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

“A IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS DE PEDESTRES ADAPTADAS PARA CICLISTAS EM ÁREAS PRÓXIMAS ÀS CICLOVIAS E SUAS EXTENSÕES, NO MUNICÍPIO DE SALVADOR, E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.
Autor: vereador SANDRO FILHO

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. 564/2025

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 564/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 564/2025, de autoria do vereador Sandro Filho, que dispõe sobre a implantação de faixas de pedestres adaptadas para ciclistas em áreas próximas às ciclovias e suas extensões no 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 “a” (permissões e concessões), “d” (circulação, tráfego e estacionamento) e “f” (educação e segurança do trânsito) do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador.

A propositura insere-se nas atribuições deste colegiado por tratar diretamente da infraestrutura física de mobilidade, diretrizes de sinalização e convivência entre modais ativos nas vias urbanas da capital soteropolitana.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. ANÁLISE TÉCNICA

2.1.1 Possibilidade de implantar faixas de pedestres adaptadas para ciclistas

Apesar do mérito do projeto em buscar a segurança viária na malha em expansão, a proposta apresenta um importante óbice técnico ao sugerir a implantação de faixas de pedestres "adaptadas" para ciclistas. Perante o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no seu Artigo 68, § 1º, a faixa de travessia de pedestres é de uso exclusivo de quem está a pé; o ciclista só possui os mesmos direitos se desembarcar e empurrar a bicicleta.

Não há segurança física ou fluidez em dividir o mesmo espaço linear de faixa entre pedestres e ciclistas pedalando. O entrelaçamento de trajetórias gera riscos severos de atropelamentos mútuos.

Para solucionar essa demanda sem gerar conflitos, a Engenharia de Tráfego adota o conceito de travessia cicloviária paralela (faixas diferenciadas), que consiste em uma demarcação de duas linhas pontilhadas paralelas e

adjacentes à faixa de pedestres, com preenchimento interno na cor vermelha, conforme os padrões do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST) e do CONTRAN. Portanto, as estruturas devem ser paralelas e segregadas, e não adaptadas ou unificadas no mesmo espaço físico.

2.1.2 Segurança e fluidez viária na divisão da faixa

A divisão do mesmo espaço linear entre pedestres e ciclistas pedalando tende a aumentar conflitos operacionais e riscos de acidentes. Misturar ciclistas e pedestres em uma mesma faixa gera sérios conflitos de tráfego e riscos de atropelamento mútuo devido à disparidade de velocidade e tempo de reação.

Quanto à fluidez, a integração só manterá a fluidez se houver segregação visual e espacial clara (pedestre na faixa zebrada, ciclista na linha pontilhada paralela). Caso contrário, o entrelaçamento de trajetórias nos cruzamentos reduzirá a capacidade da via, aumentando o tempo de retenção semafórica e gerando gargalos para o sistema viário urbano.

2.1.3 Identificação de pontos estratégicos de travessia

Para identificar onde essas travessias paralelas devem ser implantadas próximas às ciclovias, a identificação desses pontos pode considerar critérios técnicos como: pontos de descontinuidade, polos geradores de viagens, linhas de desejo dos ciclistas.

Pontos de descontinuidade são intersecções onde a ciclovia é interrompida por uma via automotiva e precisa continuar do outro lado da rua.

Polos geradores de viagens (PGV) são cruzamentos viários situados nas proximidades de estações de transbordo (como os eixos de Metrô/BRT), shoppings, universidades e parques urbanos.

Linhas de desejo dos ciclistas são representadas pelo mapeamento das rotas mais utilizadas pelos usuários por meio de contagens volumétricas e dados de matrizes de origem-destino.

2.1.4 Mapeamento de Pontos Estratégicos e Malha Cicloviária de Salvador

A identificação de pontos estratégicos para a implantação dessas travessias paralelas deve considerar critérios técnicos de engenharia de tráfego e mobilidade urbana.

Salvador possui uma malha cicloviária consolidada e em expansão, distribuída estrategicamente como: eixo de Orla, eixos estruturais de Fundo de Vale, eixos de integração.

O eixo de Orla possui trechos da Orla Atlântica (da Barra até a região de Stella Maris, passando por Ondina, Rio Vermelho, Pituba, Patamares e Itapuã) e Orla Ribeirinha (Subúrbio Ferroviário, Ribeira e Comércio).

Eixos estruturais de Fundo de Vale são as avenidas como a ACM, Juracy Magalhães, Paralela (Av. Luís Viana Filho), Vasco da Gama e a Avenida Centenário.

São eixos de Integração: Gal Costa, 29 de Março e trechos adjacentes às linhas de BRT e estações de Metrô.

2.1.5. Faixas "Adaptadas" versus "Diferenciadas"

No texto do projeto há repetidamente a expressão Faixas Adaptadas dando a ideia de que uma estrutura existente sofrerá um "ajuste improvisado" ou um compartilhamento forçado para abarcar uma nova função para a qual ela não foi desenhada.

Por outro lado, no texto da justificativa há a expressão Faixas Diferenciadas remetendo à aplicação de conceitos modernos de desenho geométrico urbano, ou seja, projetos criados do zero com sinalizações horizontais e verticais específicas (especiais), separando claramente as esferas de atuação de cada modal.

Importa salientar que a terminologia tecnicamente mais adequada no projeto de lei em estudo é sem fusão de espaços, isto é, o de sinalização específica/diferenciada de travessia cicloviária paralela.

2.1.6. Análise Crítica de Técnica Legislativa: Regulamentação e Vigência

O Artigo 4º do projeto determina que a lei entra em vigor na data de sua publicação. Esta disposição apresenta dificuldades práticas de implementação

imediata. A projeção, a adequação semafórica, o orçamento de tintas e o levantamento geométrico de cada cruzamento por parte da Transalvador demandarão estudos aprofundados.

Há omissão no projeto de um prazo para o Poder Executivo regulamentar a matéria. Mostra-se necessária a previsão de prazo de 90 a 120 dias para regulamentação, ajustando-se a cláusula de vigência para o mesmo período, sob o risco de gerar uma obrigação imediata e impraticável para a administração pública municipal.

2.2 DEFINIÇÕES CIENTÍFICAS E PRINCÍPIOS ACADÊMICOS

Mobilidade Sustentável, sob a perspectiva científica, é a capacidade de responder às necessidades de deslocamento de pessoas e cargas em tempo útil, a custos razoáveis, minimizando os impactos ambientais e otimizando a eficiência social do espaço urbano e promovendo segurança, acessibilidade e sustentabilidade.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, os modos de transporte não motorizados (ativos) estão priorizados sobre os motorizados, e os serviços de transporte público coletivo sobre o individual. Além disso, o PlanMob Sustentável de Salvador aplica essa diretriz priorizando a infraestrutura de calçadas e ciclovias integradas fisicamente aos eixos estruturais de transporte de massa (BRT/Metrô) da capital baiana.

Com relação aos princípios básicos de acessibilidade, inovação e respeito à vida, o primeiro é a garantia de eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas na rota do cidadão. Inovação é o uso de novas tecnologias de engenharia de tráfego (como detecção semafórica inteligente para bicicletas) para otimizar os fluxos, e o respeito à Vida *c*entraliza a segurança viária sobre a velocidade dos automóveis, reduzindo sinistros e mortes (Princípio dos *Sistemas Seguros* do PNATRANS[1]).

[1] O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) foi instituído pela Lei nº 13.614/2018, que incluiu o art. 326-A no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Posteriormente, o plano foi atualizado pela Lei nº 14.599/2023, sob a égide da segunda Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2021–2030), mantendo a meta de reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes no trânsito. Regulamentado inicialmente pela Resolução CONTRAN nº 870/2021, o plano é regido atualmente pela Resolução CONTRAN nº 1.004/2023, que incorporou a filosofia *Vision Zero* (Visão Zero) e a abordagem de *Sistema Seguro*. Sua estrutura fundamenta-se em seis pilares estratégicos,

Cidades inclusivas, seguras e resilientes - mencionadas na presente propositura de acordo com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 11 da Organização das Nações Unidas[2] - são, na ótica do Urbanismo, aglomerações urbanas desenhadas para garantir o direito à cidade a todas as faixas etárias e socioeconômicas, dotadas de infraestruturas flexíveis capazes de absorver impactos - sejam desastres ambientais, sejam saturações de tráfego, sem entrar em colapso, mitigando os riscos à vida humana. Logo, caracterizam-se por ambientes que garantem a integridade dos usuários mais vulneráveis da via através da distribuição equitativa e sinalizada do espaço urbano.

2.3 PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

O referido projeto tornar-se-á possível a partir de emenda modificativa de terminologia que substitua a expressão "faixas de pedestres adaptadas para ciclistas" por "sinalização de travessia cicloviária paralela e adjacente às faixas de pedestres", adequando o texto às normas do CTB e CONTRAN.

Ademais, emenda aditiva de vigência e regulamentação estipulando o prazo de 90 dias para que o Poder Executivo regulamente os critérios técnicos, postergando a vigência da lei para o término deste interregno.

destacando-se a integração entre a gestão da segurança, educação para o trânsito, fiscalização, esforço legal, promoção da saúde e o pronto atendimento às vítimas.

[2] O ODS 11 é um dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), aprovados pelos Estados-membros em 2015 como parte da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. O nome oficial do ODS 11 é: ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Seu objetivo central é: "Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis." Algumas das metas mais relevantes do ODS 11 incluem: a) aumento da segurança viária; b) redução dos impactos ambientais urbanos; c) ampliação do acesso a espaços públicos seguros e inclusivos; d) fortalecimento do planejamento urbano sustentável; e) proteção do patrimônio cultural e natural.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este trabalho realizou uma avaliação técnica sobre a viabilidade da proposta, examinando o Art. 68 do CTB e identificando que a faixa de pedestres é de uso exclusivo de quem está a pé. A partir disso, analisou riscos de segurança e fluidez, concluindo que a solução adequada é a travessia cicloviária paralela, conforme padrões do MBST e do CONTRAN.

Outra ação importante foi o levantamento de critérios técnicos de engenharia de tráfego aplicáveis à definição de pontos estratégicos de travessia para definir pontos estratégicos de travessia, além da análise da malha cicloviária existente. O estudo também incorporou fundamentos de mobilidade sustentável, acessibilidade e princípios do PNATRANS.

Por fim, avaliou aspectos de técnica legislativa, recomendando ajustes de terminologia e prazo de regulamentação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Resolução nº 1.004, de 13 de dezembro de 2023. Dispõe sobre a revisão do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Brasília, DF: CONTRAN, 2023.

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 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: Objetivo 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Nova York: ONU, 2015.

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.