Senhor Presidente
Senhores Vereadores

A circulação de veículos no município de São Vicente é cada vez maior, sobretudo de automóveis. A situação se agrava com a chegada da temporada, que aumenta o fluxo em até três ou quatro vezes mais a cada ano durante o período.

O alto índice de motorização, somado à cultura do individualismo e da predominância do carro sobre os demais modais, tem como consequência a velocidade em detrimento da qualidade de vida, com grande número de colisões, graves lesões, sequelas e óbitos de pedestres, ciclistas, condutores e dos próprios passageiros de veículos motorizados.

Esse problema não se restringe apenas à cidade de São Vicente, uma vez que, como bem se sabe, é um fato alarmante em todo o país. Em Curitiba, por exemplo, conforme dados do Projeto Vida no Trânsito, de 2012 a 2016, houve uma média de 80 mortes de pedestres por ano. Felizmente, graças aos programas educativos e ações dos órgãos públicos, foi registrada uma redução de 40% nas ocorrências nos últimos cinco anos.

Outros municípios também estão adotando políticas/leis/sistemas visando reduzir essa marca negativa de alto índice de problemas causados pelo trânsito no Brasil. Da mesma forma, São Vicente reduziu o número de mortes em acidentes de trânsito em 2017, em comparação a 2016. De acordo com dados do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito/Detran SP, foram registradas 30 mortes, 20 a menos que em 2016. A meta definida para o município era de 44 óbitos. Foram registrados 14 abaixo da meta, apresentando saldo positivo. Além disso, foi sancionado o projeto Faixa Viva, de nossa autoria, no Município em setembro deste ano. A Lei 3.600-A visa conscientizar os motoristas e motociclistas sobre a preferência dos pedestres numa faixa de travessia sem sinalização semafórica. Basta o pedestre estender

o braço com a mão espalmada, ainda na calçada, para os condutores permitirem a passagem.

Nossa cidade vizinha, Santos, que também adotara a Faixa Viva, reduziu em mais de 30 por cento o número de acidentes com a implementação do mesmo projeto.

Nesse sentido, a presente propositura tem por objetivo dar continuidade à constante e prioritária valorização da vida dos pedestres no município, mas não se reduz a isso. Trata-se de um estatuto que busca modificar o paradigma de construção, manutenção *e* utilização dos espaços urbanos como um todo - O Estatuto do Pedestre de São Vicente .

No início deste século XXI, o planejamento urbano tem observado uma virada. Conforme os pesquisadores Birgitte Bundesen Svarre e Jan Gehl, *verbis:* "Depois de anos de negligência da dimensão humana, desde o início do século XXI percebe-se uma urgência crescente em criar cidades para pessoas (...) Logo, o planejamento nessa dimensão demanda enfoques que levem em conta as necessidades das pessoas residentes nas cidades. Ou seja, a necessidade de se prover cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis." (in *Cidades de Pedestres.* Org. Victor Andrade & Clarissa Cunha Linke. Rio de Janeiro: Ed. Babilônia).

Cidades como Nova Iorque e Copenhagem têm operado essa inflexão nos padrões de desenvolvimento urbano. Nesses lugares, o planejamento vem reduzindo as dimensões para veículos motorizados e propondo o renascimento dos espaços para as pessoas. Recentemente, a cidade de São Paulo também aderiu a essa tendência e aprovou seu próprio Estatuto do Pedestre, que inclusive serviu de modelo para o presente projeto.

Tendo em vista as concepções acima, a aprovação do Estatuto do Pedestre de São Vicente é uma medida importante para que nossa cidade volte a se inserir na vanguarda da mobilidade urbana e do urbanismo, para a garantia da qualidade de vida dos vicentinos e vicentinas.

Diante do exposto, submetemos à apreciação deste Egrégio Plenário o seguinte:

PROJETO DE LEI N.º 44/18 - DOCUMENTO N.º 1344/18

Institui o Estatuto do Pedestre no âmbito do Município de São Vicente.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º - Fica instituído o Estatuto do Pedestre no âmbito do Município de São Vicente.

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

I - por pedestre:

a) toda pessoa que circula a pé;

b) toda pessoa que circula com auxílio de cadeira de rodas ou outra tecnologia assistiva ou ajuda técnica, motorizada ou não, nos termos da legislação vigente de acessibilidade e trânsito;

c) toda pessoa empurrando carrinho de bebê ou para transporte de carga;

d) o ciclista desmontado, empurrando a bicicleta;

e) o trabalhador que desempenha coleta de resíduos, varrição ou outra atividade profissional na via e logradouro público.

II - por infraestrutura peatonal: os espações que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, destinados para esta finalidade, que incluem as calçadas, as pistas de rolamento, os canteiros centrais, logradouros públicos e as conexões dotadas de facilidade e segurança para as travessias de ruas da cidade, vias e faixas de pedestres, travessias elevadas, passarelas aéreas ou subterrâneas, sinalização específica, demais elementos de qualificação urbana, galerias comerciais e passagens situadas no andar térreo das edificações;

III - por modalidade a pé: a locomoção realizada pelo pedestre;

IV - por caminhabilidade: o grau de conforto e infraestrutura que a cidade oferece para os pedestres, por meio de uma rede integrada de ruas capazes de possibilitar a mobilidade ativa e padrões de uso da cidade que façam com que as pessoas se sintam convidadas a caminhar e permanecer em espaços públicos;

V - por via: superfície em que transitam os veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central, por via terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e rodovias conforme os termos do CTB;

VI - por calçada: parte da via, normalmente segregada em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins conforme os termos do CTB;

VII - por passeio: a parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferência, destinada a circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclista, conforme os termos do CTB.

CAPÍTULO II
DOS OBJETIVOS

Art. 3.º - O Estatuto do Pedestre tem os seguintes objetivos:

I - desenvolver políticas públicas voltadas para os pedestres;

II - garantir a qualidade da infraestrutura voltada para os pedestres, atendendo os princípios de desempenho universal, de modo a proporcionar acessibilidade, segurança e prioridade aos modais não motorizados, proporcionando um caminhar confortável, em condições de espaço livre e desimpedido, sem risco de colisão com objetos e pessoas;

III - orientar a forma de ocupação urbana e construção das edificações de forma amigável aos pedestres, permitindo a permeabilidade visual, interação como transeuntes e respeitando a escala humana;

IV - incentivar a criação de uma cidade saudável, sustentável e democrática, em que o caminhar se torne atividade prazerosa e cotidiana dos cidadãos;

V - garantir a criação de uma rede de infraestrutura peatonal, articulando-a com as redes existentes dos demais transportes;

VI - estabelecer a homogeneização da melhoria das condições de caminhabilidade em todas as regiões do município;

VII - garantir a boa qualidade dos espaços públicos de forma a estimular a utilização e permanência de pessoas nesses locais;

VIII - incentivar pesquisas e ações para a melhoria das condições de caminhabilidade e segurança dos pedestres, com atenção especial para pessoas com mobilidade reduzida;

IX - promover a conscientização da sociedade quanto às diferentes soluções possíveis para a mobilidade urbana.

CAPÍTULO III
DOS DIREITOS

Art. 4.º - São direitos do pedestre, garantidos por este Estatuto:

I - a preservação de sua vida e integridade física e mental ao exercer seu direito de ir e vir;

II - a prioridade sobre todos os demais meios de transporte, conforme determina o CTB e a Lei Federal de Mobilidade Urbana;

III - o desenho universal e a acessibilidade, nos termos da Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência;

IV - o trânsito pelo espaço público de forma desimpedida, livre de constrangimentos motivados por diferenças de gênero, orientação sexual, condição socioeconômica, nacionalidade, religião, convicção política e faixa etária;

V - calçadas e iluminação pública de qualidade, na forma do art. 10, I e IX deste Estatuto, respectivamente;

VI - paradas e pontos de ônibus seguros e devidamente sinalizado, com cobertura ou abrigo contra as intempéries, em tamanho adequado ao volume usual de passageiros no local;

VII - tempo de travessia nas vias compatível com sua mobilidade e com o tráfego usual da região, nunca inferior a 30 (trinta) segundos, com sinalização objetiva e ilha central quando necessário;

VIII - equipamento público impedindo a travessia em local perigoso e passarela neste tipo de lugar;

IX - ciclovias municipais com sistema de sinalização horizontal e vertical e material refletivo para visualização noturna dos ciclistas;

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

XI - educação para um trânsito seguro e sustentável, nos termos do CTB.

Parágrafo único - O pedestre deverá receber informações essenciais que lhe garantam circulação segura, assim como orientações sobre a maneira adequada de deslocamento e sobre as funções dos aparatos públicos ao longo das vias.

CAPÍTULO IV
DOS DEVERES

Art. 5.º - São deveres do pedestre:

I - cumprir as normas de circulação de trânsito, comprometendo-se com a sua segurança e de outrem;

II - tomar precauções de segurança ao atravessar as vias, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a eles destinados, sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros de sua localização;

III - auxiliar crianças, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

IV - não jogar lixo nas vias, praças, calçadas e passeios;

V - manter cães de grande porte ou agressivos com coleira e focinheiras ao transitar pelo espaço público e coletar as fezes dos animais;

VI - informar à Prefeitura as condições de seu conhecimento que obstacularizem os direitos assegurados por este Estatuto, para que o Poder Público registre os dados e tome as providências cabíveis.

Art. 6.º - O descumprimento dos incisos de I a V do art. 5.º poderá acarretar ao infrator advertência ou participação em programas educacionais, observando-se a proporcionalidade da conduta, de forma a serem definidas e aplicadas pelo executivo municipal.

CAPÍTULO V
DA INFRAESTRUTURA

Art. 7.º - A infraestrutura a ser implementada na cidade deverá contemplar a visão holística, na qual o pedestre seja reconhecido como ator principal na construção urbana, priorizando a sua livre circulação, segurança e necessidade.

Art. 8.º - Toda nova obra urbana deve contemplar infraestrutura adequada para garantir a mobilidade a pé e o desenho universal, segura e em forma de rede.

Art. 9.º - A infraestrutura a que se refere o art. 7.º desta Lei deverá comtemplar as seguintes categorias:

I - sistema viário: calçada, via, travessias, faixas, sinalização;

II - urbanização: edificações, praças, parque, largos e equipamentos públicos;

III - acessórios: vegetação, mobiliário urbano, iluminação.

Art. 10 - Quanto à qualificação dos itens a que se refere o art. 9.º desta Lei, determina-se :

I - calçada: deve ser limpa, bem conservada, com piso antiderrapante, inclinação e largura previstas nas normas técnicas e leis específicas, adequada à circulação e atender os princípios do desenho universal, devendo garantir a preservação da faixa de circulação (passeio) de largura adequada ao fluxo de pedestres de acordo com a região e livre de obstáculos de qualquer natureza e sempre que possível, deve contemplar atividades e equipamentos de permanência;

II - via: deve ser preferencialmente de velocidade reduzida e permitir o compartilhamento entre diferentes modais, dotada de infraestrutura para travessia segura dos pedestres, sinalização e dispositivos de redução de velocidade, compatível à segurança do fluxo a pé;

III - travessia: deve estar em pontos visíveis, localizada em pontos estratégicos e espaçadas com distâncias curtas, nos termos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

IV - sinalização: deve orientar, advertir e regulamentar as ações relacionadas ao trânsito de pedestres e demais modais e, quando necessária a existência de dispositivos luminosos e sonoros, estes devem ter tempo

suficiente para permitir o trânsito confortável dos pedestres, principalmente em locais com fluxo de pessoas com mobilidade reduzida;

V - edificações: devem ter um tratamento voltado para o pedestre, sobretudo no térreo, abrigar funções diversificadas, variando entre residencial, comercial e serviço, diversos portes, serem permeáveis visualmente, de fácil acesso e, sempre que possível, devem contemplar uma cobertura para os transeuntes do espaço público;

VI - praças, parques e largos: devem ser dotados de infraestrutura que atenda os princípios do desenho universal, dispostos em locais estratégicos e distribuídos de forma democrática pela cidade;

VII - vegetação: deve ser composta por espécies adequadas para o plantio no espaço público, de forma que não danifique a infraestrutura e proporcione sombra, criando um ambiente confortável e saudável para quem caminha e não comprometa a intervisibilidade entre pedestres e motoristas, pedestres e ciclistas;

VIII - mobiliário Urbano: deve ser funcional para auxiliar os pedestres em suas atividades e estimular a estadia das pessoas nos locais públicos, disposto em locais adequados de forma que não prejudique o trânsito livre dos pedestres;

IX - iluminação: deve garantir a iluminação adequada dos espaços públicos de acordo com a norma NBR 5101 ou aquelas que a complementem ou substituam, aumentando a segurança dos transeuntes no período noturno.

Parágrafo único - Quando a infraestrutura peatonal estiver ausente, os pedestres devem seguir orientações do CTB.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11 - Agosto será o mês alusivo à Proteção do Pedestre e de promoção de Seminário Municipal no âmbito do Município de São Vicente.

Art 12 - Os recursos do Fundo de Urbanização de São Vicente destinados às obras de infraestrutura urbana devem priorizar os modais não motorizados e transporte coletivo em relação aos modais motorizados individuais.

Art. 13 - O Poder Público criará um Sistema de Informação sobre Mobilidade a Pé (SIMP), reunindo estatísticas sobre circulação, fluxos, acidentes, atropelamentos, quedas e outros dados pertinentes à qualidade da mobilidade em São Vicente.

Parágrafo único - Até o dia 31 de março de cada ano, a Prefeitura disponibilizará relatório digital em seu site com o conteúdo dos dados do Sistema de Informação sobre Mobilidade a Pé relativo ao ano anterior.

Art. 14 - 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 nessa Lei deverão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta Lei, proceder a sua adaptação ou retirada.

§1.º - 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 a cessação da irregularidade;

§2.º - 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. 15 - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 16 - Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

SALA MARTIM AFONSO DE SOUSA
Em 12 de abril de 2018.

a) ESDRAS NASCIMENTO

Sec BR/ja