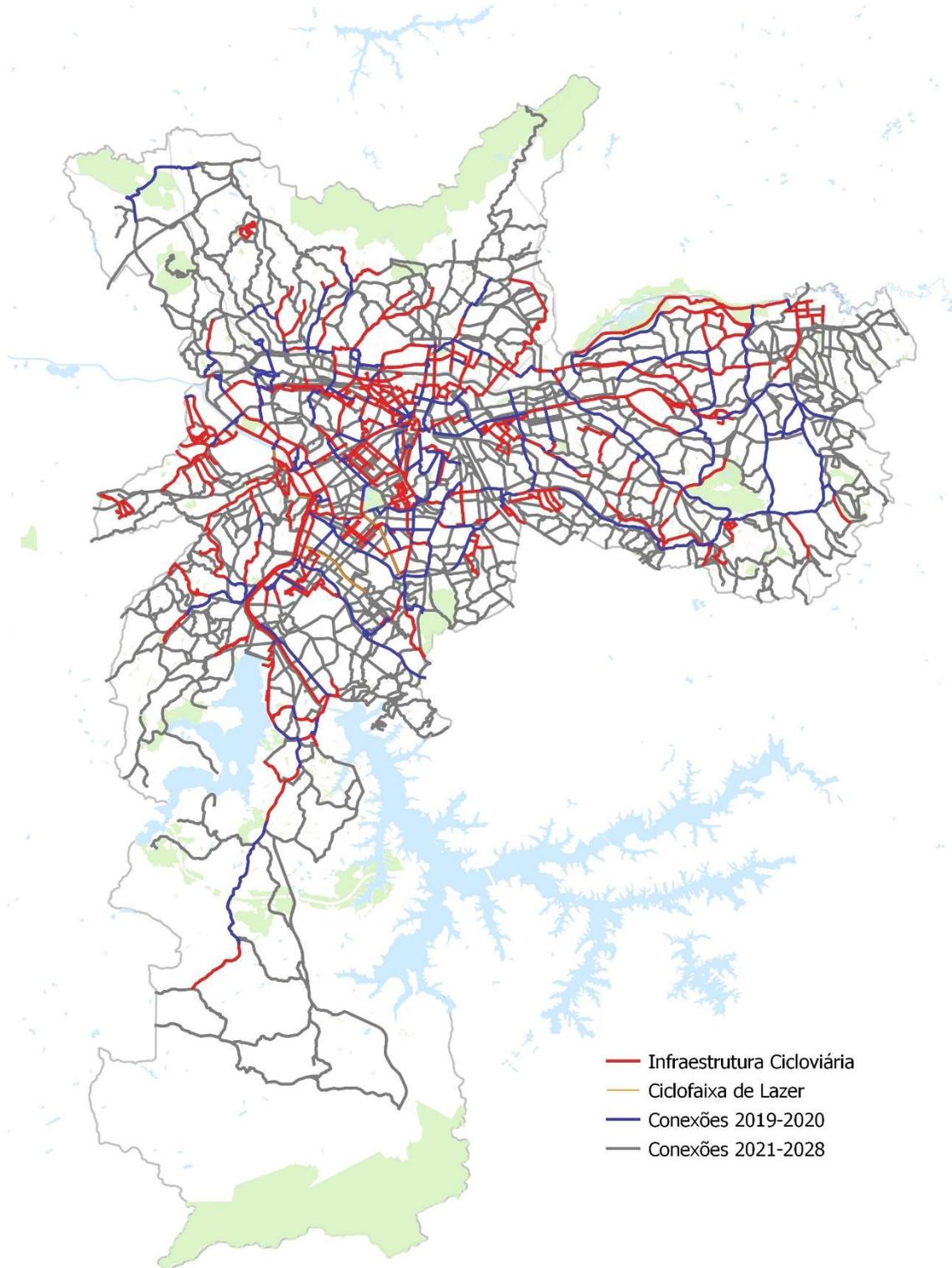
A Rede Estrutural Ciclovitária, apresentada como parte integrante do Sistema Ciclovitário proposto no PlanMob/SP, é composta por cerca de 1.800 km de infraestrutura ciclovitária na cidade, meta planejada para o ano de 2028. Porém, dentro da repactuação do Plano de Metas 2019-2020 da Prefeitura, foram estabelecidas as metas de requalificar 310,6km de infraestrutura ciclovitária existente e implantar 173,35km de infraestrutura ciclovitária nova, denominadas “conexões”.

Ao analisarmos a rede atualmente implantada e a rede prevista no Plano de Mobilidade, podemos observar a cobertura existente em todo o território e a consolidação da Rede Estrutural Ciclovitária. As propostas elaboradas nos planos anteriores foram analisadas e incorporadas, sendo que muitas já constam desta primeira etapa do processo de implantação, no biênio 2019/2020.

Para os anos subsequentes, entre 2021 e 2028, o planejamento de modos ativos deverá considerar, avaliar e validar os traçados planejados, dando prosseguimento à execução do Plano Ciclovitário da cidade de São Paulo.



Figura 22 – Rede cicloviária planejada para 2028



Previsão de cobertura da rede cicloviária ao final da vigência do Plano Cicloviário. A rede complementar prevista para 2012-2028 congrega aquela do PlanMob/SP (2015) com solicitações da sociedade civil, coletadas durante as oficinas realizadas em 2018 e 2019. Elaboração: Bloomberg Philanthropies a partir de base de dados da CET.



## 6. Leis e Decretos Municipais

Legislação municipal que dispõe sobre infraestrutura cicloviária:

- **Lei nº 10.907, de 18 de Dezembro de 1990** - dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no município de São Paulo e dá outras providências.
- **Decreto nº 34.854 de 3 de Fevereiro de 1995** - regulamenta a Lei 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.784, de 26 de Abril de 1995** - altera a redação do artigo 2º da Lei 10.907, de 18 de Dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Lei nº 10.908, de 18 de Dezembro de 1990** - dispõe sobre a demarcação de espaços para ciclofaixas em praças públicas do município de São Paulo e dá outras providências.
- **Decreto nº 34.855 de 3 de Fevereiro de 1995** - regulamenta a Lei 10.908, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Decreto nº 29.839 de 18 de Junho de 1991** - institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.005, de 18 de Junho de 1991** - dispõe sobre local para guarda de bicicletas e triciclos nos parques municipais.
- **Decreto nº 35.860 de 6 de Fevereiro de 1996** - regulamenta a Lei nº 11.005, de 18 de junho de 1991, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.730, de 9 de Março de 1995** - institui a ciclovia do Belenzinho, e dá outras providências.
- **Lei nº 12.400, de 3 de Julho de 1997** - institui a Ciclovia da Mooca e dá outras providências.
- **Lei nº 13.769, de 26 de Janeiro de 2004** - Altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Engº Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).



- **Lei nº 13.995, de 10 de Junho de 2005** - dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos ao público e dá outras providências.
- **Lei nº 14.485, de 19 de Julho de 2007** - consolida a Legislação Municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo, e dá outras providências. (*institui o Dia Municipal Sem Carro e a Semana da Bicicleta, entre outros*)
- **Lei nº 14.223, de 26 de Setembro de 2006** - dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo. (*proíbe a instalação de anúncios em bicicletas e institui o bicicletário como mobiliário urbano de uso e utilidade pública*)
- **Lei nº 14.266, de 6 de Fevereiro de 2007** - dispõe sobre a criação do sistema cicloviário no município de São Paulo, e dá outras providências.
- **Lei nº 14.530, de 17 de Outubro de 2008** - denomina como Praça do Ciclista o espaço livre sem denominação localizado no canteiro central da Av. Paulista entre a R. da Consolação e a R. Bela Cintra e dá outras providências.
- **Decreto nº 50.708 de 2 de Julho de 2009** - atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista.
- **Lei nº 15.094, de 4 de Janeiro de 2010** - institui a criação da rota ciclo-turística “Márcia Prado” na região entre o Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A. – Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.
- **Decreto nº 51.622, de 12 de Julho de 2010** - regulamenta a Lei nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010, que institui a Rota de Ciclo-Turismo Márcia Prado, na região entre o Grajaú e a Ilha do Bororé, passando pela Área de Proteção Ambiental Municipal – APA Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.
- **Decreto nº 54.058, de 1º de Julho de 2013** - Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.
- **Lei nº 15.893, de 7 de Novembro de 2013** - Estabelece novas diretrizes gerais, específicas e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Água Branca e define programa de intervenções para a área da Operação; revoga a Lei nº 11.774, de 18 de maio de 1995, e altera a redação do § 2º do art. 3º da Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009.



- **Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014** - aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.
- **Decreto nº 55.790, de 15 de Dezembro de 2014** - dispõe sobre a permissão de outros equipamentos utilizarem ciclovias, ciclofaixas e locais de tráfego compartilhado.
- **Lei nº 16.388, de 5 de Fevereiro de 2016** - institui o programa Integra-Bike São Paulo, e dá outras providências.
- **Decreto nº 56.834, de 24 de Fevereiro de 2016** - institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015.
- **Lei nº 16.402, de 22 de Março de 2016** - disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE).
- **Decreto nº 57.558, de 21 de Dezembro de 2016** - regulamenta a aplicação de disposições da Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016, relativas ao parcelamento do solo.
- **Lei nº 16.547, de 21 de Setembro de 2016** - Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo.
- **Lei nº 16.642, de 9 de Maio de 2017** - aprova o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo; introduz alterações nas Leis nº 15.150, de 6 de maio de 2010, e nº 15.764, de 27 de maio de 2013.
- **Decreto nº 57.776, de 7 de Julho de 2017** - regulamenta a Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017, que aprovou o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo; define os membros da Comissão de Edificações e Uso do Solo – CEUSO.
- **Lei nº 16.673, de 13 de Junho de 2017** - institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- **Decreto nº 57.889, de 21 de Setembro de 2017** - dispõe sobre o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.
- **Lei nº 16.738, de 7 de Novembro de 2017** - altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, e dá outras providências.
- **Lei nº 16.885, de 16 de Abril de 2018** - Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras



providências.

- **Decreto nº 58.611, de 24 de Janeiro de 2019** – consolida critérios para padronização das calçadas o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028 e o Comitê Permanente de Segurança Viária do Município de São Paulo.
- **Decreto nº 58.717, de 17 de Abril de 2019** – Institui o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028 e o Comitê Permanente de Segurança Viária do Município de São Paulo.



## Ficha Técnica

### **Prefeitura do Município de São Paulo**

Bruno Covas

### **Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes**

Edson Caram

Antônio Rudnei Denardi -Secretário Adjunto

### **Companhia de Engenharia de Tráfego**

Presidência da Companhia de Engenharia de Tráfego

Sebastião Ricardo Carvalho Martins

Rafael Rodrigues de Oliveira - Chefe de Gabinete

Diretoria de Administração e Finanças

Roberto Lucca Molin

Diretoria de Operações

Jair de Souza Dias

Diretoria de Representação

Irineu da Silva Filho

Diretoria Adjunta de Planejamento e Projetos

Elisabete França

Maria Teresa Diniz dos Santos Maziero – Assessoria Técnica

Diretoria Adjunto de Sinalização e Tecnologia

Eduardo Cavali Jorge

Superintendência de Planejamento e Projetos

Carlos Alberto S. Codesseira

Silvana Di Bella Santos – Assessoria Técnica

Gerência de Planejamento da Mobilidade

Luis Carlos Mota Gregorio

Departamento de Planejamento de Modos Ativos

João Previz Rodrigues

Adail Zerio Júnior

Ana Maria Borges



Bruno Cosenza Botelho Nogueira

Caio Vinicius Mello Ferreira

Daniel Ingo Haasse

Dilti Xavier Lopes

Edmundo José Moraes N. da Silva

Fábio Ferraro Pereira de Mattos

José Gonçalves Fonseca Jr.

Luiza Gomide de Faria Vianna

Maria da Graça Novais de Brito

Natália Marques Jodas

Paula Fagundes Mugnato

Raquel Lourenço Mendes Novis

Welton Carlos de Castro Jr

Gerência de Segurança de Tráfego

Heloísa Helena Mello Martins

Gerência de Projetos Viários

Roberto Yossuo Yoshida

Gerência de Marketing e Comunicação

Fábio Nigro Gonzalez

Rafael Teruki Kanki

Bloomberg Philanthropies

Hannah Arcuschin Machado

Vivi Tiezzi