



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

EMENTA: DISPÕE SOBRE A ORGANIZAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, A REGULAMENTAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS, DISPOSITIVOS DE MICROMOBILIDADE E A PROTEÇÃO DE PEDESTRES NO MUNICÍPIO DE NITERÓI, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece normas para a organização da mobilidade urbana no Município, com base nos princípios do direito à cidade, da segurança viária, da sustentabilidade ambiental e da prioridade dos modos de transporte não motorizados.

Art. 2º São objetivos desta Lei:

- I – reduzir acidentes e mortes no trânsito;
- II – garantir segurança a pedestres, especialmente crianças, idosos e pessoas com deficiência;
- III – organizar o uso do espaço viário urbano;
- IV – incentivar modos de transporte sustentáveis;
- V – promover a convivência segura entre diferentes modais.



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

CAPÍTULO II

DA HIERARQUIA DE PRIORIDADE VIÁRIA

Art. 3º A organização da circulação viária observará a seguinte ordem de prioridade:

- I – pedestres;
- II – ciclistas e usuários de mobilidade ativa;
- III – transporte público coletivo;
- IV – veículos motorizados individuais.

Art. 4º O planejamento urbano e viário deverá priorizar a segurança dos grupos mais vulneráveis, especialmente:

- I – crianças e adolescentes;
- II – idosos;
- III – pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

CAPÍTULO III

DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 5º As ciclovias e ciclofaixas destinam-se prioritariamente à circulação de bicicletas e veículos equiparados.



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

Art. 6º É proibida a circulação em ciclovias e ciclofaixas de:

- I – veículos automotores;
- II – motocicletas, ciclomotores e similares;
- III – dispositivos de mobilidade que excedam os limites definidos nesta Lei.

Art. 7º O Poder Executivo deverá garantir:

- I – segregação física sempre que possível;
- II – sinalização adequada;
- III – continuidade da malha cicloviária.

CAPÍTULO IV

DAS BICICLETAS ELÉTRICAS

Art. 8º Equiparam-se às bicicletas, para fins de circulação em ciclovias:

- I – veículos com assistência elétrica;
- II – velocidade máxima de assistência limitada a 25 km/h;
- III – potência compatível com padrões de segurança definidos em regulamento.

Art. 9º Veículos que excedam os limites estabelecidos:

- I – não poderão circular em ciclovias;
- II – deverão utilizar a via comum, observadas as normas aplicáveis aos veículos motorizados e de velocidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

CAPÍTULO V

DA MICROMOBILIDADE

Art. 10 Consideram-se dispositivos de micromobilidade os equipamentos individuais de deslocamento, motorizados ou não.

Art. 11 A circulação desses dispositivos observará:

I – prioridade às ciclovias e vias de menor fluxo;

II – proibição de circulação em calçadas, salvo quando autorizado e em baixa velocidade;

III – limite de velocidade definido em regulamento, não superior a 25 km/h.

Art. 12 O estacionamento deverá:

I – ocorrer em áreas designadas;

II – não obstruir a circulação de pedestres;

III – respeitar normas de acessibilidade.

Art. 13 A dotação e execução orçamentária desses serviços dependerá de autorização do Poder Executivo.



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

CAPÍTULO VI

DAS ÁREAS DE PROTEÇÃO AO PEDESTRE

Art. 14 O Município poderá instituir:

- I – zonas de velocidade reduzida (máximo 30 km/h);
- II – áreas de restrição à circulação de veículos motorizados;
- III – ruas de prioridade para pedestres.

Art. 15 Em áreas com grande circulação de crianças, serão adotadas medidas especiais de proteção viária tais como:

- I – escolas;
- II – creches;
- III – praças e parques;

CAPÍTULO VII

DA SEGURANÇA VIÁRIA

Art. 16 O Município adotará políticas públicas voltadas à redução progressiva de mortes e lesões no trânsito.

Art. 17 O Poder Executivo deverá implementar:

- I – medidas de moderação de tráfego;
- II – campanhas educativas;



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI
GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

III – fiscalização contínua.

CAPÍTULO VIII

DA FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES

Art. 18 Compete aos órgãos municipais de trânsito e à guarda municipal fiscalizar o cumprimento desta Lei.

Art. 19 O descumprimento sujeitará o infrator às penalidades previstas na legislação vigente e em regulamento.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este projeto se fundamenta na necessidade urgente de reorganização do espaço urbano frente ao crescimento desordenado da circulação de veículos, bicicletas e dispositivos de micromobilidade.

O modelo atual de mobilidade urbana, ante inovações de meios de transporte adaptados ou modificados, tem gerado conflitos constantes, aumento de acidentes e insegurança generalizada, especialmente para pedestres.



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI

GABINETE DA VEREADORA BENNY BRIOLLY

A proposta reconhece que o espaço urbano deve ser estruturado a partir dos usuários mais vulneráveis como crianças e adolescentes que possuem menor capacidade de percepção de risco. Também apresentam maior imprevisibilidade de movimento e são desproporcionalmente afetados por acidentes viários.

A ausência de regulação clara sobre ciclovias e micromobilidade expõe esses grupos a riscos elevados, sobretudo em calçadas compartilhadas, áreas escolares e espaços públicos de lazer.

Por isso, o projeto restringe circulação em calçadas, cria zonas de baixa velocidade e estabelece prioridade absoluta do pedestre.

O crescimento da micromobilidade trouxe benefícios, mas também desorganização como o uso indevido de ciclovias, circulação em calçadas e conflitos com pedestres.

A proposta resolve esse problema ao definir regras claras de circulação que estabelecem limites de velocidade e organizam o estacionamento.

Diversas cidades ao redor do mundo já demonstraram que a redução de acidentes e a melhoria da mobilidade dependem de separação de fluxos, limitação de velocidade e priorização de modais sustentáveis

Este projeto adapta essas experiências ao contexto local, respeitando a legislação nacional.

A proposta busca promover a redução de emissões de gases poluentes, uso racional do espaço urbano e ampliação do acesso à mobilidade.

Garantindo que o direito de circular com segurança seja efetivamente universal.

A mobilidade não pode ser tratada apenas como questão de trânsito, mas como política pública de proteção à vida, por este motivo, este projeto institui bases para a redução de mortes, prevenção de acidentes e convivência equilibrada entre modais.