



**LEI Nº 2489/2022**  
**DE 13 DE SETEMBRO DE 2022**

Institui o Estatuto do Pedestre no Município de João Monlevade e dá outras providências.

**O POVO DO MUNICÍPIO DE JOÃO MONLEVADE**, por seus representantes na Câmara aprovou, e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Fica instituído no Município de João Monlevade o Estatuto do Pedestre.

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

I - 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;

II - por Mobilidade a Pé, o tipo de mobilidade ativa, que utiliza a energia do próprio corpo humano como arcabouço à sua realização;

III - 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, o Poder Público deve atender nas obras, reformas e projetos por ele desenvolvidos ou autorizados, a 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, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência, ou aquelas que vierem a substituí-las, 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.

## CAPÍTULO II DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE MOBILIDADE A PÉ

**Art. 4º** 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.

**§ 1º** Os dados coletados e tabulados incorporados ao Sistema de Informações sobre a Mobilidade a Pé deverão ser disponibilizados ao público, inclusive através da rede mundial de computadores, com atualização periódica.

**§ 2º** Os projetos realizados nos termos desta Lei deverão estabelecer metas para avaliação visando melhorar os indicadores na área afetada com base nos dados coletados pelo sistema de informações mencionado no *caput*.

**Art. 5º** Os dados disponibilizados pelo Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, relativos ao volume e fluxo de pedestres, nortearão o estabelecimento das áreas e vias prioritárias para serem adequadas quanto às condições de conforto e segurança para os pedestres.

## CAPÍTULO III DOS OBJETIVOS

**Art. 6º** 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 - a melhoria das condições de mobilidade a pé da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

IV - o aumento da participação do transporte não motorizado e a pé na divisão modal;

V - a melhoria das condições de calçadas e travessias no âmbito da cidade de João Monlevade;

VI - a redução de quedas e atropelamentos relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

VII - a 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 - a homogeneização e melhoria das condições de micro acessibilidade nas diferentes regiões do Município;

IX - a 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 dos sistemas de transporte público coletivo através da redução de sua utilização nas viagens de extensão curta (até 2 Km);

XII - a melhoria das condições de saúde da população pela prática da atividade física da caminhada;

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

XIV - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos ao trabalho e escola.

#### CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES

**Art. 7º** São diretrizes do Poder Público no atendimento da política municipal de mobilidade urbana a pé:

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 coberturas 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;

VI - instalação de 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 dispor 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 - instalação de alertas sempre que ocorrer movimentação de veículos cruzando o passeio público e a calçada, mediante sinaleiras luminosas e sonoras de acionamento automático, e instalação de alertas ao motorista sobre a movimentação de pedestres no mesmo passeio, atentando-se que a prioridade de passagem é sempre do pedestre, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;



IX - instalação de 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;

X – execução de programas de educação de trânsito para crianças, adolescentes, idosos e seus responsáveis legais;

XI – adequação de ruas exclusivas 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 – implantação de ciclovias com sistema de sinalização horizontal, vertical e semaforico, 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;

XIV - adoção de equipamento e mobiliário urbano de bom projeto, execução e instalação, bem como a instalação de lixeiras em cada face de quadra, preferencialmente próximas das esquinas, assegurada a mobilidade e a acessibilidade de todos os pedestres;

XV - 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;

XVI - 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 fluxo de pedestres;

XVII – priorização do 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, mediante instalação e suplementação pontual de luminárias.

**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, bem como é assegurado o tratamento de acessibilidade em toda a rede da Mobilidade a Pé, conforme a Lei Brasileira de Inclusão.

**Art. 8º** 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.

## CAPÍTULO V DOS DEVERES DO PEDESTRE

**Art. 9º** 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.

## CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 10.** Cabe ao Poder Público, para cumprimento dos direitos do pedestre, mobilizar recursos técnicos e orçamentários, bem como estruturar-se adequadamente para tanto.

**Art. 11.** 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. 12.** As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 13.** Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber.

**Art. 14.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

João Monlevade, em 13 de setembro de 2022.

**Laércio José Ribeiro**

Prefeito Municipal

Registrada e publicada nesta Assessoria de Governo, ao décimo terceiro dia do mês de setembro de 2022.

**Gentil Lucas Moreira Bicalho**

Assessor de Governo