

PROJETO DE LEI Nº _____ 2026

INSTITUI, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, O PROGRAMA MUNICIPAL “BARREIRA VIVA E SEGURA”, ESTABELECE DIRETRIZES DE SEGURANÇA PASSIVA PARA PROTEÇÃO DE PEDESTRES E CICLISTAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º — Do Programa

Fica instituído no Município de Vitória o Programa Municipal Barreira Viva e Segura, destinado à promoção da segurança viária por meio de soluções de segregação física entre ciclovias, ciclofaixas e áreas destinadas à circulação de pedestres.

Parágrafo único. O Programa tem por finalidade reduzir conflitos de circulação entre pedestres e usuários de micromobilidade, promovendo infraestrutura urbana baseada em princípios de segurança passiva e vias urbanas mais seguras.

Art. 2º — Das diretrizes

A implementação do Programa observará, entre outras, as seguintes diretrizes:

- I – adoção de soluções de segregação física entre ciclovias e áreas de circulação de pedestres;**
- II – utilização preferencial de elementos de impacto não rígido ou de absorção de energia, capazes de reduzir a gravidade de acidentes;**
- III – incentivo à utilização de barreiras vegetais ou soluções paisagísticas urbanas, quando tecnicamente recomendadas;**
- IV – utilização de dispositivos flexíveis de orientação e organização do fluxo de ciclistas;**
- V – desestímulo à utilização ou substituição progressiva de elementos perfurocortantes ou estruturas rígidas que possam ampliar o risco de lesões graves em caso de colisão.**

Parágrafo único. As especificações técnicas dos dispositivos e materiais utilizados deverão observar as normas técnicas aplicáveis e a regulamentação do Poder Executivo, quando existente, bem como a legislação federal pertinente.

Art. 3º — Das áreas prioritárias

O Poder Executivo poderá priorizar a implementação das diretrizes previstas nesta Lei em:

I – áreas de grande circulação de pedestres;

II – proximidades de escolas, equipamentos públicos e áreas de lazer;

III – regiões turísticas e trechos de orla marítima;

IV – locais com histórico de conflitos ou acidentes entre pedestres e ciclistas.

Art. 4º — Dos instrumentos de segurança

Para fins de execução do Programa, poderão ser utilizados, conforme avaliação técnica do Poder Executivo:

I – dispositivos de redução de velocidade;

II – sinalização horizontal, vertical e tátil voltada à acessibilidade;

III – elementos paisagísticos destinados à segregação física entre modais;

IV – outros dispositivos de organização do espaço urbano e segurança viária destinados à prevenção de acidentes.

Art. 5º — Da otimização de recursos públicos

O Programa buscará a otimização de recursos públicos e da infraestrutura existente, podendo o Poder Executivo integrar as ações de manutenção e zeladoria urbana às rotinas operacionais já estabelecidas pelos órgãos competentes da administração municipal.

Art. 6º — Das fontes de financiamento

A implementação das ações previstas nesta Lei poderá ser financiada por:

I – recursos destinados à engenharia e educação de trânsito, conforme previsto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro;

II – convênios e cooperação institucional;

III – parcerias com a iniciativa privada;

IV – programas de adoção de espaços urbanos.

Art. 7º — Das parcerias

O Poder Executivo poderá instituir mecanismos de cooperação com a iniciativa privada para apoio à implantação, manutenção ou aprimoramento das estruturas de segurança viária previstas nesta Lei.

Art. 8º — Da execução condicionada

A implementação das ações previstas nesta Lei observará a disponibilidade orçamentária e financeira do Município, bem como os critérios de conveniência e oportunidade da Administração Pública.

Art. 9º — Regulamentação

O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei no que couber.

Art. 10 — Vigência

Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Atílio Vivácqua, 10 de Abril de 2026.

Dárcio Bracarense
Vereador PL

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei institui, no âmbito do Município de Vitória, o Programa Municipal Barreira Viva e Segura, iniciativa voltada à promoção da segurança viária e à proteção da integridade física de pedestres e ciclistas nos espaços públicos urbanos.

A crescente utilização de bicicletas, bicicletas elétricas e outros meios de micromobilidade urbana representa importante avanço no processo de construção de cidades mais sustentáveis, saudáveis e ambientalmente responsáveis. Contudo, o aumento da circulação desses modais em áreas compartilhadas com pedestres tem gerado novos desafios relacionados à segurança nos espaços públicos, especialmente em locais de grande fluxo, como calçadas, parques urbanos, ciclovias integradas e áreas da orla marítima.

O Município de Vitória possui uma das orlas urbanas mais frequentadas do país, sendo palco de intensa convivência entre pedestres, praticantes de atividades físicas, ciclistas, turistas e famílias. Essa convivência é um ativo social e urbano relevante, mas exige soluções adequadas de organização do espaço público capazes de reduzir conflitos de circulação e prevenir acidentes.

Nesse contexto, o presente projeto adota como referência os princípios contemporâneos de infraestrutura segura, também conhecidos internacionalmente como conceito de “vias seguras” ou “engenharia do perdão”. Esse modelo parte do entendimento de que a infraestrutura urbana deve ser planejada de forma a minimizar as consequências de eventuais erros humanos na circulação urbana, protegendo os usuários mais vulneráveis do sistema viário.

A proposta estabelece diretrizes que incentivam a adoção de soluções urbanísticas de segregação física entre ciclistas e pedestres, priorizando a utilização de dispositivos de absorção de impacto, elementos flexíveis de orientação e barreiras paisagísticas que reduzam a gravidade de eventuais colisões.

Tais medidas são amplamente utilizadas em cidades que adotam políticas modernas de mobilidade urbana e apresentam resultados positivos na redução de acidentes envolvendo usuários vulneráveis do espaço público.

Além dos benefícios diretos à segurança viária, o projeto também promove ganhos urbanísticos e ambientais, ao incentivar a utilização de elementos paisagísticos que contribuem para o conforto térmico, a qualificação estética dos espaços públicos e a valorização da paisagem urbana, especialmente nas áreas turísticas e na orla marítima do município.

A iniciativa encontra respaldo nas diretrizes estabelecidas pela Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual estabelece como princípios fundamentais a segurança nos deslocamentos das pessoas, a prioridade dos modos de transporte não motorizados e a promoção de cidades mais sustentáveis.

Também se harmoniza com os princípios do Estatuto da Cidade, que orienta a política urbana brasileira no sentido de promover o adequado ordenamento territorial, garantindo o bem-estar dos habitantes e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade.

Do ponto de vista constitucional, a proposta encontra fundamento na Constituição Federal de 1988, que atribui aos municípios competência para legislar sobre assuntos de interesse local e promover o adequado ordenamento territorial mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Sob a perspectiva jurídico-administrativa, a iniciativa também contribui para a redução de riscos de responsabilização civil do Poder Público. Nos termos do art. 37, §6º, da Constituição Federal, a Administração Pública responde objetivamente pelos danos causados a terceiros em decorrência de falhas na prestação de serviços públicos.

A jurisprudência nacional consolidou entendimento no sentido de que acidentes decorrentes de falhas de sinalização, ausência de proteção adequada ou deficiência na infraestrutura urbana podem gerar responsabilidade civil do Estado, resultando em condenações significativas ao pagamento de indenizações por danos morais, materiais e estéticos.

Nesse sentido, o investimento em infraestrutura preventiva de segurança urbana representa não apenas uma medida de proteção à vida e à integridade física dos cidadãos, mas também uma estratégia eficiente de prevenção de litígios judiciais e de proteção do erário público.

Importa destacar que o presente projeto respeita integralmente o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, especialmente quanto à possibilidade de utilização de recursos destinados à engenharia e educação de trânsito para implementação de medidas voltadas à segurança viária.

Ressalte-se, ainda, que a proposição preserva integralmente a autonomia administrativa do Poder Executivo municipal, limitando-se a estabelecer diretrizes gerais de política pública e princípios orientadores para a promoção da segurança nos espaços urbanos, sem interferir na organização administrativa do Município ou impor obrigações diretas de execução.

Trata-se, portanto, de uma iniciativa legislativa moderna, preventiva e alinhada às melhores práticas nacionais e internacionais de mobilidade urbana, contribuindo para a construção de uma cidade mais segura, sustentável, acessível e humanizada.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

Palácio Atílio Vivácqua, 10 de Abril de 2026.

Dárcio Bracarense
Vereador PL

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço /autenticidade utilizando o identificador 3300340031003900310038003A005000

Assinado eletronicamente por **Dárcio Bracarense Filgueiras** em 10/04/2026 11:06

Checksum: **9323FDB1EA9299C3FA9096117E0DD2F16C255CDA82A273C8C652AE9A60F708C6**