

Ficha informativa**DECRETO Nº 63.881, DE 03 DE DEZEMBRO DE 2018**

*Regulamenta a Lei nº 10.095, de 26 de novembro de 1998, que dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo e dá providências correlatas*

MÁRCIO FRANÇA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Considerando o disposto no inciso XV do artigo 5º, da Constituição Federal, que estabelece que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”;

Considerando que a circulação de bicicletas nas vias urbanas e rurais é regulamentada pela Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), que estabelece que a bicicleta é um veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, sendo autorizada a utilização desse veículo em todas as vias urbanas e rurais, salvo quando excepcionalmente regulamentado o contrário;

Considerando os artigos 21, 22 e 58 e no Anexo I da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB);

Considerando que a Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e determina que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem Planos de Mobilidade, contendo a hierarquia viária, as diretrizes para implantação do sistema de transporte, bem como a rede cicloviária, e Considerando a necessidade de regulamentação da Lei estadual nº 10.095, de 26 de novembro de 1998, que dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo,

Decreta:

**Artigo 1º** - Este decreto regulamenta a Lei nº 10.095, de 26 de novembro de 1998, que dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo e disciplina a implementação de infraestrutura viária para o trânsito de veículos de propulsão humana nas estradas de rodagem estaduais pavimentadas em operação e em projetos de novas rodovias de mesmas características para a segurança dos pedestres, usuários em geral, atendidas a legislação e normas técnicas em vigor.

**Parágrafo único** - Nas estradas de rodagem, pavimentadas ou não, sob jurisdição estadual ou municipal, em operação, visando a segurança dos pedestres e usuários em geral, o trânsito de veículos de propulsão humana será objeto de regulamentação específica.

**Artigo 2º** - Constituem objetivos do Plano Cicloviário do Estado de São Paulo:

**I** - introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas em rodovias estaduais pavimentadas;

**II** - compatibilizar e promover a integração com o sistema de transportes intermunicipal;

**III** - facilitar a circulação nos espaços e áreas adjacentes ou circundantes às rodovias estaduais pavimentadas;

**IV** - conscientizar a população através de campanhas educativas sobre o uso conjunto e a circulação por trechos de rodovias estaduais pavimentadas de tráfego compartilhado;

**V** - promover a integração e a conectividade da bicicleta com o sistema intermodal de transportes do Estado e municípios;

**VI** - definir e implantar medidas visando a segurança dos pedestres, usuários em geral, bem como os de veículos de propulsão humana nas rodovias estaduais pavimentadas;

**VII** - a prevalência de soluções cicloviárias harmônicas com desenvolvimento urbano sustentável e com os demais dispositivos legais pertinentes a mobilidade viária;

**VIII** - transparência e mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos;

**IX** - promoção contínua de esforços para convivência segura entre pedestres, ciclistas e modais de transporte motorizado;

**X** - implementar, através do Ciclo Comitê Paulista, o Portal Cicloviário do Estado de São Paulo, para mapeamento das rotas de ciclismo rurais, visando o fomento da cultura da bicicleta.

**Artigo 3º** - Para os fins deste decreto, considera-se:

**I** - ciclofaixa: a faixa especial de trânsito, devidamente sinalizada, destinada à circulação de bicicletas, pintada ou demarcada na pista de rolamento ou no acostamento das rodovias estaduais pavimentadas;

**II** - ciclovia: a pista de rolamento destinada ao uso de bicicletas, devidamente sinalizada, paralela ao leito carroçável das rodovias estaduais pavimentadas e dele separada por obstrução física.

**Artigo 4º** - A separação da ciclovia deverá ser total e executada considerando a viabilidade técnica da geometria da rodovia pavimentada, preservando os seus elementos acessórios, como sistemas de drenagem, dispositivos de segurança, dentre outros.

**Artigo 5º** - Todos os novos projetos de construção ou duplicação de rodovias estaduais pavimentadas deverão contemplar reivindicações da sociedade civil, e incluir os levantamentos, os estudos técnicos de demanda e viabilidade técnica e econômica para implantação de ciclovias ou ciclofaixas, seguindo os parâmetros estabelecidos no Anexo do presente decreto, prioritariamente em zonas urbanas, e conurbadas, ou rurais para servir de acesso a instalações, distritos industriais, comerciais ou institucionais.

**Parágrafo único** - Deverão ser implantadas, preferencialmente, ciclovias, sendo que a opção por ciclofaixas deverá ser adotada apenas quando houver indicação técnica e disponibilidade de espaço físico, ou ausência de recursos financeiros para construção de ciclovias, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas, resguardando as totais condições de segurança.

**Artigo 6º** - Com relação à implantação das ciclofaixas nas rodovias em operação, uma vez constatada a necessidade de tais dispositivos, a(s) faixa(s) destinada(s) ao trânsito dos veículos automotores não poderá(ão) ter dimensão inferior a 3,50 metros de largura, ressalvando os casos que exijam soluções técnicas específicas.

**Artigo 7º** - Será desenvolvido um Programa Especial de Ciclovias e Ciclofaixas, sob coordenação da Secretaria de Logística e Transportes, o qual será apresentado posteriormente ao Ciclo Comitê Paulista.

**§ 1º** - Todas as intervenções físicas e impactos ambientais decorrentes da implantação do Programa Especial de Ciclovias e Ciclofaixas deverão ser submetidas à análise preliminar dos órgãos ambientais, objetivando as respectivas autorizações e licenças, quando cabível.

**§ 2º** - O referido Programa Especial de Ciclovias e Ciclofaixas será implantado com dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Artigo 8º** - Os projetos específicos para o atendimento do presente decreto obedecerão a legislação em vigor, padrões e normas de cada órgão.

**Artigo 9º** - Será colocada sinalização específica ao longo das ciclovias e ciclofaixas, obedecidos os critérios estabelecidos pela Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

**Artigo 10** - A Comissão de Estudos de Acidentes e Segurança de Trânsito (CASEG) apresentará, anualmente, a partir de 30 de abril de 2020, relatório estatístico de acidentes envolvendo pedestres, ciclistas e condutores dos diferentes veículos.

**§ 1º** - O relatório estatístico de acidentes deverá ser publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo e no Portal de Transparência do Governo estadual.

**§ 2º** - Os dados dos acidentes envolvendo ciclistas deverão revelar condições de risco e infrações cometidas no acidente, tendo por objetivo aprimorar o sistema de análise de causas dos acidentes e também sua prevenção, sendo que esses dados serão coletados e fornecidos pelos órgãos envolvidos.

**Artigo 11** - A CASEG, o Departamento de Estradas de Rodagem - DER, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP e o DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., deverão promover campanhas educativas, tendo por público alvo pedestre e condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços físicos compartilhados.

**Parágrafo único** - As campanhas educativas de trânsito de que trata este artigo, deverão ser veiculadas, prioritariamente, em programas televisionados e de rádio, de acordo com determinação do § 2º do artigo 75 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e destinada, primordialmente, a público sem escolaridade ou com ensino fundamental incompleto, visando atingir, assim, pedestres e ciclistas participantes do trânsito que não tenham condições

de preencher os requisitos legais para obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), para condução de veículo motorizado, automotor e elétrico, não sendo, portanto, registrados no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH).

**Artigo 12** - Deverão ser revistos e adaptados aos termos deste decreto:

**I** - os editais de licitação para elaboração de novos projetos de construção ou duplicação de rodovias sob jurisdição do DER/SP ou DERSA;

**II** - os novos projetos de construção ou duplicação de rodovias em concessão;

**III** - os projetos de construção ou duplicação de rodovias já desenvolvidos e com as obras não licitadas;

**IV** - os projetos de construção ou duplicação de rodovias não aprovados, no caso de concessões, na data de publicação deste decreto; e

**V** - trechos que constem das listas de prioridades de médio e curto prazo elaboradas pela área de Planejamento dos órgãos da Secretaria de Logística e Transporte.

**§ 1º** - Os segmentos críticos quanto ao número de acidentes com ciclistas e de acidentes de atropelamentos de pedestres e ciclistas, que incluam na execução de medidas corretivas, e/ou a construção de ciclovias ou ciclofaixas, serão inseridos em uma lista de prioridades.

**§ 2º** - Os segmentos de rodovias que constem das listas de prioridades deverão ser contemplados sempre que forem executados serviços de ampliação de capacidade ou de ocupação de faixa de domínio.

**§ 3º** - No caso dos contratos de concessão em que não estão previstas ciclovias nos respectivos planos de negócios, estes deverão ser reequilibrados proporcionalmente caso se verifique a necessidade destas ciclovias ou ciclofaixas.

**Artigo 13** - Durante o planejamento e a viabilização da implantação das ciclovias e/ou ciclofaixas de que trata este decreto, deverão ser respeitados os critérios e parâmetros técnicos de segurança viária vigentes, conforme normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), observados os seguintes aspectos:

**I** - projeto geométrico (espaço útil, pistas, faixas, rampas, ilhas direcionais, rotatórias, etc.);

**II** - pavimentação (requisitos e tipos de pavimentos);

**III** - drenagem (cuidados para o escoamento, respeitando o traçado original do terreno);

**IV** - sinalização (vertical e horizontal);

**V** - paisagismo (proteção ao sol, lazer - em bosques e parques -, auxílio em interseções iluminação (criar áreas de maior visibilidade para ciclistas e segurança para o percurso noturno); e

**VI** - estacionamentos (paraciclos, bicicletários, dimensões básicas, conforto etc.)

**Artigo 14** - O desenvolvimento do Plano Cicloviário do Estado de São Paulo contará com recursos das Propostas Orçamentárias Anuais de todos os órgãos e Secretarias responsáveis por obras, manutenção, circulação, integração modal, infraestrutura de estacionamento, de sinalização e de apoio à segurança de trânsito e combate a poluição automotiva.

**Artigo 15** - As despesas decorrentes da aplicação do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Artigo 16** - Caberá a um órgão colegiado, com representações do Poder Público, da sociedade civil e da comunidade de ciclistas o acompanhamento e execução do Plano Cicloviário ora instituído.

**Artigo 17** - Este decreto entra em vigor na data da sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 3 de dezembro de 2018

MÁRCIO FRANÇA

Eduardo Trani

Secretário do Meio Ambiente

Mário Mondolfo

Secretário de Logística e Transportes

Aldo Rebelo

Secretário-Chefe da Casa Civil

Saulo de Castro Abreu Filho

Secretário de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 3 de dezembro de 2018.

**ANEXO**  
**a que se refere o artigo 5º do Decreto nº 63.881, de 3 de dezembro de 2018**

A seguir proposta para hierarquização e definição da modalidade a ser adotada para o tráfego de bicicletas.

Espaço territorial	Categoria da via	Volume/h *	Dispositivo a implantar	
			Ciclofaixa	Ciclovía
Área Urbanizada	Pista Dupla	> 05%		X
	Pista Simples	de 05% a 15%	X	
	Pista Simples	> 15%		X
	Marginais	> 25%		X
	Túneis	**		**
Áreas Rurais	Pista Dupla	> 05%		X
	Pista Simples	de 05% a 15%	X	
	Pista Simples	> 15%		X
	Marginais	> 15%		X
	Túneis	**		**

"Obs.: \* - Relação (%) veículos não motorizados / veículos motorizados, em período de 01 hora em qualquer hora do dia.

\*\* - Nos túneis a viabilidade ou não quanto à implantação de ciclovias ou ciclofaixas determinada de acordo com o tipo de via em que se encontram, e seguindo-se os critérios e parâmetros da via.

O projeto viário adequado ao uso compartilhado da via pelas bicicletas deve contemplar que os pontos principais de risco ao ciclista estão relacionados com as velocidades e volumes de tráfego dos veículos motorizados.

A largura mínima de uma ciclovía ou ciclofaixa deve ser planejada em função de número de ciclistas que circulam nela em horário de pico, ou que irão circular em uma demanda projetada.

**Quadro 1 - Dimensões de CICLOVIA unidirecionais em áreas urbanas**

Quantidade de ciclistas por sentido em hora de pico (ciclistas/hora)	Largura da ciclovía
0 - 150	2 m
150 - 750	3 m (2,5 m no mínimo)
>750	4 m (3,5 m no mínimo)

Dimensões para velocidades de projeto de 30km/h em zonas planas, para ciclovias unidirecionais.

**Quadro 2 - Dimensões de ciclovias bidirecionais**

Quantidade de ciclistas por sentido em hora de pico (ciclistas/hora)	Largura da ciclovía
0 - 50	2,5 m
50 - 150	2,5 a 3 m
> 150	3,5 a 4 m

Dimensões para velocidades de projeto de 30km/h em zonas planas, para ciclovias bidirecionais

### Quadro 3 - Dimensões de faixa separadora entre ciclovias e vias expressas

Velocidade máxima da via adjacente	Faixa separadora
60 km/h	≥ 1,5 m
≥ 80 km/h	≥ 4,5 m
≥ 100 km/h	≥ 6 m

Dimensões de faixas separadores para velocidades de projeto de 30km/h em zonas planas  
Fonte: ITDP Brasil (adaptação de CROW, 2007)

### Quadro 4 - Dimensões de ciclofaixas unidirecionais em áreas urbanas

Tipo	Mais de 1.500 ciclistas/dia	Menos de 1.500 ciclistas/dia
Ciclofaixa sem estacionamento ao lado	2,25 m	1,7 m
Ciclofaixa com estacionamento ao lado	2,5 m	2,0 m

Dimensões de ciclofaixas unidirecionais para velocidades de projeto de 30km/h em zonas planas.  
Fonte: ITDP Brasil (adaptação de CROW, 2007)

É necessário prever aumento da largura de infraestruturas cicloviárias nos casos de subidas e descidas, com especial atenção para os conflitos em vias bidirecionais. Em terrenos inclinados, deve-se considerar o esforço físico nas subidas e a segurança nas descidas.

### Quadro 5 - Largura adicional para ciclofaixa ou ciclovia de acordo com a inclinação do terreno

Inclinação (%)	Extensão do plano inclinado (metros)		
	25 m a 75 m	75 m a 150 m	<<> 150 m
de 3 a 5%	-	0,20 m	0,30 m
de 6 a 9%	0,20 m	0,30 m	0,40 m
superior a 9%	0,30 m	0,40 m	0,50 m

Tabela com critérios para largura de infraestruturas cicloviárias em planos inclinados.

Fonte: ITDP Brasil (adaptação do manual “Ciclocidades:

Manual integral de mobilidade ciclista para cidades mexicanas”, publicado em 2011 pelo ITDP México, e Vélo Quebec, 2003).

#### GEOMETRIA:

A superfície deve apresentar bom atrito inclusive sob chuva, sendo o revestimento betuminoso a solução padrão para ciclofaixas em vias rurais e ciclovias ao longo de rodovias, (FGSV apud

ECF, 2002)

Quanto a velocidade de projeto, a via deve ser projetada de forma atender os ciclistas mais rápidos, com velocidade mínima de 30km/h. Em vias não pavimentadas, onde ciclistas tendem a ser mais lentos, pode ser adotada uma velocidade de 25km/h.

O coeficiente de atrito a serem usados no projeto variam de 0,31 - para 20km/h e 0,21 - para 50km/h

#### Quadro 6 - Raio mínimo para ciclovia (e = 2%)

Velocidade de Projeto (km/h)	Coefficiente de Atrito - f	Raio Mínimo (m)
20	0,31	10
30	0,28	24
40	0,25	47
50	0,21	86

Fonte: Guide for the Development of Bicycle Facilities, AASHTO, 1999

#### RAMPAS:

Os greides devem ser mantidos tão baixos quanto possível, especialmente em rampas longas. Greides superiores a 5% devem ser evitados, porque as subidas ficam difíceis para muitos ciclistas, e as descidas levam alguns a exceder a velocidade além de sua capacidade de controle. Onde o terreno permitir, greides maiores que 5%, em trechos inferiores a 240 m, são aceitáveis, quando a velocidade de projeto for elevada e se pode alargar um pouco a via.

#### Quadro 7 - Comprimento dos Greides

Greides	Comprimentos
5% - 6%	< 240 m
7%	< 120 m
8%	< 90 m
9%	< 60 m
10%	< 30 m
>11%	< 15 m

Greides mais fortes que 3% podem ser inadequados para trechos com pedra britada no revestimento.