



PROJETO DE LEI

Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências.

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Estado de Santa Catarina, o Procedimento Estadual Simplificado de Revisão Técnica dos Limites Máximos de Velocidade nas rodovias estaduais, com a finalidade de conferir maior eficiência, racionalidade, segurança viária, transparência e padronização à regulamentação da velocidade máxima permitida nas vias sob circunscrição estadual.

§ 1º Esta Lei não fixa, altera, majora ou reduz diretamente limite máximo de velocidade em qualquer rodovia estadual, competindo ao órgão ou entidade executivo rodoviário estadual, nos termos da legislação federal de trânsito, proceder à regulamentação específica por meio de sinalização própria, precedida de avaliação técnica compatível com a natureza da alteração.

§ 2º A revisão dos limites máximos de velocidade deverá observar o Código de Trânsito Brasileiro, as normas do Conselho Nacional de Trânsito — CONTRAN, o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e os demais atos normativos federais aplicáveis.

§ 3º A alteração do limite máximo de velocidade somente produzirá efeitos após a implantação da sinalização regulamentar correspondente, especialmente a sinalização vertical de regulamentação R-19, sem prejuízo de outras sinalizações complementares tecnicamente recomendadas.

Art. 2º São objetivos desta Lei:

I — simplificar o fluxo administrativo de análise dos pedidos de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais;

II — permitir a revisão célere de trechos cuja velocidade regulamentada esteja defasada em relação às condições atuais da via, à segurança dos veículos, à fluidez do tráfego e aos parâmetros técnicos aplicáveis;

III — priorizar a análise dos trechos rodoviários atualmente regulamentados com velocidade inferior àquela tecnicamente compatível com suas características físicas, geométricas, operacionais e de segurança;

IV — garantir que a eventual elevação de velocidade seja precedida de avaliação técnica proporcional à complexidade do trecho;

V — padronizar os critérios mínimos de análise, evitando decisões contraditórias entre trechos rodoviários com características semelhantes;

VI — assegurar transparência pública quanto aos pedidos, estudos, decisões, justificativas técnicas e cronogramas de implantação das alterações aprovadas;

VII — compatibilizar segurança viária, fluidez do tráfego, desenvolvimento regional, eficiência logística e proteção dos usuários vulneráveis da via.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I — órgão executivo rodoviário estadual: o órgão ou entidade da administração pública estadual responsável pela gestão, operação, conservação, regulamentação e sinalização das rodovias estaduais, conforme a organização administrativa vigente;

II — limite máximo de velocidade: a velocidade máxima permitida para circulação de veículos em determinado trecho de via, regulamentada por sinalização própria;

III — revisão técnica de velocidade: procedimento administrativo destinado a avaliar a adequação do limite máximo de velocidade vigente em determinado trecho rodoviário;

IV — procedimento simplificado: rito técnico-administrativo de análise abreviada, aplicável aos trechos homogêneos e de baixa complexidade técnica, nos quais seja possível deliberar com base em checklist técnico, dados objetivos, registros existentes e vistoria de campo, sem necessidade de elaboração de estudo integral de engenharia de tráfego;

V — procedimento ordinário: rito técnico-administrativo completo, aplicável aos trechos que apresentem maior complexidade, risco, conflito viário, histórico relevante de sinistros, inserção urbana, presença de usuários vulneráveis ou necessidade de intervenções físicas;

VI — trecho homogêneo: segmento de rodovia que apresente características semelhantes quanto ao tipo de pista, número de faixas, pavimento, acostamento, visibilidade, acessos laterais, interseções, alinhamento vertical e horizontal, ocupação lindeira, volume de tráfego e histórico de sinistros;

VII — trecho crítico: segmento em que, por suas características geométricas, operacionais, urbanísticas, ambientais ou estatísticas, seja necessária especial cautela na regulamentação da velocidade máxima permitida;

VIII — usuários vulneráveis: pedestres, ciclistas, escolares, pessoas com deficiência, idosos, motociclistas e demais usuários expostos a maior risco em caso de sinistro de trânsito.

Art. 4º A revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais poderá ser instaurada:

I — de ofício, pelo órgão executivo rodoviário estadual;

II — por solicitação de Deputado Estadual;

III — por solicitação de Município diretamente impactado pelo trecho rodoviário;

IV — por solicitação de concessionária ou entidade responsável pela operação da rodovia, quando houver;

V — por solicitação de entidade representativa de usuários, transportadores, produtores, comunidades locais ou setores econômicos diretamente afetados;

VI — por requerimento fundamentado de qualquer cidadão.

§ 1º O requerimento deverá indicar, sempre que possível:

I — a rodovia estadual e o trecho objeto do pedido;

II — o limite máximo de velocidade atualmente sinalizado;

III — a velocidade cuja análise se pretende;

IV — a justificativa fática ou técnica para a revisão;

V — a existência de obras, melhorias, duplicação, pavimentação, retificação, implantação de acostamento, sinalização ou outras alterações recentes no trecho;

VI — registros, fotografias, mapas, vídeos ou documentos que auxiliem a análise.

§ 2º A ausência de algum dos elementos previstos no § 1º não impedirá o recebimento do requerimento, desde que seja possível identificar o trecho e a finalidade do pedido.

Art. 5º Recebido o requerimento, o órgão executivo rodoviário estadual realizará triagem preliminar para classificar a solicitação em uma das seguintes categorias:

I — pedido manifestamente inviável, quando a alteração pretendida contrariar de modo evidente norma federal, sinalização obrigatória, condição física notória da via ou restrição técnica insuperável;

II — pedido sujeito ao procedimento simplificado;

III — pedido sujeito ao procedimento ordinário;

IV — pedido urgente de redução ou adequação de velocidade por risco imediato à segurança viária.

§ 1º A triagem preliminar deverá considerar, no mínimo, a localização do trecho, a velocidade vigente, a classificação da via, a presença de perímetro urbano, escola, travessia de pedestres, fluxo de ciclistas, interseções, acessos laterais, obras em andamento, histórico de sinistros e condição geral do pavimento.

§ 2º Na hipótese de indeferimento preliminar, o órgão responsável deverá apresentar justificativa objetiva, admitida a renovação do pedido caso sejam apresentados novos elementos técnicos ou fáticos.

§ 3º A existência de fiscalização eletrônica no trecho não impede a revisão do limite máximo de velocidade, devendo eventual alteração aprovada ser compatibilizada com a sinalização e os equipamentos de controle viário.

Art. 6º Será admitido o procedimento simplificado quando o trecho objeto da revisão apresentar, cumulativamente ou conforme avaliação técnica motivada, as seguintes características:

I — extensão delimitada e tecnicamente homogênea;

II — pavimento em condições adequadas de trafegabilidade;

III — sinalização existente ou passível de adequação sem intervenção estrutural complexa;

IV — inexistência de conflito intenso com pedestres, ciclistas, escolas, travessias urbanas ou concentração relevante de acessos diretos;

V — ausência de obras em andamento ou condição provisória que desaconselhe a alteração;

VI — inexistência de histórico recente de sinistros graves que recomende manutenção ou redução da velocidade vigente;

VII — geometria compatível com a velocidade pretendida, especialmente quanto a curvas, aclives, declives, visibilidade, largura de pista, acostamento e interseções;

VIII — velocidade pretendida compatível com os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, do CONTRAN e do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

§ 1º O procedimento simplificado poderá ser utilizado especialmente para a revisão de trechos rurais, pavimentados, de baixa interferência urbana, que apresentem limite máximo de velocidade aparentemente inferior ao padrão técnico admissível para vias com características semelhantes.

§ 2º No procedimento simplificado, o órgão executivo rodoviário estadual poderá aproveitar estudos, levantamentos, vistorias, projetos, relatórios de obra, dados de tráfego, registros de sinistros e documentos técnicos produzidos nos 5 anos anteriores, desde que ainda reflitam as condições atuais da via.

§ 3º A utilização do procedimento simplificado não dispensa decisão técnica fundamentada, nem autoriza alteração automática do limite máximo de velocidade.

Art. 7º O procedimento simplificado deverá conter, no mínimo:

I — identificação da rodovia e do trecho analisado;

II — velocidade máxima vigente;

III — velocidade proposta para análise;

IV — classificação do trecho como urbano ou rural, quando aplicável;

V — descrição sintética das características físicas, geométricas e operacionais da via;

VI — verificação das condições do pavimento, acostamento, sinalização, visibilidade, acessos, interseções e ocupação lindeira;

VII — consulta aos registros disponíveis de sinistros de trânsito no trecho;

VIII — indicação de eventual presença de escolas, travessias, fluxo de pedestres, ciclistas ou outros usuários vulneráveis;

IX — manifestação conclusiva pela elevação, redução, manutenção ou readequação parcial do limite máximo de velocidade;

X — indicação da sinalização necessária para a efetivação da conclusão técnica.

§ 1º A manifestação conclusiva poderá recomendar velocidades distintas para veículos leves e veículos pesados, quando tecnicamente justificável e admitido pela legislação federal.

§ 2º A decisão que aprovar a elevação de velocidade poderá condicionar sua eficácia à implantação prévia de sinalização, pintura, defensas, correção de placas, adequação de fiscalização eletrônica, limpeza de faixa de domínio ou outras medidas de segurança.

Art. 8º O procedimento ordinário será obrigatório quando o trecho:

I — estiver inserido em perímetro urbano ou área de expansão urbana com intenso uso lindeiro;

II — apresentar travessias de pedestres, escolas, hospitais, unidades de saúde, paradas de transporte coletivo ou fluxo relevante de ciclistas;

III — possuir histórico significativo de sinistros graves ou fatais;

IV — apresentar curvas acentuadas, restrição de visibilidade, aclives ou declives relevantes, ausência de acostamento ou geometria incompatível com análise simplificada;

V — envolver alteração substancial de velocidade em trecho extenso ou com características heterogêneas;

VI — demandar obra física, intervenção estrutural, remodelação de interseção, implantação de dispositivos de segurança ou alteração relevante do sistema de fiscalização;

VII — for objeto de concessão, convênio ou operação compartilhada que exija manifestação de mais de um órgão ou entidade.

§ 1º O procedimento ordinário deverá conter estudo técnico compatível com a complexidade do trecho, podendo incluir contagem volumétrica de tráfego, análise de velocidade operacional, avaliação de sinistros, inspeção de segurança viária, avaliação geométrica e diagnóstico de ocupação lindeira.

§ 2º Nos trechos inseridos em perímetro urbano, o Município impactado deverá ser ouvido antes da decisão final, especialmente quando houver reflexos sobre travessias, mobilidade urbana, transporte coletivo, áreas escolares ou segurança de pedestres e ciclistas.

Art. 9º A revisão técnica dos limites máximos de velocidade poderá concluir por:

I — manutenção da velocidade vigente;

II — elevação da velocidade máxima permitida;

III — redução da velocidade máxima permitida;

IV — adoção de velocidades distintas por segmento;

V — adoção de velocidades distintas por categoria de veículo, quando admitido pela legislação federal;

VI — alteração condicionada à execução prévia de medidas de sinalização, segurança ou engenharia;

VII — necessidade de estudo complementar.

§ 1º A eventual elevação para 90 km/h, 100 km/h ou outro patamar superior ao limite vigente somente poderá ocorrer quando demonstrada a compatibilidade técnica do trecho, observadas as normas federais de trânsito e sinalização.

§ 2º A conclusão técnica deverá ser motivada de forma clara, objetiva e proporcional à complexidade da alteração.

§ 3º É vedada a adoção de decisão padronizada que eleve ou reduza, de modo uniforme, a velocidade máxima de rodovias ou trechos com características técnicas distintas.

Art. 10. O órgão executivo rodoviário estadual poderá instituir matriz técnica de classificação dos trechos rodoviários, com o objetivo de identificar segmentos prioritários para revisão de velocidade, considerando:

- I — limite máximo atualmente regulamentado;
- II — classificação funcional e operacional da rodovia;
- III — tipo de pista, número de faixas e sentido de circulação;
- IV — condição do pavimento e do acostamento;
- V — existência de melhorias recentes;
- VI — volume e composição do tráfego;
- VII — histórico de sinistros;
- VIII — presença de usuários vulneráveis;
- IX — grau de interferência urbana;
- X — relevância logística, turística, econômica ou regional do trecho;
- XI — viabilidade de implantação imediata da sinalização necessária.

Parágrafo único. A matriz técnica poderá estabelecer prioridade para trechos rurais pavimentados, de tráfego regional relevante, atualmente regulamentados com velocidade máxima de 60 km/h ou 80 km/h, desde que a elevação seja tecnicamente compatível com a segurança viária.

Art. 11. O órgão executivo rodoviário estadual deverá disponibilizar, em meio eletrônico de acesso público, painel de acompanhamento dos pedidos e procedimentos de revisão de velocidade, contendo, no mínimo:

- I — rodovia e trecho analisado;
- II — origem do pedido;
- III — velocidade máxima vigente;
- IV — situação do procedimento;
- V — classificação como procedimento simplificado ou ordinário;
- VI — conclusão técnica, quando houver;

VII — medidas condicionantes, se existentes;

VIII — previsão de implantação da nova sinalização, quando aprovada alteração;

IX — justificativa sucinta em caso de indeferimento.

§ 1º O painel previsto no caput poderá integrar sistema eletrônico já existente da administração pública estadual.

§ 2º As informações deverão resguardar dados pessoais, informações sigilosas e elementos cuja divulgação possa comprometer a segurança pública ou a segurança viária.

Art. 12. A revisão aprovada somente será considerada implementada após:

I — instalação da sinalização vertical regulamentar;

II — adequação das demais sinalizações necessárias à compreensão do novo limite;

III — compatibilização de equipamentos de fiscalização eletrônica, quando existentes;

IV — retirada ou substituição de sinalização incompatível com o novo limite;

V — registro administrativo da data de implantação.

§ 1º Enquanto não implantada a sinalização correspondente, permanecerá válido o limite máximo anteriormente regulamentado.

§ 2º Em caso de alteração relevante de velocidade, o órgão competente poderá promover período de comunicação educativa aos usuários da via, sem prejuízo da fiscalização de condutas que coloquem em risco a segurança do trânsito.

Art. 13. Nas rodovias estaduais concedidas, delegadas ou operadas por terceiros, os estudos, levantamentos e propostas de revisão de velocidade poderão ser elaborados pela concessionária, delegatária ou operadora, cabendo ao órgão executivo rodoviário estadual a análise, aprovação e regulamentação final.

§ 1º O contrato de concessão, permissão, parceria ou instrumento congênere poderá prever obrigação de cooperação técnica para revisão periódica dos limites máximos de velocidade.

§ 2º A aprovação de alteração de velocidade em rodovia concedida não afasta a responsabilidade da concessionária ou operadora pela adequação da sinalização, dos equipamentos e das condições de segurança previstas no contrato ou na legislação aplicável.

Art. 14. O órgão executivo rodoviário estadual poderá realizar revisões por corredor, lote, região ou conjunto de trechos homogêneos, de modo a evitar análises fragmentadas e assegurar maior coerência na regulamentação das velocidades máximas.

Parágrafo único. A revisão por conjunto de trechos deverá individualizar as restrições, exceções e segmentos críticos, não sendo admitida a

aplicação indistinta de uma mesma velocidade a trechos tecnicamente incompatíveis.

Art. 15. A redução temporária de velocidade em razão de obras, eventos, emergências, condições climáticas, instabilidade geológica, sinistros, operações especiais ou risco transitório poderá ser adotada pelo órgão competente independentemente do procedimento previsto nesta Lei, observadas a sinalização adequada e a motivação administrativa correspondente.

Parágrafo único. Cessada a causa transitória, o órgão competente deverá avaliar a restauração do limite anteriormente vigente ou a instauração de procedimento de revisão, caso as condições do trecho tenham sido alteradas de modo permanente.

Art. 16. O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei para definir:

- I — formulário-padrão de requerimento;
- II — checklist técnico do procedimento simplificado;
- III — critérios de classificação de trechos homogêneos;
- IV — metodologia de priorização dos pedidos;
- V — forma de publicação dos estudos, decisões e cronogramas;
- VI — integração do procedimento com sistemas de gestão rodoviária, dados de sinistros e fiscalização eletrônica.

Parágrafo único. A regulamentação deverá preservar a competência técnica do órgão executivo rodoviário estadual e a observância das normas federais de trânsito.

Art. 17. A aplicação desta Lei não autoriza:

- I — a elevação automática de limite máximo de velocidade;
- II — a supressão de estudo técnico quando exigido por norma federal;
- III — a dispensa de sinalização regulamentar;
- IV — a alteração de limite em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN ou o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;
- V — a implantação de velocidade incompatível com as condições reais de segurança da via.

Art. 18. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, observada a disponibilidade financeira e orçamentária dos órgãos competentes.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

Deputado Junior Cardoso

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por finalidade instituir, no Estado de Santa Catarina, um procedimento mais simples, transparente e tecnicamente seguro para a revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais.

A proposta parte da premissa fundamental de que não cabe à lei estadual substituir o órgão técnico na fixação direta da velocidade máxima de cada rodovia. A matéria de trânsito é regida por normas federais, cabendo ao órgão executivo rodoviário estadual, no âmbito de sua circunscrição, planejar, regulamentar, operar, sinalizar e promover a segurança do trânsito nas rodovias sob sua responsabilidade.

Por essa razão, o projeto não determina que determinada rodovia passe automaticamente de 80 km/h para 100 km/h, nem cria uma autorização genérica de aumento de velocidade. Ao contrário, estabelece um procedimento administrativo padronizado para que os trechos estaduais possam ser avaliados de forma mais rápida, objetiva e transparente, com base em critérios técnicos.

A realidade demonstra que muitos limites de velocidade foram fixados há anos, em contexto viário, urbano e tecnológico distinto. Em diversos trechos, houve melhoria de pavimento, ampliação de pista, implantação de acostamento, readequação geométrica, aperfeiçoamento da sinalização e evolução da segurança veicular. Nesses casos, é razoável que o Estado possua mecanismo permanente de revisão, evitando que limites antigos permaneçam indefinidamente sem reavaliação.

O projeto também atende a preocupação da revisão de velocidade, quando tratada sem rito próprio, pode se tornar excessivamente lenta, burocrática e pouco transparente. A ausência de procedimento claro dificulta a apresentação de pedidos por Municípios, parlamentares, entidades representativas e cidadãos, bem como impede que a sociedade acompanhe os fundamentos da decisão administrativa.

A solução proposta é a criação de dois ritos: o procedimento simplificado e o procedimento ordinário. O procedimento simplificado será aplicado aos trechos homogêneos, de menor complexidade, especialmente rurais, pavimentados, sem conflito intenso com pedestres ou ciclistas, sem histórico relevante de sinistros graves e sem necessidade de obras estruturais. Já o procedimento ordinário será reservado aos trechos mais sensíveis, como áreas urbanas, segmentos com escolas, travessias, curvas acentuadas, elevado número de acessos ou histórico significativo de acidentes.

Com isso, evita-se tanto a irresponsabilidade de aumentar velocidades sem estudo quanto o excesso de burocracia em situações tecnicamente simples. O projeto permite que o Estado concentre estudos mais densos nos trechos realmente complexos e resolva de modo mais célere os casos em que a própria condição da via já indique possibilidade de readequação.

A proposta também cria um painel público de acompanhamento, permitindo que qualquer cidadão visualize os pedidos de revisão, a situação do procedimento, a velocidade vigente, a conclusão técnica e o cronograma de implantação da sinalização. A medida fortalece a transparência administrativa e reduz a percepção de arbitrariedade na definição dos limites de velocidade.

Outro ponto relevante é que o texto preserva integralmente a segurança viária. A elevação de velocidade somente poderá ocorrer quando tecnicamente compatível com o trecho. Locais com escolas, travessias, perímetros

urbanos, grande fluxo de pedestres, ciclistas, curvas perigosas, ausência de visibilidade ou histórico de sinistros continuarão sujeitos a análise rigorosa, podendo inclusive ter a velocidade reduzida.

A proposta é, portanto, equilibrada. De um lado, reconhece a necessidade de modernizar e racionalizar os limites de velocidade nas rodovias estaduais. De outro, respeita a competência federal em matéria de trânsito, preserva a atribuição técnica do órgão rodoviário estadual e impede alterações automáticas ou politicamente determinadas.

Em síntese, o projeto pretende criar uma política pública de eficiência, transparência e revisão permanente, para que Santa Catarina possa adequar seus limites de velocidade à realidade concreta de suas rodovias, com segurança, responsabilidade e respeito à legislação nacional.

Diante disso, solicita-se o apoio dos Nobres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões,

Deputado Junior Cardoso



ELEGIS
Sistema de Processo
Legislativo Eletrônico

Documento assinado eletronicamente por **Silvio Cardoso Junior**, em 19/05/2026, às 11:22.
