ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

INSTITUIÇÃO DO PROGRAMA "ADOTE UMA CICLOVIA" PARA INCENTIVAR O USO DA BICICLETA VISANDO A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SALVADOR.

Autor: vereador Alberto Braga

Katiane Souza
Função: Analista Legislativo
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 125/2021

FEVEREIRO/2022

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 125/2021

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 55/2018.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

A ementa da proposição legislativa em estudo está protegida nas alíneas a) e d) do inciso IV do artigo 68 da Resolução C.M.S. Nº 910/1991, cujo caput especifica a competência da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais em avaliar e propor políticas. A saber: permissões e concessões; circulação, tráfego e estacionamento. Outrora, vale pontuar que continuam sendo tópicos de competência, da mesma comissão, as atribuições referidas, tangenciando: fiscalização e controle, e educação e segurança do trânsito, respectivamente, nas alíneas c) e f).

Vale introduzir este estudo técnico apresentando algumas leis federais. A Nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, instituindo normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. E a Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências.

Parágrafo único do artigo 2º da Lei Federal, que trata de Licitações e Contratos, define-os:

> Art. 2º
> Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

Os § 2º e § 3º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro amotinam este conteúdo uma vez que afirmam:

> Art. 1º.
>
> § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
>
> § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Capítulo IV do mesmo Código trata dos pedestres e condutores de veículos não motorizados, apontando no § 1º do art. 68 que “o ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres”. Além disso, o que segue:

> Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.
>
> Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:
>
> I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Artigos 80, 82 até 86, e 88 até 90 do C.T.B. referem-se à sinalização de trânsito:

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

> Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.
>
> Art. 85. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.
>
> Art. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.
>
> Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.
> Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.
>
> Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:
> I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
> II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
> III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.
>
> Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.
> § 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.
> § 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

Vale destacar que o inciso II do art. 5º da Constituição Federal do Brasil informa que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”. E o artigo 74 do C.T.B. diz: “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Ainda sobre o Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B.), via “é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. Ciclo: “veículo, de pelo menos duas

rodas, a propulsão humana". Ciclofaixa é "parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica". Ciclovia é "pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum". Tem mais:

> Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.
>
> Art. 332. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.

Convém salientar que, com a extensão atual existente de ciclovias em pequenas, médias e grandes cidades, e o número extensivo de acidentes[1] sobre veículos de passageiros e propulsão humana, faz-se necessário regulamentar, de forma mais detalhada, a circulação, estacionamento, etc. de bicicletas e similares. Sobretudo, pelos diversos motivos apresentados pelo autor desta propositura legislativa, com destaque para o disposto no art. 3º deste projeto de lei.

Adicionalmente, ainda sobre o comentário acima, sobre o que deve conter em termos de infraestrutura e sinalização adequadas e apropriadas ao que é considerada, oficialmente, como ciclovia e ciclofaixa, conforme consta em instrumentos legais[2] que explicam o que denota ser e deve conter em um "sistema ciclo viário". Esta última legislação[3], comentada, é uma das

---

[1] "Acidentes com bicicleta no Brasil sobem 30% em 2021 e expõem a fragilidade do trânsito. Segundo dados divulgados pela Abramet, alguns estados mais que dobraram o número de atendimentos de sinistros graves com ciclistas" (AUTO ESPORTE, 2021).

[2] Instrumentos legais que detalham o que deve ser previsto em qualquer projeto de "sistema ciclo viário" são de conhecimento de especialistas, incluindo, aqueles que trabalham em setores, em prefeituras, vinculados ao trânsito.

[3] Um dos exemplos de legislação existente sobre "sistema ciclo viário" é o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, que trata da sinalização ciclo viária, cuja minuta foi publicada em 2021, pelo Denatran – Minfra. O texto foi disponibilizado para consultas e sugestões. Ele "vai bem além

contribuições com a regulamentação do que consta no Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto ao que caracteriza a infraestrutura ciclo viária, “de acordo com o Manual de Sinalização Urbana da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo”:

> A infraestrutura ciclo viária consiste em espaços destinados à circulação de bicicletas, de forma exclusiva, isolada ou partilhada, ou ainda compartilhada com veículos automotores ou pedestres, a áreas de estacionamento e parada, pontos de apoio e outros.

As competências dos órgãos de trânsito referentes aos projetos de sinalização ciclo viária, estão previstos nos artigos do CTB, a seguir:

> Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
> II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
>
> Art. 58.
> Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa”.
>
> Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Concluindo, “quando se trata de sinalização e infraestrutura ciclo viária, existe uma série de parâmetros técnicos, científicos e legais que precisam ser seguidos”.

---

da simples sinalização, e traz uma série de normas sobre projeto, tipo de pavimentos, além de orientações sobre a construção de ciclovias e ciclofaixas. E, assim que aprovado, será o padrão nacional para a implantação de infraestruturas ciclo viárias. O documento ajuda a entender as diferenças entre os tipos de vias cicláveis (...). Segundo o Manual, espaços compartilhados com pedestres são “espaços da via pública destinados prioritariamente aos pedestres, onde os ciclistas compartilham a mesma área de circulação, desde que devidamente sinalizada”. São calçadas, ilhas, passarelas, calçadões e outras vias de pedestres. Nessas situações, o ciclista deve sempre dar preferência aos pedestres e circular em baixa velocidade”.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Os meios possíveis ao poder público municipal assegurar o cumprimento de tudo o que se faz urgente e necessário, no que toca a matéria em estudo, foram sintetizados, perante a abrangência do conteúdo em estudo, junto com a legislação que os organiza.

O que consta na Constituição Federal Brasileira, sobre a obrigação, em virtude de lei, de fazer ou deixar de fazer algo, foi pontuado. Também, as alíneas do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, nas quais os assuntos de competência da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais norteiam a matéria do projeto de lei em análise, foram identificadas.

Inúmeros dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro precisaram ser mencionados, e seus textos devidamente citados, para trazer clareza e discernimento para a dimensão que está correlacionada ao projeto de lei em estudo. Algumas questões podendo ser solucionadas por meio de regulamentação através da unidade competente para tal, que compõe o Poder Executivo Municipal. Mantendo, evidentemente, intacto o que é atribuição[4] de cada órgão e entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, salvo o que estiver conjecturado em convênio conforme delineia art. 25[5] do C.T.B.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

[4] Responsabilidades indicadas nos artigos 7º e 12 até 24 do C.T.B.

[5] O qual determina que “os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via”.

BRASIL. **Lei Nº 9.503**. Brasília, DF. Presidência da República, 1997. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm >. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

GODOY, Mayara. **Ciclovia, ciclofaixa e ciclorrota: entenda a diferença**. Bicicletismo, 2021. Disponível em: < https://bicicletismo.com.br/2021/03/ciclovia-ciclofaixa-e-ciclorrota-entenda-a-diferenca/>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

MOBILIZE BRASIL. **Saiba a diferença de ciclovia, ciclofaixa e ciiclorrota**. Manual de Sinalização Ciclo Viária do DENATRAN, 2021. Disponível em: < https://www.mobilize.org.br/noticias/1221/saiba-a-diferenca-de-ciclovia-ciclofaixa-e-ciclorrota.html>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Lei Municipal Nº 5.503**. 1999. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1999/550/5503/lei-ordinaria-n-5503-1999-codigo-de-policia-administrativa-do-municipio-do-salvador>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Atualizado até a Resolução Nº 2.817/2019. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimento-interno/2d65649f02b1b033a4423339b10d0bbf_1568831521.pdf>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.

VILLAÇA, Thaís. **Acidentes com bicicleta no Brasil sobem 30% em 2021 e expõem a fragilidade do trânsito**. Auto Esporte, 2021. Disponível em: <autoesporte.globo.com>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2022.