

Art. 1º O § 2º, do art. 1, da Lei nº 5.171 de 09 de setembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....
.....

“§2º A sinalização viária horizontal, que, para os fins dessa Lei, consiste em faixas elevadas para pedestres, deverá ser instalada em relação à entradas e saídas de todos os estabelecimentos de ensino referido no caput desse artigo, conforme o teor do Projeto-tipo constante do ANEXO I, da Resolução nº 738/2018, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 2º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias do Poder Executivo Municipal.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no prazo de 120 (cento e vinte) dias da sua publicação, revogadas as disposições em contrário..

Vila Velha, ES, 29 de junho de 2021.

Nestes termos propõe,



WELBER LUIZ DE SOUZA
(WELBER DA SEGURANÇA)
Vereador

JUSTIFICATIVA

A princípio, antes de adentrar sobre o aspecto material deste Projeto de Lei, cabe explicar sobre o aspecto formal, em que se evidencia a inexistência de incompetência orgânica e incompetência subjetiva (vício de iniciativa) da propositura, conforme será explicado.

A alteração proposta por esse Projeto de Lei, visando estabelecer a faixa elevada para pedestres como a sinalização horizontal mais adequada e obrigatória a ser instalada em relação às frentes e saídas de todos os estabelecimentos de ensino, públicos e privados, localizados no Município de Vila Velha, trata de matéria de interesse local e, portanto, de competência legislativa municipal, conforme preconiza a CF, em seu art. 30, inc. I, *in verbis*:

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

Marcelo Novelino explica que: “a expressão ‘assuntos de interesse local’ vem sendo interpretada no mesmo sentido de ‘peculiar interesse’ (...). Esse interesse deve ser compreendido como predominantemente local, ainda que não exclusivo.” (NOVELINO, Curso de Direito Constitucional. 2020. p. 651)

Destarte, percebe-se que parte dos problemas referentes às competências municipais refere-se à conceituação do que seja esse “interesse local”, que aparece na Constituição substituindo o “peculiar interesse” municipal do direito anterior, ou seja, “interesse predominante do Município”.



A norma constitucional acima, portanto, determina que os municípios têm competência para legislar, por autoridade própria e exclusiva, sobre “assuntos de interesse local”, neste caso em específico, sobre a alteração proposta por esse Projeto de Lei, que visa estabelecer a faixa elevada para pedestres como a sinalização horizontal mais adequada e obrigatória a ser instalada em relação às entradas e saídas de todos os aos estabelecimentos de ensino, públicos e privados, localizados no Município de Vila Velha.

Partindo especificadamente para a análise de possível vício de iniciativa (inconstitucionalidade formal subjetiva), ressalta-se que o Supremo Tribunal Federal já se pronunciou, em sede de repercussão geral, na tese 917, *in verbis*:

Recurso extraordinário com agravo. Repercussão geral. 2. Ação Direta de Inconstitucionalidade estadual. Lei 5.616/2013, do Município do Rio de Janeiro. Instalação de câmeras de monitoramento em escolas e cercanias. 3. Inconstitucionalidade formal. Vício de iniciativa. Competência privativa do Poder Executivo municipal. Não ocorrência. **Não usurpa a competência privativa do chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração Pública, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos.** 4. Repercussão geral reconhecida com reafirmação da jurisprudência desta Corte. 5. Recurso extraordinário provido.

(ARE 878911 RG, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 29/09/2016, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-217 DIVULG 10-10-2016 PUBLIC 11-10-2016)

Com exceção das matérias previstas expressamente na Constituição Federal, e seus correspondentes a nível estadual e municipal, todas as outras são inalcançáveis pela inconstitucionalidade formal subjetiva, ou seja, vício de iniciativa, uma vez que a interpretação dada pela Suprema Corte é restritiva e não amplia o rol taxativo previsto pelo legislador constituinte.

Sobre a possível alegação de que o presente Projeto de Lei, por criar algum tipo de despesa, não pode ser proposto por esse Vereador, apenas cabendo ao Prefeito do Município, evidencia-se ainda o entendimento do Ministro Gilmar Mendes, em seu voto na ARE 878911 RG, *in verbis*:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ARTIGOS 1º, 2º E 3º DA LEI N. 50, DE 25 DE MAIO DE 2.004, DO ESTADO DO AMAZONAS. TESTE DE MATERNIDADE E PATERNIDADE. REALIZAÇÃO GRATUITA. EFETIVAÇÃO DO DIREITO À ASSISTÊNCIA JUDICIÁRIA. LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR QUE CRIA DESPESA PARA O ESTADO-MEMBRO. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL NÃO ACOLHIDA. (...) 1. Ao contrário do afirmado pelo requerente, a lei atacada não cria ou estrutura qualquer órgão da Administração Pública local. **Não procede a alegação de que qualquer projeto de lei que crie despesa só poderá ser proposto pelo Chefe do Executivo. As hipóteses de limitação da iniciativa parlamentar estão previstas, em numerus clausus, no artigo 61 da Constituição do Brasil --- matérias relativas ao funcionamento da Administração Pública, notadamente no que se refere a servidores e órgãos do Poder Executivo.** Precedentes.

Assim, **somente** nas hipóteses previstas no art. 61, § 1º, da Constituição, ou seja, **nos projetos de lei cujas matérias sejam de iniciativa reservada ao Poder Executivo, é que o Poder Legislativo não poderá criar despesa.** Ressalto, ademais, no tocante à reserva de iniciativa referente à organização administrativa, que esta Corte já pacificou jurisprudência no sentido de que a reserva de lei de iniciativa do Chefe do Poder Executivo, prevista no art. 61, § 1º, II, b, da Constituição, somente se aplica aos Territórios federais (ADI 2.447, Rel. Min. Joaquim Barbosa, Tribunal Pleno, DJe 4.12.2009, grifo nosso).

(ARE 878911 RG / RJ. Rel. Min. Gilmar Mendes. BRASIL. 2016. grifo nosso)

Logo, depreende-se que não é possível ampliar a interpretação do dispositivo constitucional para abranger matérias além das que são relativas ao funcionamento e estruturação da Administração Pública, “mais especificamente, a servidores e órgãos do Poder Executivo”.

Wulber

Ademais, caso seja alegado, ainda, que não há dotação orçamentária específica prevista no ano de 2021 ou mesmo que o Município não possui recursos financeiros para a aplicação dessa lei no momento, mister se faz observar que a mesma somente terá vigência no ano de 2022, não havendo empecilho para a reserva orçamentária, portanto.

Ante todo acima exposto, restou elucidado que não foi verificado qualquer vício de inconstitucionalidade formal, pois o Projeto de lei ao alterar o § 2º, do art. 1º, da Lei nº 5.171, estabelecendo a faixa elevada para pedestres como a sinalização horizontal obrigatória a ser instalada em relação às entadas e saídas de todos estabelecimentos de ensino, públicos e privados, localizados no Município de Vila Velha”, não criou, sequer alterou, a estrutura ou a atribuição de órgãos da Administração Pública local, nem tratou do regime jurídico de servidores públicos.

Parte-se agora, então, para a Justificativa, propriamente dita, do presente Projeto de Lei, que tem como objeto alterar o § 2, do art. 1º, da Lei nº nº 5.171/11, que estabelece a faixa elevada para pedestres como a sinalização horizontal obrigatória a ser instalada em em relação às frentes e saídas de todos os estabelecimentos de ensino, públicos e privados, localizados no Município de Vila Velha.

A supracitada alteração visa estabelecer a faixa elevada para pedestres como a sinalização horizontal mais adequada e obrigatória a ser instalada em relação às frentes e saídas de todos os estabelecimentos de ensino, públicos e privados, localizados no Município de Vila Velha. Mais precisamente, em frete a: creches, escolas, centros de formação profissional, instituições de ensino técnico, tecnológico e superior públicas e privadas, localizadas no Município de Vila Velha.

CONSIDERANDO que os logradouros públicos onde estão situados os estabelecimentos de ensino comumente possuem alto fluxo de pedestres em trânsito, em especial de alunos, pais e trabalhadores.

CONSIDERANDO que tanto na chegada quanto na saída desses diversos estabelecimentos de ensino, os alunos precisam atravessar vias de alto tráfego automotivo, o que costuma causar constantes e lamentáveis acidentes de trânsito;

Vislumbra-se a necessidade de adoção de iniciativas locais para a prevenção de acidentes no trânsito. Nesse sentido, o presente Projeto de Lei propõe a alteração de dispositivo de lei em vigor, para que seja considerada a faixa elevada para pedestres como a sinalização viária horizontal mais adequada e de instalação obrigatória em frente aos estabelecimentos de ensino, públicos e privados, do Município de Vila Velha.

Cada vez mais adotada nos municípios do Brasil, a faixa elevada para travessia de pedestres tem se mostrado eficaz para a moderação de tráfego local, garantindo aos pedestres a exclusividade de passagem em vias de grande e intenso fluxo de veículos, e consequentemente, garantindo a expressiva diminuição de acidentes.

Por ficarem na mesma altura das calçadas, funcionando como extensão delas, as faixas elevadas, sinalizadas com cores diferentes, propiciam aos condutores uma maior visibilidade do pedestre, e a redução de velocidade, permitindo a passagem de ambos com segurança e sem acidentes.

Além disso, importante mencionar que as faixas, também por estarem no mesmo nível das calçadas, permitem a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida e de pessoas com comprometimento visual.

Embasando esta proposta, em sua resolução nº 738/2018 (em anexo), o Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN dispôs sobre os padrões e critérios para a instalação de faixa elevada para pedestres em vias públicas, conforme competência prevista no art. 91, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de estabelecer normas referentes a implementação de soluções de Engenharia de Tráfego a serem adotadas em todo o território nacional, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.



Certamente, o presente Projeto de Lei, que estabelece uma medida simples, mas comprovadamente eficiente e compatível com o cumprimento das políticas públicas propostas para o Município, garantirá a segurança de jovens estudantes e de motoristas nos logradouros dos estabelecimentos de ensino.

Não se deve medir esforços para a preservação da vida, portanto, todas as medidas cabíveis e possíveis devem ser tomadas, a fim de que alunos dos diversos estabelecimentos de ensino do Município tenham acesso digno, descomplicado e seguro aos locais de ensino.

Pelo exposto, solicitamos aos Nobres Pares a aprovação da presente propositura.

Vila Velha, ES, 29 de junho de 2021.

Nestes termos propõe



WELBER LUIZ DE SOUZA
(WELBER DA SEGURANÇA)
Vereador

RESOLUÇÃO Nº 738, DE 06 DE SETEMBRO DE 2018¹

Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Considerando a necessidade de melhoria das condições de acessibilidade, conforto e segurança na circulação e travessia de pedestres em determinadas áreas residenciais e trechos de vias a elas pertencentes, assim como, em terminais de transporte coletivo, em locais de aglomeração ou entrada de área de pedestres;

Considerando a necessidade de padronização das soluções de engenharia de tráfego, conforme determina o artigo 91 do CTB, bem como o disposto nos artigos 69 a 71, do CTB, que regulamentam a circulação dos pedestres; e

Considerando o que consta do Processo Administrativo no 80000.057977/2011-07,

RESOLVE:

Art. 1º A faixa elevada para travessia pedestres é um dispositivo implantado no trecho da pista onde o pavimento é elevado, conforme critérios e sinalização definidos nesta Resolução, respeitando os princípios de utilização estabelecidos no Volume IV – Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN.

Art. 2º A implantação de faixa elevada para travessia de pedestres em vias públicas depende de autorização expressa do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 3º A faixa elevada para travessia de pedestres não deve ser utilizada como dispositivo isolado, mas em conjunto com outras medidas que garantam que os veículos se aproximem numa velocidade segura da travessia, tais como: o controle da velocidade por equipamentos, alterações geométricas, a diminuição da largura da via, a imposição de circulação com trajetória sinuosa e outras.

Art. 4º A faixa elevada para travessia de pedestres deve atender ao projeto-tipo constante do ANEXO I da presente Resolução e apresentar as seguintes dimensões:

¹ <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7382018.pdf>

I – Comprimento da plataforma: igual à largura da pista, garantidas as condições de drenagem superficial;

II - Largura da plataforma (L1): no mínimo 5,0m e no máximo 7,0m, garantidas as condições de drenagem superficial. Larguras acima desse intervalo podem ser admitidas, desde que devidamente justificadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito;

III – Rampas: o seu comprimento deve ser igual ao da plataforma. A sua largura (L2) deve ser calculada de acordo com a altura da faixa elevada, com inclinação entre 5% e 10% a ser estabelecida por estudos de engenharia, em função da velocidade e composição do tráfego;

IV – Altura (H): deve ser igual à altura da calçada, desde que não ultrapasse 15,0cm. Em locais em que a calçada tenha altura superior a 15,0cm, a concordância entre o nível da faixa elevada e o da calçada deve ser feita por meio de rebaixamento da calçada, conforme estabelecido na norma ABNT NBR 9050.

V – O sistema de drenagem deve ser feito de forma a garantir a continuidade de circulação dos pedestres, sem obstáculos e riscos à sua segurança.

Art. 5º Não pode ser implantada travessia elevada para pedestres em via ou trecho de via em que seja observada qualquer uma das seguintes condições: (com redação dada pela Retificação publicada no DOU nº 175, do dia 11 de setembro de 2018)

I – isoladamente, sem outras medidas conjuntas que garantam que os veículos se aproximem com uma velocidade segura da travessia;

II – com declividade longitudinal superior a 6%;

III – em via rural, exceto quando apresentar características de via urbana;

IV – em via arterial, exceto quando justificado por estudos de engenharia;

V – em via com faixa ou pista exclusiva para ônibus;

VI – em trecho de pista com mais de duas faixas de circulação, exceto em locais justificados por estudos de engenharia;

VII – em pista não pavimentada ou inexistência de calçadas;

VIII – em curva ou situação com interferências visuais que impossibilitem visibilidade do dispositivo à distância;

IX – em locais desprovidos de iluminação pública ou específica;

XX – em obra de arte e nos 25 metros anteriores e posteriores a estas;

XI – defronte a guia rebaixada para entrada e saída de veículos.

XII – em esquinas a menos de 12m do alinhamento do bordo da via transversal, exceto quando justificado por estudo de engenharia.

Parágrafo único: O órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via deve realizar consulta prévia junto a instituições que dão atendimento a deficientes visuais, no caso de implantação de travessia elevada em suas proximidades.

Art. 6º A implantação de travessia elevada para pedestres deve ser acompanhada da devida sinalização, contendo, no mínimo:

I – Sinal de Regulamentação R-19 - “Velocidade máxima permitida”, limitando a velocidade em até 30 km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, conforme critérios estabelecidos no Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, do Contran;

II – Sinais de advertência A-18 – “Saliência ou lombada” antecedendo o dispositivo e junto a ele, e A-32b - “Passagem sinalizada de pedestres” ou A-33b - “Passagem sinalizada de escolares” nas proximidades das escolas, acrescidos de seta como informação complementar, conforme desenho constante no ANEXO II da presente Resolução.

III – Demarcação em forma de triângulo, na cor branca, sobre o piso da rampa de acesso da travessia elevada, conforme Anexo I; III e IV; Para garantir o contraste, quando a cor do pavimento for clara, o piso da rampa deve ser pintado de preto;

IV – Demarcação de faixa de pedestres do tipo “zebrada” com largura (L3) entre 4,0m e 6,0m na plataforma da travessia elevada, conforme critérios estabelecidos no Volume

V – Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Contran, admitindo-se largura superior, conforme previsto no inciso II, do artigo 4º;

VI – A área da calçada próxima ao meio-fio deve ser sinalizada com piso tátil, de acordo com a norma ABNT NBR 9050, conforme mostrado no Anexo I da presente Resolução;

VII – Linha de retenção junto a travessia elevada semaforizada, a ser implantada de acordo com o disposto no Volume IV - Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Contran, respeitada distância mínima de 1,60 m antes do início da rampa.

§ 1º A travessia elevada pode ser precedida de linhas de estímulo de redução de velocidade.

§ 2º Recomenda-se que o piso da plataforma seja executado com material de textura diferenciada do utilizado na calçada ou na pista e piso tátil direcional, para melhoria da segurança na travessia de pessoas com deficiência visual.

Art. 7º A colocação de faixa elevada para travessia de pedestres sem permissão prévia do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via sujeita o infrator às penalidades previstas no §3º, do art. 95, do CTB.

Art. 8º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito terão prazo até 30 de junho de 2019, para adequar às disposições contidas nesta Resolução.

Art. 9º Fica revogada a Resolução CONTRAN nº 495, de 5 de junho de 2014.

Art. 10 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Maurício José Alves Pereira
Presidente

João Paulo Syllos
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Charles Andrews Sousa
Ribeiro
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Bruno Ribeiro da Rocha
Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

João Paulo de Souza
Agência Nacional de Transportes Terrestres

