

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre diretrizes para a implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres nas proximidades das instituições de ensino no Município de Cuiabá e dá outras providências.

O **Prefeito Municipal de Cuiabá-MT**: Faço saber que a Câmara Municipal de Cuiabá/MT aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Ordinária:

Art. 1º Ficam estabelecidas, no âmbito do Município de Cuiabá, diretrizes para a implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres nas proximidades das instituições de ensino públicas e privadas, como medida de segurança viária, acessibilidade e proteção dos estudantes, profissionais da educação, familiares e demais pedestres.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se instituições de ensino aquelas regularmente autorizadas ou reconhecidas pelos órgãos competentes para oferta de educação infantil, ensino fundamental, ensino médio, educação profissional e tecnológica e ensino superior, nas redes pública e privada.

§ 2º A implantação deverá ocorrer nos trechos viários tecnicamente adequados, preferencialmente nas proximidades dos acessos às instituições de ensino, vedada a instalação em desacordo com as normas de trânsito e de engenharia aplicáveis.

Art. 2º A definição dos locais prioritários para eventual implantação de faixas elevadas nas proximidades das instituições de ensino deverá considerar estudos técnicos realizados pelo órgão municipal competente, observadas as características de cada via e as condições de segurança viária.

§ 1º Na avaliação dos locais, deverão ser considerados, entre outros aspectos:

- I – o fluxo de pedestres, especialmente crianças e adolescentes;
- II – o fluxo e a velocidade dos veículos;
- III – as características da via e de seu entorno;
- IV – a existência de faixas de pedestres e de outros dispositivos de sinalização;
- V – as condições de acessibilidade;
- VI – o histórico de acidentes e a identificação de situações de risco;
- VII – a proximidade de pontos de embarque e desembarque de estudantes.

§ 2º As instituições de ensino públicas e privadas poderão solicitar ao Poder Executivo a avaliação técnica da viabilidade de implantação de faixa elevada nas proximidades de seus acessos, especialmente quando identificadas situações de risco à travessia de pedestres.

§ 3º A implantação das faixas elevadas poderá ocorrer de forma gradual, conforme a priorização dos locais identificados e a avaliação do órgão municipal competente.



Art. 3º As faixas elevadas previstas nesta Lei deverão observar integralmente as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelos demais instrumentos técnicos de sinalização e engenharia de tráfego aplicáveis.

Art. 4º A implantação das faixas elevadas poderá compreender, conforme as características de cada local, a instalação ou adequação dos elementos complementares de segurança viária e acessibilidade necessários à sua utilização segura, observadas as normas técnicas aplicáveis, incluindo:

- I – sinalização horizontal e vertical adequada;
- II – condições de acessibilidade e continuidade da circulação de pedestres;
- III – medidas destinadas à redução da velocidade dos veículos;
- IV – condições adequadas de drenagem;
- V – demais elementos de segurança definidos pelo órgão municipal de trânsito.

Art. 5º O Poder Executivo poderá promover, em conjunto com as instituições de ensino, ações educativas de conscientização sobre segurança no trânsito, travessia segura e respeito à sinalização.

Art. 6º O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei, no que couber.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

I – DA FINALIDADE E DO INTERESSE PÚBLICO DA PROPOSITURA

O presente Projeto de Lei tem por finalidade estabelecer diretrizes para a implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres nas proximidades das instituições de ensino públicas e privadas do Município de Cuiabá, visando à proteção da comunidade escolar, à prevenção de acidentes e à promoção de condições mais seguras de circulação e acessibilidade.

As áreas situadas no entorno das instituições de ensino apresentam particularidades que exigem atenção do Poder Público, especialmente nos horários de entrada e saída dos estudantes, quando ocorre a intensificação do fluxo de pedestres, veículos particulares, transporte escolar e demais usuários das vias públicas. A adoção de medidas preventivas de segurança viária nesses locais constitui instrumento relevante para reduzir situações de risco e favorecer a proteção da vida e da integridade física das pessoas.

As faixas elevadas para travessia de pedestres, quando tecnicamente indicadas, podem contribuir para a moderação da velocidade dos veículos, melhorar as condições de visibilidade das travessias e facilitar o deslocamento de crianças, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e idosos.

A proposta busca, portanto, estabelecer diretrizes para que o entorno das instituições de ensino seja considerado prioritário na avaliação de medidas de segurança viária, promovendo uma atuação preventiva e planejada, sem desconsiderar as particularidades de cada via ou as exigências técnicas da legislação de trânsito.

II – DA COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO MUNICÍPIO

A Constituição Federal estabelece, em seu art. 22, inciso XI, que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. Essa competência assegura a uniformidade das regras nacionais e impede que os



Municípios instituem padrões técnicos contrários à legislação federal.

Essa atribuição, contudo, deve ser interpretada em conjunto com o art. 23, inciso XII, que estabelece a competência comum dos entes federativos para estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito, e com o art. 30, incisos I e II, que autoriza os Municípios a legislar sobre assuntos de interesse local e a suplementar a legislação federal e estadual no que couber.

A distinção é relevante: a competência privativa da União para legislar sobre trânsito não elimina a competência municipal para formular medidas de interesse local destinadas à proteção dos usuários das vias públicas, desde que respeitadas as normas nacionais.

Essa atuação encontra correspondência no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que atribui aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competências relacionadas ao planejamento, à operação e à segurança da circulação, bem como à implantação da sinalização e dos dispositivos de controle viário.

Assim, a proposta não pretende criar uma regulamentação municipal independente sobre travessias elevadas, mas estabelecer uma diretriz de segurança para o entorno escolar, cuja execução deverá observar o Código de Trânsito Brasileiro, as normas do CONTRAN e as atribuições da autoridade de trânsito competente.

III – DA INICIATIVA PARLAMENTAR E DA SEPARAÇÃO DOS PODERES

Reconhecida a possibilidade de atuação municipal na matéria, a análise constitucional exige verificar se a iniciativa parlamentar interfere em competência reservada ao Poder Executivo.

O art. 2º da Constituição Federal consagra a separação e a harmonia entre os Poderes. Esse princípio, entretanto, não significa que toda proposição legislativa relacionada a uma política pública ou que possa produzir despesa administrativa dependa de iniciativa exclusiva do Prefeito. A reserva de iniciativa deve ser examinada conforme o conteúdo da norma e as matérias efetivamente reservadas ao Executivo.

Sobre essa questão, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento do ARE nº 878.911/RJ, Tema 917 da repercussão geral, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, fixou a seguinte tese:

“Não usurpa 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.”

O entendimento estabelece que a eventual repercussão financeira não configura, isoladamente, vício de iniciativa. O exame deve verificar se a lei interfere na estrutura administrativa, nas atribuições orgânicas dos órgãos públicos ou no regime jurídico dos servidores.

Aplicado à presente proposição, esse parâmetro exige distinguir a definição legislativa de uma diretriz de segurança viária dos atos administrativos necessários à sua execução. O projeto trata da proteção dos pedestres no entorno escolar, sem que essa finalidade exija, por si só, a criação de órgãos, cargos ou funções ou a alteração do regime jurídico dos servidores.

A preservação dessa distinção é essencial: o Poder Legislativo estabelece a diretriz de interesse público, enquanto a autoridade administrativa competente avalia as condições de cada via e define a solução técnica admissível, nos limites da legislação.

IV – DOS PRECEDENTES JUDICIAIS SOBRE TRAVESSIAS ELEVADAS NO ENTORNO ESCOLAR

A aplicação desses fundamentos constitucionais à matéria encontra respaldo em decisões que examinaram especificamente leis municipais sobre travessias elevadas nas proximidades de instituições de ensino.

Na Reclamação nº 65.385/SP, o Supremo Tribunal Federal analisou controvérsia relacionada à legislação



municipal sobre travessias para pedestres nas proximidades de escolas. O entendimento foi invocado em julgamentos posteriores como fundamento para reconhecer que a edição de norma municipal voltada à mobilidade urbana e à segurança no trânsito não caracteriza, por si só, invasão da competência administrativa do Executivo.

No mesmo sentido, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, na ADI nº 2022217-03.2023.8.26.0000, relativa ao Município de Mirassol, afastou o vício de iniciativa em legislação sobre travessias elevadas diante de escolas, considerando o interesse local e a orientação do Tema 917 do STF.

A questão foi novamente examinada na ADI nº 2326788-70.2025.8.26.0000, relativa à Lei Complementar nº 429/2025 do Município de Martinópolis. Nesse julgamento, o TJSP julgou improcedente, por unanimidade, a ação que questionava a constitucionalidade de lei de iniciativa parlamentar sobre a instalação de travessias elevadas em frente a instituições de ensino.

Esses precedentes são relevantes porque enfrentam a mesma questão jurídica central desta proposição: a possibilidade de o Poder Legislativo municipal estabelecer uma política de segurança viária voltada à comunidade escolar. Embora os julgados do TJSP não vinculem automaticamente Cuiabá, constituem referências persuasivas diretamente relacionadas à matéria.

A jurisprudência também evidencia que essa competência legislativa não autoriza a substituição da Administração na execução de obras. Na ADI nº 2124564-46.2025.8.26.0000, referente ao Município de São José do Rio Preto, o TJSP manteve a maior parte da legislação examinada, mas afastou dispositivos que impunham prazos específicos para a execução de obras e a regulamentação da norma.

A leitura conjunta desses julgados conduz a uma distinção fundamental: é possível estabelecer legislativamente uma diretriz de proteção dos pedestres, mas sua execução deve preservar as atribuições administrativas e técnicas do órgão competente. É sob esse limite que a presente proposta deve ser compreendida.

V – DA COMPATIBILIDADE COM A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 738/2018

A preservação da competência administrativa também exige que a proposição observe as condições técnicas para a implantação de travessias elevadas.

A Resolução CONTRAN nº 738/2018 exige autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e estabelece restrições relacionadas às características geométricas, à visibilidade, à infraestrutura e às condições de circulação. Entre as situações disciplinadas estão vias sem pavimentação ou calçadas, locais sem iluminação adequada, determinados trechos com problemas de visibilidade e locais em frente a guias rebaixadas para entrada e saída de veículos.

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VI — Dispositivos Auxiliares, também estabelece critérios técnicos para a localização desses dispositivos, inclusive restrições relacionadas ao alinhamento com acessos de entrada e saída de alunos. A implantação deve observar os estudos de engenharia de tráfego e a sinalização exigida pela regulamentação nacional.

Essas exigências não afastam a possibilidade de o Município estabelecer uma política de segurança viária escolar; determinam, porém, os limites dentro dos quais ela poderá ser executada. Por essa razão, a diretriz legislativa não deve ser interpretada como obrigação de instalar travessias elevadas em todas as instituições, independentemente das condições da via.

A avaliação técnica deverá definir o local adequado e verificar se a travessia elevada é admissível. Quando não for, poderão ser consideradas outras medidas de segurança viária compatíveis com as características do local e com a legislação aplicável.

Desse modo, a proposta concilia a finalidade de proteção da comunidade escolar com a competência da autoridade de trânsito e com os padrões nacionais, evitando que a lei imponha uma solução de engenharia inadequada



ou contrária às normas do CONTRAN.

VI – CONCLUSÃO

A proposta encontra fundamento na competência municipal para tratar de assuntos de interesse local e promover a segurança viária, em harmonia com a legislação nacional de trânsito. O Tema 917 do Supremo Tribunal Federal e os precedentes judiciais específicos sobre travessias elevadas no entorno escolar demonstram que a iniciativa parlamentar deve ser examinada conforme o conteúdo da norma, distinguindo-se a formulação legislativa de uma política pública da execução administrativa das medidas necessárias à sua concretização.

A observância dessa distinção, associada ao cumprimento da Resolução CONTRAN nº 738/2018 e à preservação da avaliação técnica da autoridade de trânsito, permite estruturar uma política municipal de proteção dos pedestres sem afastar as competências constitucionais e legais dos demais órgãos envolvidos.

A proposição busca, assim, fortalecer a segurança viária no entorno das instituições de ensino de Cuiabá, conciliando o interesse local, a competência legislativa municipal, a separação dos Poderes e as exigências técnicas que disciplinam a implantação de dispositivos de travessia.

Por essas razões, considerando a relevância social da matéria, a necessidade de proteção da comunidade escolar e a contribuição da iniciativa para a promoção de um trânsito mais seguro e acessível, contamos com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação da presente proposição.

Palácio Paschoal Moreira Cabral, Sala das Sessões em, 13 de outubro de 2026

Sargento Joelson (Câmara Digital) - PODEMOS

Vereador(a)

