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

“INSTITUIÇÃO DA SEMANA DE INCENTIVO AO USO DE BICICLETAS, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR, E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.
Autor: vereador ANDRÉ FRAGA

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa,
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais
com Abordagem de Engenharia de Tráfego, Assessoria Executiva,
Administração Pública e Urbanismo

ESTUDO TÉCNICO
DO
PLE Nº. 171/2023

JUNHO/2026

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 171/2023

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 171/2023, de autoria do vereador André Fraga, que institui a "Semana de Incentivo ao Uso de Bicicletas" no âmbito do Município de Salvador.

A análise técnica desenvolvida no âmbito da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra amparo legal e regimental no Artigo 68, inciso IV, alíneas "d" (circulação, tráfego e estacionamento) e "f" (educação e segurança do trânsito) do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador.

A matéria enquadra-se estritamente nas atribuições regimentais deste colegiado por versar sobre diretrizes de mobilidade sustentável, posturas de tráfego e ações de mobilidade urbana, educação para o trânsito e promoção da segurança viária de interesse local.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 ALINHAMENTO SOCIOAMBIENTAL E VALORIZAÇÃO DO MODAL ATIVO

As finalidades expressas no Artigo 2º do projeto são de extrema relevância para o planejamento urbano moderno de Salvador. Ao situar a bicicleta não apenas sob o prisma do lazer, mas como um modal de transporte sustentável, saudável, não poluente e de baixo custo (Inciso VI), a propositura converge diretamente com os esforços globais de transição para padrões urbanos de menor emissão de poluentes, promovendo reflexos claros e positivos na saúde pública da população soteropolitana.

2.2. SOLUÇÕES DE ENGENHARIA VIÁRIA PARA CENÁRIOS DE GEOMETRIA RESTRITA

A implantação de vias de circulação dedicadas (Inciso IV) em uma metrópole com as características topográficas e históricas de Salvador -

caracterizada por eixos viários predominantemente adensados e estreitos — impõe desafios à Engenharia de Tráfego e ao Urbanismo.

Para viabilizar tais rotas sem prejuízo à fluidez geral, o planejamento técnico do Município deve prever Zonas de Tráfego Compartilhado, isto é, Zonas 30[1], onde a limitação física impede a segregação por barreiras, adotando-se a moderação de velocidade dos veículos motorizados associada à sinalização vertical ostensiva.

Além disso, o aproveitamento de linhas de canteiro e fundos de vale com utilização de recuos urbanísticos paralelos aos eixos estruturais - como observado em diversos corredores estruturais da cidade, inclusive na Avenida Paralela, otimiza o solo urbano existente.

Além do que, o planejamento técnico do Município deve projetar também readequação do Meio-Fio convergindo faixas de estacionamento subutilizadas ao longo de eixos comerciais em ciclofaixas protegidas.

2.3. DINÂMICAS DE CONVIVÊNCIA HARMÔNICA E CONSCIÊNCIA VIÁRIA

O desenvolvimento do mútuo respeito preconizado no Inciso VII demanda a aplicação dos conceitos internacionais de Sistemas Seguros e Visão Zero - que são adotados no PNATRANS[2].

---

[1] No âmbito da Engenharia de Tráfego e do Urbanismo, as Zonas 30 (ou Áreas Calmas) configuram-se como perímetros urbanos ou redes de vias delimitadas onde a velocidade máxima permitida para veículos motorizados é rigidamente fixada. Esta medida constitui uma ferramenta central de *Traffic Calming* (moderação de tráfego) e baseia-se na física viária: a essa velocidade, o campo visual do condutor se expande, a distância de frenagem é drasticamente reduzida e o risco de letalidade em eventuais atropelamentos cai para menos de 10%. Mais do que uma mera redução de limite legal, as Zonas 30 exigem intervenções no desenho geométrico da rua - como estreitamento de faixas, pavimentação diferenciada e elevação de travessias - destinadas a induzir organicamente a moderação da velocidade e viabilizar o compartilhamento seguro e inclusivo do espaço público entre automóveis, pedestres e ciclistas em áreas de grande densidade ou vulnerabilidade social.

[2] O PNATRANS adota Sistemas Seguros e Visão Zero.
O Princípio de *Sistemas Seguros* (*Safe Systems*), adotado no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), baseia-se na premissa de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e lesões graves no trânsito não são. Sob essa ótica, a responsabilidade pela segurança viária é compartilhada entre quem projeta o sistema (engenheiros e urbanistas) e quem o utiliza. A infraestrutura urbana e o desenho das vias devem ser planejados de forma indutiva e tolerante, de modo que a força do impacto de um eventual sinistro não ultrapasse os limites de tolerância física do corpo humano, protegendo prioritariamente os usuários mais vulneráveis (como pedestres e ciclistas).
A filosofia da *Visão Zero* (*Vision Zero*), originada na Suécia na década de 1990 e integrada às diretrizes do PNATRANS, estabelece uma mudança de paradigma ético no trânsito:

A construção de uma cultura de respeito recíproco assenta-se em uma infraestrutura que induza o comportamento correto de segregação clara dos espaços, fiscalização assertiva do cumprimento das distâncias mínimas de segurança – conforme artigo 201 do CTB[3] - e campanhas contínuas fundamentadas na proteção prioritária dos usuários mais vulneráveis da via.

2.4. COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL E PARCERIAS COM O TERCEIRO SETOR

A referência do Artigo 4º à Lei Federal nº 9.790/1999 – a Lei das OSCIPs (Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público) – constitui instrumento jurídico apto a viabilizar parcerias com entidades assim qualificadas.

O dispositivo autoriza a celebração de Termos de Parceria legítimos com entidades e associações ciclísticas da sociedade civil, permitindo a descentralização das atividades da semana de incentivo e estendendo o alcance das ações educativas sem onerar de forma exclusiva a Administração Pública Municipal.

2.5. INTEGRAÇÃO COM AS DIRETRIZES MACRO-URBANÍSTICAS

A justificativa do projeto guarda estreita consonância com os principais diplomas jurídicos de mobilidade, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - Lei Federal nº 12.587/2012) e o PlanMob Sustentável de Salvador. Ambas as normas priorizam e incentivam os modos ativos de deslocamento.

Além disso, a escolha do período comemorativo (terceira semana de agosto) dialoga perfeitamente com a Lei Federal nº 13.508/2017, que instituiu o Dia Nacional do Ciclista em 19 de agosto, promovendo uma valiosa harmonia de calendários federais e municipais.

---

nenhuma morte ou lesão grave decorrente de sinistros de trânsito é aceitável. Diferente da abordagem tradicional, que focava quase exclusivamente em culpar o comportamento do condutor, a *Visão Zero* exige que o sistema de mobilidade seja desenhado para mitigar o erro. Ela opera sob o pilar de que a vida e a saúde das pessoas têm primazia absoluta sobre a velocidade, a fluidez ou a conveniência do tráfego automotor individual.

[3] O qual tipifica como infração média deixar de guardar a distância lateral de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) ao passar ou ultrapassar uma bicicleta, resguardando a integridade física do ciclista face à disparidade de massa entre os modais.

O aumento da participação da bicicleta nos deslocamentos urbanos também se relaciona ao conceito urbanístico da massa crítica[4] pois à medida que o modal ocupa legitimamente as vias, ele ganha visibilidade física, compelindo a arquitetura da cidade e os condutores a se adaptarem de forma natural à sua presença, convertendo volume de tráfego em fator de proteção.

2.6. AJUSTES PARA O FORTALECIMENTO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E OPERACIONAL

Sob a ótica da Administração Pública, a instituição de um calendário de eventos e intervenções viárias requer um planejamento prévio coordenado.

As ações decorrentes da proposta deverão observar a disponibilidade orçamentária e sua compatibilidade com a LOA, o PPA e a LDO, especialmente nas áreas de mobilidade urbana, educação para o trânsito e infraestrutura urbana cicloviária, observando-se as fontes de financiamento legalmente disponíveis, inclusive aquelas previstas no artigo 320 do CTB[5].

O Artigo 5º apresenta-se muito prudente ao autorizar o apoio da iniciativa privada. Contudo, a fim de conferir maior exequibilidade à implementação prática das ações - que envolvem mobilização de agentes, alterações de sinalização e custos gráficos -, sugere-se uma adequação técnica no Artigo 7º (Vigência)[6].

2.7 COMPETÊNCIA DA CFOF

A Comissão Permanente desta Casa Legislativa que trata de finanças, orçamento e fiscalização possui competência mais aprofundada na dimensão

---

[4] No planejamento e no urbanismo voltados à mobilidade ativa, o conceito de *Massa Crítica* descreve o fenômeno social e urbano no qual o aumento expressivo e contínuo do volume de ciclistas ocupando o leito viário altera a dinâmica de percepção coletiva do trânsito. À medida que as bicicletas alcançam um número representativo nas ruas, elas ganham visibilidade física imediata, compelindo os condutores de veículos motorizados a reduzirem a velocidade e redobrarem a atenção. Esse volume atua como um fator de proteção geométrica e psicológica intrínseca, transformando a presença coletiva do modal em um elemento indutor de segurança viária.

[5] Artigo 320 do CTB trata da aplicação de recursos oriundos de multas em sinalização, engenharia, fiscalização e educação de trânsito. É um dispositivo federal que vincula a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito exclusivamente à sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, garantindo o suporte financeiro legal para a Semana instituída.

[6] Em vez de vigência imediata, recomenda-se incluir prazo para regulamentação e compatibilizar a vigência, oferecendo aos órgãos executivos o tempo necessário para o acolhimento orçamentário e planejamento logístico da semana especial.

financeira do projeto do que a CTTSPM. Enquanto esta analisa aspectos relacionados à mobilidade urbana, trânsito, segurança viária, campanhas educativas e engenharia de tráfego, a CFOF deverá examinar a compatibilidade da proposta com o PPA, a LDO e a LOA, bem como seus eventuais impactos orçamentários e financeiros.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico consistiu em verificar a pertinência temática da proposta dentro das competências da Comissão, especialmente no que se refere à mobilidade sustentável, educação para o trânsito e segurança viária.

Em seguida, realizou uma avaliação técnica das finalidades do projeto, analisando o Art. 2º e destacando a relevância socioambiental do incentivo ao uso da bicicleta como modal ativo.

Também foram examinados desafios de engenharia viária, como a implantação de rotas cicláveis em áreas de geometria restrita, com estudo de soluções como Zonas 30, readequação de meio-fio e aproveitamento de fundos de vale.

Outra ação importante foi a análise de convivência entre modais, incorporando conceitos de Sistemas Seguros e Visão Zero, além da verificação de dispositivos do CTB, como o Art. 201.

O estudo também avaliou a viabilidade de parcerias com OSCIPs, com base na Lei nº 9.790/1999.

Também foi examinada a integração da proposta com diretrizes urbanísticas, como a PNMU, o PlanMob e o Dia Nacional do Ciclista.

Foram avaliados impactos orçamentários, sugeridos ajustes de vigência e foi destacada a competência da CFOF para análise financeira.

Por fim, além das ações apresentadas, tal trabalho buscou assegurar que o Município disponha das condições técnicas, administrativas e orçamentárias necessárias à adequada execução da política pública proposta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

BRASIL. Lei nº 9.790, de 23 de março de 1999. Dispõe sobre a qualificação de pessoas jurídicas de direito privado, sem fins lucrativos, como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP). Brasília, DF: Presidência da República, 1999.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. Lei nº 13.508, de 22 de agosto de 2017. Institui o Dia Nacional do Ciclista. Brasília, DF: Presidência da República, 2017.

SALVADOR (Município). Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob. Salvador: SEMOB, 2018.

SALVADOR (Município). Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador. Salvador: CMS, 2026.

OUTROS.