



Projeto de Lei Ordinária nº 53 de 13 de Maio de 2026

Senhor Presidente

Senhores Vereadores

O Município de São Vicente possui reconhecida malha cicloviária.

No entanto, há trechos em que a ciclovia encontra-se diretamente adjacente a vias de tráfego intenso, sem segregação física adequada, expondo ciclistas a riscos significativos.

A presente proposta busca corrigir esse fator de insegurança ao incorporar o eixo da engenharia de proteção estrutural, fortalecendo a política pública sob três pilares: educação, fiscalização e engenharia.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) estabelece como diretrizes a prioridade aos modos de transporte não motorizados e a promoção da segurança viária.

A instalação de gradis e barreiras rígidas em trechos tecnicamente identificados é medida reconhecida na engenharia de tráfego para redução de invasões acidentais de faixa e diminuição da gravidade de colisões.

Ressalta-se que a presente proposição possui caráter autorizativo e programático, respeitando-se a competência administrativa do Poder Executivo, não criando obrigação orçamentária imediata, mas estabelecendo diretrizes para o fortalecimento da segurança cicloviária municipal.

Diante do exposto, submeto à apreciação do Egrégio Plenário o seguinte:

Institui diretrizes para o Programa Municipal de Segurança Estrutural das Ciclovias no âmbito do Município de São Vicente, com implantação pelo Poder Executivo de gradil e/ou barreiras rígidas de proteção em trechos considerados de risco.

Art. 1º. Ficam instituídas diretrizes para o Programa Municipal de Segurança Estrutural das Ciclovias, com a finalidade de ampliar a proteção física dos ciclistas e reduzir riscos de sinistros viários no Município de São Vicente.

Art. 2º. A implantação de gradil, barreiras rígidas de proteção física ou similares, em ciclovias localizadas em vias classificadas como de tráfego intenso ou identificadas como de risco elevado, obedecerá a critérios técnicos.

Art. 3º. Para os fins desta lei, poderão ser adotadas como gradil e barreiras rígidas:

- I – gradil/grade – PISOMETAL;
- II – muretas estruturais de proteção;
- III – dispositivos permanentes de segregação física com resistência a impacto, conforme normas técnicas aplicáveis.

Art. 4º. A definição dos trechos prioritários observará, preferencialmente:

- I – estudos técnicos elaborados pelo Poder Executivo;
- II – dados estatísticos de acidentes envolvendo ciclistas;
- III – volume médio diário de veículos;
- IV – limite de velocidade da via;
- V – inexistência de elemento físico de segregação lateral.

Art. 5º. O programa instituído por esta lei atuará de forma integrada às ações já desenvolvidas, considerando especialmente:

- I – as medidas de educação para o trânsito voltadas à convivência segura entre modais;
- II – a fiscalização do uso correto das ciclovias;
- III – as campanhas de conscientização para redução de conflitos viários;
- IV – o monitoramento contínuo de pontos críticos da malha cicloviária.

Art. 6º. A implantação das medidas previstas nesta lei observará:

- I – a disponibilidade orçamentária;
- II – o Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Vicente;

III – as normas técnicas da ABNT e diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro;

IV – os critérios de acessibilidade e drenagem urbana.

Art. 7º. A implantação dos gradis e das barreiras rígidas de proteção física previstas nesta lei poderá ser realizada diretamente pelo Poder Executivo ou mediante parcerias, convênios, termos de cooperação, chamamentos públicos, credenciamentos ou instrumentos congêneres com pessoas jurídicas de direito privado, observada a legislação aplicável.

Art. 8º. As empresas privadas interessadas poderão custear, fornecer, instalar, manter ou conservar as barreiras, gradis ou dispositivos permanentes de segregação física, desde que observados os padrões técnicos, estruturais, visuais, ambientais e de segurança definidos pelo Poder Executivo.

§ 1º A participação da iniciativa privada não afastará a necessidade de aprovação técnica prévia do projeto, do modelo, do material, da localização e das condições de instalação dos equipamentos.

§ 2º Os equipamentos instalados deverão respeitar as normas técnicas aplicáveis, o Código de Trânsito Brasileiro, as diretrizes de segurança viária, acessibilidade, drenagem urbana, visibilidade, mobilidade de pedestres e ciclistas, bem como as normas municipais de posturas e paisagem urbana.

Art. 9º. Como contrapartida à implantação, fornecimento, custeio, manutenção ou conservação dos equipamentos de proteção, poderá ser autorizada à empresa parceira a veiculação de publicidade institucional ou identificação de apoio nos respectivos gradis, barreiras ou dispositivos, por prazo determinado pelo Poder Executivo, conforme a extensão do trecho atendido, o valor do investimento, a quantidade de equipamentos instalados e os critérios estabelecidos em regulamento.

§ 1º A publicidade de que trata o caput deverá ter caráter secundário, discreto e compatível com a segurança viária, sendo vedada qualquer forma de comunicação visual que:

- I – prejudique a visibilidade de placas, semáforos, sinalização horizontal ou vertical;
- II – cause distração excessiva a motoristas, ciclistas ou pedestres;
- III – comprometa a segurança do trânsito;
- IV – dificulte a fiscalização, manutenção ou identificação dos equipamentos;
- V – contenha conteúdo político-partidário, discriminatório, ofensivo, ilegal ou incompatível com o interesse público;
- VI – viole normas municipais sobre publicidade, uso do espaço público, posturas ou paisagem urbana.

§ 2º O Poder Executivo limitará o tamanho, a quantidade, o formato, o conteúdo, o material, a localização e o padrão visual da publicidade autorizada.

§ 3º A autorização de publicidade não conferirá à empresa parceira qualquer direito de exclusividade sobre a via pública, ciclovia, ciclofaixa, espaço urbano ou serviço público.

Art. 10. A parceria com a iniciativa privada deverá observar critérios de impessoalidade, publicidade, transparência, isonomia e interesse público, podendo o Poder Executivo estabelecer procedimento de chamamento público, credenciamento, edital ou regulamento próprio para seleção das empresas interessadas.

Parágrafo único O instrumento de parceria deverá conter, no mínimo:

- I – identificação do trecho beneficiado;
- II – descrição dos equipamentos a serem instalados, mantidos ou conservados;
- III – responsabilidade pela implantação, manutenção e eventual substituição dos equipamentos;
- IV – prazo da autorização para veiculação de publicidade;
- V – critérios de fiscalização pelo Poder Público;
- VI – hipóteses de suspensão, revogação ou cancelamento da autorização;
- VII – obrigação de remoção ou adequação da publicidade em caso de interesse público, irregularidade ou risco à segurança viária.

Art. 11. A autorização para publicidade prevista nesta lei terá natureza precária, onerosa ou não, conforme regulamentação do Poder Executivo, podendo ser revogada a qualquer tempo por motivo de interesse público, descumprimento das condições estabelecidas ou risco à segurança viária, sem direito à indenização, ressalvadas as hipóteses previstas no respectivo instrumento de parceria.

Art. 12. O Poder Executivo regulamentará esta lei no que couber.

Art. 13. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

SALA MARTIM AFONSO DE SOUSA

Em 13 de maio de 2026.

EDIVALDO DA AUTOESCOLA

Vereador