



CÂMARA MUNICIPAL DE CAÇAPAVA
CIDADE SIMPATIA – ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI N.º /2024

Autor: Yan Lopes de Almeida

Institui o Estatuto do Pedestre no Município de Caçapava - SP e dá outras providências.

Art. 1º Fica instituído no Município de Caçapava – SP 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;

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;

§ 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.

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

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 de fundos municipais relacionados ao trânsito;

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

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



X - outras receitas eventuais.

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.

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.

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 das condições de saúde da população pela prática da atividade física da caminhada;

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

XIII - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos.

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 - 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;

III - 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;

IV - 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;

V - 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;

VI - 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 dispondendo de alerta sonoro quando necessário ou recomendável atendendo às normas do CONTRAN, nos locais onde a demanda de pedestre justificar tal equipamento;

VII - 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, 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;

VIII - 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;

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

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

XI - ruas exclusivas, tais como calçadas, 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;

XII - ciclovias implantadas com sistema de sinalização horizontal, vertical e semafórico, 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;

XIII - 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 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 afluxo de pedestres, assegurada a mobilidade e a acessibilidade na instalação destes equipamentos;

XIV - 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 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;

XV - 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;

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.

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.

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.

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 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.

Art. 16 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.

Parágrafo Único – a proibição se estende aos demais veículos de tração humana como bicicletas e triciclos de carga.



Art. 17 As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18 Esta lei será poderá ser regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber.

Art. 19 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Plenário Vereador Fernando Navajas, 15 de fevereiro de 2024.

YAN LOPES DE ALMEIDA – PODEMOS

VALDEMIR DA SILVA – PODEMOS

MAICON RODRIGO – CIDADANIA

DANDARA GISSONI – PSD

WELLINGTON FELIPE – CIDADANIA

RODRIGO MEIRELLES – PSD

ROBSON PAIVA – UNIÃO

TELMA DE FÁTIMA – PSD

ADILSON HENRIQUE – PSDB

VITOR TADEU – PTB



JUSTIFICATIVA

“Caminhar é a forma de deslocamento mais antiga, natural e inerente ao ser humano. Apesar de ser o meio de transporte mais inclusivo, saudável, econômico e com menor impacto ambiental, ele é ainda o mais negligenciado: as más condições da infraestrutura o tornam inacessível e inseguro.”. Partindo dessa alegação, o presente projeto de lei tem por intuito garantir a integridade física dos pedestres e, dar diretrizes para que o poder público municipal tome ações de forma a coibir acidentes de trânsito, em especial os que envolvem pedestres, os quais tendem a possuir uma taxa de letalidade elevada.

Uma vez que somos todos, pelo menos uma vez ao dia, pedestres, o presente projeto de lei se mostra necessário para permitir que o desenvolvimento viário de Caçapava – SP flua de forma saudável rumo à inovação.

