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

“A OBRIGATORIEDADE DE UTILIZAÇÃO DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL INFORMANDO A EXISTÊNCIA DE CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE E DETECTORES DE AVANÇO DE SEMÁFORO NAS VIAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DE SALVADOR”
Autor: vereador SIDNINHO

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. 322/2019

ABRIL/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 322/2019

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 322/2019, que dispõe sobre a obrigatoriedade de utilização de sinalização horizontal para informar a existência de controladores eletrônicos de velocidade e detectores de avanço de semáforo nas vias públicas de Salvador.

A análise desta matéria pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) fundamenta-se no Artigo 68, inciso IV do Regimento Interno da CMS:

- Alínea "b": Sistema viário e trânsito;
- Alínea "g": Educação e segurança para o trânsito.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E OPERACIONAL

2.1.1 Competência Institucional e Diferenciação de Equipamentos

A implantação de sinalização viária em Salvador é atribuição da Superintendência de Trânsito de Salvador (TRANSALVADOR), conforme o Art. 24 do CTB.

É fundamental distinguir os equipamentos citados: o Radar Eletrônico foca no controle de velocidade, enquanto o Detector de Avanço monitora a passagem indevida pelo sinal vermelho.

2.1.2 Sinalização Horizontal vs. Vertical: Objetivos Complementares

O projeto foca na sinalização horizontal (pintura no pavimento).

Enquanto a sinalização vertical (placas) é a base regulamentar, a horizontal atua como um reforço visual direto no campo de visão do condutor. O objetivo principal é aumentar a previsibilidade e a segurança, evitando frenagens bruscas que podem causar colisões traseiras em locais de fiscalização.

2.2 AMPARO NO CÓDIGO DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA DE SALVADOR

O Título II (Do Ordenamento do Uso do Espaço Público) do Código de Polícia Administrativa de Salvador (Lei nº 5.503/1999) possui dispositivos que versam sobre a preservação da segurança e do bem-estar nos logradouros públicos, reforçando que qualquer intervenção ou sinalização no mobiliário urbano e nas vias deve primar pela clareza e pela ordem, visando a proteção da integridade física do cidadão e a harmonia do tráfego.

2.3 ANÁLISE DO MANUAL DO CONTRAN (VOL. IV)

A proposição acerta ao exigir que a inscrição "RADAR DE VELOCIDADE" e "REGISTRO DE AVANÇO" siga o Volume IV do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Este manual estabelece o padrão de legibilidade e as dimensões mínimas para que a mensagem seja absorvida pelo condutor em tempo hábil para a tomada de decisão segura.

2.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE PRAZOS E VIGÊNCIA

Do ponto de vista da Assessoria Executiva, o prazo de 60 dias para regulamentação (Art. 3º) é considerado exíguo, dada a necessidade de levantamento logístico e licitação de materiais pela Transalvador. Gemini (2026) sugere a ampliação para 90 ou 120 dias, e acrescenta que quanto à vigência imediata (Art. 4º), recomenda-se cautela para evitar passivos jurídicos antes da execução física das sinalizações.

2.5 BENCHMARKING (CIDADES E MUNDO)

Gemini (2026) afirma que, no Brasil, cidades como São Paulo (SP), Curitiba (PR) e diversos municípios em Goiás já utilizam largamente a inscrição "RADAR" ou "FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA" no asfalto para aumentar a transparência e evitar a mácula de "indústria da multa".

Gemini (2026) informa que, no Mundo, é comum na Espanha e em Portugal a sinalização horizontal de aproximação de radares fixos. No Reino Unido, utiliza-se marcações em ziguezague ou legendas específicas no pavimento para alertar sobre zonas de controle de velocidade.

Ao perguntar, na busca do Google, quais cidades no Brasil e mundo utilizam sinalização horizontal nas pistas como complementação de sinalização vertical no trânsito, os exemplos no Brasil apresentados foram: Capitais e Regiões Metropolitanas (São Paulo, Curitiba, Belo Horizonte, Rio de janeiro e Brasília), Rodovias Concedidas (Trechos da Rodovia dos Bandeirantes (SP) e BR 116/BR-101 (em diversos estados)) e Cidades do interior (Mucuri-BA), a última devido à requalificação.

Ainda, no mundo, foram: Lisboa e Oeiras em Portugal, Reino Unido, Singapura, Alemanha e Suíça, e Filipinas.

Considerando, nos exemplos acima, os principais usos complementares: reforço de placas de regulamentação com o símbolo “PARE” pintado no chão próximo à placa vertical; velocidade e faixas com pintura da velocidade permitida na pista; marcas de canalização com o uso de faixas amarelas ou brancas para desvios e ilhas de segurança; e sinalização de ciclovias frequentemente em vermelho ou verde.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico desenvolve uma fundamentação técnica e operacional, iniciando pela identificação das competências institucionais. Também realiza a diferenciação técnica entre os equipamentos de fiscalização — radares de velocidade e detectores de avanço — para esclarecer suas finalidades distintas.

Outra ação importante neste trabalho consistiu na avaliação comparativa entre sinalização horizontal e vertical, destacando que a primeira funciona como reforço visual complementar às placas regulamentares. Foi analisada como a pintura no pavimento pode aumentar a previsibilidade e reduzir frenagens bruscas, apoiando-se em princípios de engenharia de tráfego.

O estudo também examina o Código de Polícia Administrativa de Salvador, especialmente o Título II, para verificar se a proposta está alinhada às normas municipais sobre ordenamento do espaço público e segurança nos logradouros. Foi identificado que a legislação reforça a necessidade de clareza e ordem na sinalização.

Entre outras ações, foi realizada ainda uma avaliação administrativa e executiva sobre prazos e viabilidade de implementação. Houve a análise do prazo de 60 dias (previsto no projeto) e ficou concluído que ele é insuficiente, considerando etapas como levantamento logístico e processos licitatórios.

O estudo também destaca que a proposta contribui para a transparência pública e se alinha a práticas adotadas em outras cidades brasileiras e europeias.

O projeto promove a transparência pública, alinha Salvador a práticas de cidades como São Paulo e Curitiba, além de referências internacionais na Espanha e Portugal.

Por fim, a sinalização horizontal não deve ser vista como um benefício ao infrator, mas como um instrumento de Educação para o Trânsito, prevenindo acidentes e fortalecendo a confiança do cidadão nas políticas de mobilidade municipal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Código de Trânsito Brasileiro (1997)]. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV: Sinalização Horizontal. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Resolução nº 798, de 2 de setembro de 2020. Brasília, DF, 2020.

SALVADOR (Município). Lei nº 5.503, de 18 de fevereiro de 1999. Institui o Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador. Salvador: DOM, 1999.

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

TRANSALVADOR. Sinalização Viária. Disponível em: https://www.transalvador.salvador.ba.gov.br. Acesso em: 15 abr. 2026.

OUTROS.