



## CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO**

### LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 07 DE JUNHO DE 2017

Cópia extraída de fls. 332/347 do processo

(PROJETO DE LEI Nº 617/11)

(VEREADORES JOSÉ POLICE NETO – PSD, ABOU ANNI – PV, ADILSON AMADEU – PTB, ADRIANA RAMALHO – PSDB, ALESSANDRO GUEDES – PT, ALFREDINHO – PT, ALINE CARDOSO – PSDB, ANDRÉ SANTOS – PRB, ANTONIO DONATO – PT, ATÍLIO FRANCISCO – PRB, AURÉLIO NOMURA – PSDB, CAIO MIRANDA CARNEIRO – PSB, CELSO JATENE – PR, CLAUDINHO DE SOUZA – PSDB, CLÁUDIO PRADO – PDT, DALTON SILVANO – DEMOCRATAS, DAVID SOARES – DEMOCRATAS, EDUARDO MATARAZZO SUPPLY – PT, EDUARDO TUMA – PSDB, FÁBIO RIVA – PSDB, FERNANDO HOLIDAY – DEMOCRATAS, FLORIANO PESARO – PSDB, GEORGE HATO – PMDB, GILBERTO NASCIMENTO – PSC, GILSON BARRETO – PSDB, GOULART – PSD, ISAC FELIX – PR, JAIR TATTO – PT, JANAÍNA LIMA – NOVO, JOÃO JORGE – PSDB, MARCO AURÉLIO CUNHA – PSD, MARIO COVAS NETO – PSDB, NABIL BONDUKI – PT, NATALINI – PV, NETINHO DE PAULA – PDT, OTA – PSB, PAULO FRANGE – PTB, QUITO FORMIGA – PSDB, REGINALDO TRIPOLI – PV, RICARDO NUNES – PMDB, RICARDO TEIXEIRA – PROS, RICARDO YOUNG – REDE SUSTENTABILIDADE, RODRIGO GOULART – PSD, RUTE COSTA – PSD, SÂMIA BOMFIM – PSOL, SENIVAL MOURA – PT, SONINHA – PPS, SOUZA SANTOS – PRB E TONINHO VESPOLI – PSOL)

Institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 07 de junho de 2017, decretou a seguinte lei:

#### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído no Município de São Paulo o Estatuto do Pedestre.

Art. 2º Para fins de aplicação desta lei, entende-se:

a) por pedestre toda pessoa que, circulando a pé, utiliza os passeios públicos e calçadas dos logradouros, vias, travessas, vias de pedestres, vielas, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, praças e áreas públicas na área urbana e rural e nos acostamentos das estradas e vias na área rural do Município;



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

b) por Mobilidade a Pé o tipo de Mobilidade Ativa, que utiliza a energia do próprio corpo humano como arcabouço à sua realização;

c) entende-se como infraestrutura para a caminhada do pedestre os espaços que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e logradouros públicos, bem como aquela que permite a conexão delas munidas de facilidade e segurança na realização das travessias de ruas da cidade;

d) entende-se como Rede de Infraestrutura Básica da Mobilidade a Pé, em conformidade com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico: calçadas, vias de pedestre (calçadões), faixas de pedestres e faixas elevadas, transposição, passagens subterrâneas e passarelas, sinalização específica e demais elementos de qualificação urbana, bem como galerias comerciais e passagens situadas no andar térreo de edificações.

§ 1º Os direitos e deveres estabelecidos nesta lei estendem-se à pessoa que transita em cadeira de rodas, motorizada ou não, à que conduz e utiliza carrinho de bebê, carrinhos para transporte de pacotes, ao ciclista desmontado que esteja conduzindo a pé sua bicicleta e ao trabalhador de coleta de resíduos, varrição e atividades nas vias e logradouros públicos.

§ 2º Para a garantia dos direitos assinalados nesta lei será considerada obrigação do Poder Público a comprovação e verificação do atendimento nas obras, reformas e projetos por ele desenvolvidos ou autorizados, da legislação pertinente à proteção e garantia dos direitos dos pedestres, notadamente a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana e Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, bem como das Normas Técnicas e manuais de procedimentos delas derivados.

Art. 3º Todos os pedestres têm o direito à qualidade da paisagem visual, ao meio ambiente seguro e saudável, ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas faixas de travessia sinalizadas das vias, nos passeios públicos, calçadas, praças e áreas públicas, sem obstáculos de qualquer natureza, assegurando-lhes segurança, mobilidade, acessibilidade e conforto, com a proteção em especial de crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as da terceira idade.

### **CAPÍTULO II DO FINANCIAMENTO**

Art. 4º São fontes de recursos a serem aplicados no desenvolvimento das ações visando concretizar as diretrizes e objetivos previstos nesta lei:



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

I - dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;

II - repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de São Paulo a ele destinados;

III - empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;

IV - contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;

V - contribuições ou doações de entidades internacionais;

VI - acordos, contratos, consórcios e convênios;

VII - recursos provenientes do Fundurb, nos termos do inciso II do art. 339 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014;

VIII - multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência da aplicação desta lei;

IX - recursos provenientes de Projetos de Intervenção Urbana, incluindo Operações Urbanas Consorciadas, Concessões Urbanísticas, Áreas de Intervenção Urbanística e Áreas de Estruturação Local;

X - recursos provenientes de compensações ambientais, compensação de Impacto Ambiental, compensações de Impacto de Vizinhança, compensação de Polos Geradores de Tráfego;

XI - outras receitas eventuais.

§ 1º Os recursos previstos no inciso IX só poderão ser aplicados nos perímetros dos respectivos Projetos de Intervenção Urbanística.

§ 2º Os recursos previstos neste artigo serão gerenciados através de conta específica do Fundurb.

§ 3º Os recursos previstos neste artigo deverão ser aplicados em ações que garantam o atendimento dos objetivos e direitos assegurados por esta lei.

### **CAPÍTULO III DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE MOBILIDADE A PÉ**

Art. 5º Caberá ao Poder Público elaborar um Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé reunindo dados estatísticos sobre circulação, fluxos, acidentes, atropelamentos, quedas e outros dados necessários à formulação e avaliação das políticas de mobilidade.

§ 1º Os dados coletados e tabulados incorporados ao Sistema de Informações sobre a Mobilidade a Pé deverão ser disponibilizados ao público, inclusive através da rede mundial de computadores, com atualização periódica.

§ 2º Os projetos financiados com os recursos previstos nesta lei deverão estabelecer metas para avaliação visando melhorar os indicadores na área afetada com base nos dados coletados pelo sistema de informações mencionado no "caput".



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

### **CAPÍTULO IV DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO PARA O PEDESTRE**

Art. 6º Cabe ao Poder Público estabelecer uma rede de sinalização para o fluxo e a rede de mobilidade a pé na cidade.

Art. 7º A infraestrutura da sinalização deverá estar em acordo com o disposto no art. 2º desta lei, além de respeitar as necessidades, proporções e ergonomia dos pedestres.

### **CAPÍTULO V DOS OBJETIVOS**

Art. 8º O Estatuto do Pedestre tem os seguintes objetivos:

I - o desenvolvimento de ações voltadas à melhoria da infraestrutura que dá suporte à mobilidade a pé garantindo sua abordagem como uma rede à semelhança das demais redes de transporte e a elas articulada;

II - a criação de uma cultura favorável à mobilidade a pé, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

III - melhoria das condições de mobilidade a pé da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

IV - aumento da participação do transporte não motorizado e a pé na divisão modal;

V - melhoria das condições de calçadas e travessias no âmbito da cidade de São Paulo;

VI - redução de quedas e atropelamentos relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

VII - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte e a rede de mobilidade a pé, baseado nas condições das pessoas usuárias do sistema;

VIII - homogeneização e melhoria das condições de microacessibilidade nas diferentes regiões do Município;

IX - melhoria das condições de segurança pública através da maior ocupação dos espaços públicos que dão suporte à mobilidade a pé;

X - o desestímulo ao uso de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar;

XI - a melhoria dos sistemas de transporte público coletivo através da redução de sua utilização nas viagens de extensão curta (até 2 Km);

XII - a melhoria das condições de saúde da população pela prática da atividade física da caminhada;

XIII - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas;



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

XIV - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos ao trabalho e escola.

### **CAPÍTULO VI DOS DIREITOS DO PEDESTRE**

Art. 9º São assegurados ao pedestre, dentre outros, os seguintes direitos:

I - preservação da vida, integridade física e mental do cidadão que exerce seu direito constitucional de ir e vir;

II - assistência imediata em caso de acidente de qualquer natureza envolvendo o pedestre, com prioridade no atendimento dos procedimentos paramédicos e médicos e com resgate rápido e eficiente, inclusive com a utilização dos meios necessários de locomoção em função da gravidade do acidente;

III - elaboração de relatório detalhado emitido pela autoridade que acompanhou a ocorrência, complementado com dados médicos por pessoa da área da saúde, indicando as causas do óbito, se houver, e, no caso de alta, a gravidade da ocorrência e possíveis sequelas advindas do acidente, devendo neste caso, obrigatoriamente, ser a vítima acompanhada ou monitorada pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias após o incidente ou acidente;

IV - manutenção de passeios e calçadas limpas, bem conservadas, com piso antiderrapante, inclinação e largura previstas nas normas técnicas e leis específicas, adequadas à circulação e mobilidade;

V - existência de abrigos ou cobertura simples contra intempéries nas paradas de ônibus, com ou sem canteiro central, com tamanho adequado ao volume do público usuário;

VI - existência de faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas sinalizadas horizontal e verticalmente conforme as normas do CONTRAN e corretamente iluminadas, conforme norma NBR 5101 ou aquela que venha a substituí-la;

VII - reexecução imediata das faixas de pedestre e da sinalização horizontal sempre que houver recapeamento asfáltico das vias e logradouros, devendo o custo desta reexecução da sinalização integrar o contrato da obra;

VIII - sinais de trânsito luminosos de tecnologia inteligente, em ótimo estado de conservação e manutenção, dotados de temporizadores numéricos decrescentes, destinados e direcionados aos pedestres com a finalidade de alertá-los sobre o tempo restante de travessia e dispor de alerta sonoro quando necessário ou recomendável atendendo às normas do CONTRAN, nos locais onde a demanda de pedestre justificar tal equipamento;

IX - garantia de tempo suficiente para travessia segura nas vias com sinal de trânsito, adequado a cada local, horário e ao fluxo e ritmo de mobilidade do público usuário constituído por crianças, escolares, idosos,



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

cadeirantes, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, além de sinalização objetiva e adequada às necessidades do pedestre quando a travessia de via com ilha central necessitar, por motivos técnicos, ser feita em etapas;

X - ser alertado sempre que ocorrer movimentação de veículos cruzando o passeio público e a calçada, mediante sinaleiras luminosas e sonoras de acionamento automático, e ter alerta dado ao motorista sobre a movimentação de pedestres no mesmo passeio, instaladas junto aos acessos de veículos dos imóveis públicos ou privados, atentando-se ao fato de que a prioridade de passagem é sempre do pedestre como determina o art. 36 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

XI - travessias respeitando sua lógica e restrições sempre que possível em nível e pela infraestrutura viária, reservando as travessias em desnível, especialmente passarelas, às situações nas quais a topografia, a presença de rios ou a necessidade de atravessar vias expressas ou rodovias assim o exigir por questões técnicas;

XII - programas de educação de trânsito para crianças, adolescentes, idosos e seus responsáveis legais;

XIII - participar da formulação de programas de educação de trânsito voltados aos motoristas sobre segurança no trânsito voltada para a priorização do pedestre;

XIV - ruas exclusivas para o uso de pedestres inseridas no espaço urbano, valorizando a fruição da paisagem, o turismo, o comércio, a prestação de serviços, o lazer e a recreação, devendo ser adotada logística própria e específica para o abastecimento de produtos e serviços, coleta de resíduos e circulação eventual de veículos de emergência;

XV - ciclovias implantadas com sistema de sinalização horizontal, vertical e semaforico, corretamente iluminadas e sinalizadas com a utilização de materiais refletivos como elemento para visualização noturna e garantindo a preferência e a segurança do pedestre nos locais de travessia;

XVI - segurança urbana nas vias, logradouros, praças, passeios públicos e calçadas;

XVII - adoção de equipamento e mobiliário urbano de bom projeto, execução e instalação, bem como a instalação de lixeiras em cada face de quadra, preferencialmente próximas das esquinas, assegurada a mobilidade e a acessibilidade de todos os pedestres;

XVIII - instalação de banheiros públicos que atendam também a acessibilidade com condições adequadas de limpeza e higiene, assim como bebedouros públicos em locais de maior fluxo de pedestres, assegurada a mobilidade e a acessibilidade na instalação destes equipamentos;

XIX - utilização exclusiva de espécies vegetais adequadas, sadias e seguras na arborização e decoração dos passeios públicos e jardins contíguos à circulação dos pedestres, com cuidados especiais nas áreas próximas às travessias, de forma a evitar situações onde haja o comprometimento da



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

intervisibilidade entre pedestres e condutores, evitando-se eventuais ferimentos e acidentes mediante a retirada imediata dos exemplares e de todas as espécies relacionadas pelo órgão ambiental competente que terá atuação preventiva e sempre que acionado;

XX - fruição de vias e logradouros devidamente sinalizados de acordo com as normas do CONTRAN, em especial com a instalação de regulamentação de velocidades mais baixas em áreas de maior afluxo de pedestres;

XXI - requerer à Prefeitura, através de pedido individual ou coletivo, a solução de quaisquer problemas relacionados ao desatendimento dos direitos relacionados nos arts. 3º e 9º e seus incisos I a XX e das ocorrências previstas nos arts. 12 ao 17.

Parágrafo único. É assegurado ao pedestre prioridade sobre todos os demais meios de transporte conforme determinam o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Federal de Mobilidade Urbana. Da mesma forma é assegurado tratamento de acessibilidade em toda a rede da Mobilidade a Pé, conforme determina a Lei Brasileira da Inclusão.

### **CAPÍTULO V DOS DEVERES DO PEDESTRE**

Art. 10. São deveres do pedestre:

I - cumprir e zelar pelo cumprimento do presente estatuto, comunicando de forma anônima ou não ao Poder Público as infrações e os descumprimentos da presente lei;

II - cumprir e respeitar a sinalização de trânsito, zelar por sua conservação, utilizar as faixas de pedestres, passarelas e passagens;

III - atravessar de forma segura e objetiva;

IV - ajudar quaisquer crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção durante a sua travessia das vias;

V - caminhar pelo acostamento nas vias sem passeio ou calçada.

### **CAPÍTULO VI DA ILUMINAÇÃO DAS VIAS**

Art. 11. O Poder Público priorizará o sistema de iluminação pública das vias e logradouros de acordo com a norma NBR 5101 ou de outra norma que venha a substituí-la, para proporcionar luminosidade suficiente e adequada conforme item 6.1.2.2, mediante instalação e suplementação pontual de luminárias, quando necessário:

I - nas passarelas, nos passeios públicos e calçadas em geral, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos ao nível do piso da faixa de circulação no ponto de menor luminosidade;





## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

II - nas esquinas das vias públicas locais, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura, com pelo menos 15 (quinze) lux, medidos no nível do piso no eixo das vias;

III - nas esquinas das vias públicas coletoras, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura com pelo menos 20 (vinte) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

IV - nas faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas estruturais, quando houver tal travessia, com pelo menos 32 (trinta e dois) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

V - nas demais vias públicas, segundo classificação da norma NBR 5101, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos no eixo da via ao nível do piso.

### **CAPÍTULO VII DAS DIRETRIZES RELATIVAS A OBRAS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS**

Art. 12. A partir dos dados disponibilizados pelo Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, relativos ao volume e fluxo de pedestres, serão estabelecidas áreas e vias prioritárias para serem adequadas às condições adequadas de conforto e segurança para os pedestres.

Art. 13. Os tempos semaforicos deverão ser configurados para levarem em conta a demanda e o fluxo de pedestres para cada área, notadamente as de maior fluxo, visando garantir os direitos previstos nesta lei.

Art. 14. Em novas obras, reformas e projetos viários ou de urbanização, o Poder Público deverá garantir o desenho ou redesenho das vias de forma a assegurar a prioridade e a maior segurança aos pedestres.

Parágrafo único. Caberá ao Poder Público a readequação progressiva das demais vias quanto ao desenho para garantir os objetivos do "caput".

Art. 15. Caberá aos órgãos gestores e operadores de serviços públicos de transporte público compatibilizarem a rede viária e o desenho da rede da Mobilidade a Pé do entorno, em um raio mínimo de 300m, com atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

Parágrafo único. Os órgãos gestores e operadores deverão também planejar os acessos aos equipamentos de transporte público levando em conta o atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

### **CAPÍTULO VIII DAS OBRIGAÇÕES DAS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS**





## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Art. 16. As concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços públicos que possuam postes, equipamentos ou mobiliário urbano instalados nas calçadas, praças e passeios públicos em desacordo com o disposto no art. 3º desta lei deverão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, proceder a sua adaptação ou retirada.

§ 1º As concessionárias, permissionárias e autorizadas que não se adaptarem às disposições desta lei serão comunicadas pela Prefeitura para que promovam as modificações necessárias ou retirem seus equipamentos, ficando, em caso de descumprimento, sujeitas às seguintes penalidades até o cumprimento das determinações municipais:

I - advertência por escrito sobre cada local e situação a corrigir;

II - multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por dia, por face de quadra, até cessação da irregularidade.

§ 2º A multa de que trata este artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

Art. 17. A Prefeitura determinará aos responsáveis pela instalação de canteiros ou jardineiras e mobiliário particular, tais como gradis de portarias de edifícios, portões de garagens, prismas de concreto entre outros que estejam em desacordo com os preceitos desta lei, que procedam à adaptação ou retirada dos mesmos, sob pena das seguintes penalidades:

I - advertência e prazo para correção da irregularidade;

II - censura pública;

III - multa de R\$500,00 (quinhentos reais) por dia, até o cumprimento da determinação municipal.

Parágrafo único. A multa de que trata o inciso III deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

### **CAPÍTULO IX DA PARTICIPAÇÃO POPULAR NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O PEDESTRE**

Art. 18. O Poder Público adotará instrumentos de participação popular e interação com os órgãos competentes para elaboração de políticas públicas atinentes ao pedestre, bem como para fiscalização e cumprimento das disposições do presente Estatuto.



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

### **CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 19. Os imóveis públicos e privados com vagas de estacionamento nos recuos de frente e acesso por guias rebaixadas e os postos de venda de combustível deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei, demarcar o limite físico entre seus alinhamentos e o logradouro, identificando claramente o passeio público, com destaque para sinalização e diferenciação do piso nos termos da legislação municipal e da Resolução nº 38, de 21 de maio de 1998, que regulamenta o art. 86 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a identificação das entradas e saídas de postos de combustíveis, oficinas, estacionamentos e/ou garagens de uso coletivo.

Parágrafo único. O não cumprimento dos preceitos deste artigo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei acarretará ao infrator multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), aplicada mensalmente enquanto perdurar a infração.

Art. 20. É vedado o trânsito de ciclomotor, triciclo motorizado, motocicleta e outros equipamentos motorizados destinados à entrega e venda de produtos nas áreas destinadas à circulação exclusiva de pedestres. Cabe aos demais veículos de tração humana como bicicletas e triciclos de carga trafegarem nesta área com velocidade reduzida e concedendo prioridade total aos pedestres.

§ 1º Os proprietários dos equipamentos com circulação proibida citados no “caput” deste artigo que forem flagrados nas áreas destinadas à circulação ou passagem de pedestres serão considerados em conduta antissocial e imediatamente multados, sendo que, na reincidência, seus equipamentos serão apreendidos, sem prejuízo das demais sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º A multa de que trata o parágrafo anterior deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

§ 3º Caso as áreas de circulação exclusiva de pedestres sejam dotadas de ciclovias ou ciclofaixas, as mesmas deverão ser adequadamente sinalizadas e garantirem a prioridade do pedestre.

Art. 21. É obrigação do Poder Público observar o cumprimento dos direitos do pedestre relacionados no art. 3º e seus incisos, e das ocorrências previstas nos arts. 8º ao 15, mobilizando recursos técnicos e orçamentários, bem



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

como fazer cumprir os preceitos dos demais artigos, estruturando-se adequadamente.

Art. 22. Fica proibido o estacionamento de quaisquer veículos, motorizados ou não, sobre os passeios públicos, calçadas e faixas de pedestres em todo território do Município.

Art. 23. Fica inserido inciso ao art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, com a seguinte redação:

“- terceira semana do mês de julho: a Semana do Pedestre, com a realização de atividades, publicidade e campanhas nas escolas e junto aos grupos da terceira idade acerca dos direitos, deveres e responsabilidades do pedestre.” (NR)

Art. 24. O disposto no Capítulo IV só poderá ser implantado após regulamentação federal específica.

Art. 25. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 26. Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

Art. 27. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 08 de junho de 2017.

MILTON LEITE  
Presidente

ARS/okm