MINUTA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BRUMADO

Versão para consulta pública

Texto sujeito a alterações após a análise das contribuições

Consulta pública de 25 de novembro de 2026 até as 23h59 de 26 de novembro de 2026

Participe pelo formulário: https://forms.gle/d3zcAov4jpZeBKDB6

Prefeito Municipal: Fabrício Abrantes Pires de Souza Oliveira

Coordenação: Comissão Especial de Acompanhamento e Coordenação da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, instituída pelo Decreto nº 141, de 21 de setembro de 2026:

– Fabrício Abrantes Pires de Souza Oliveira – Prefeito Municipal;

– Weliton Lopes do Nascimento – Secretário Municipal de Planejamento;

– Alan Carlos Gomes Santos – Diretor do Departamento de Projetos e Convênios;

– Vander Luís Santos Souza – Secretário de Infraestrutura, Serviços e Desenvolvimento Urbano;

– Débora Cristina Santana de Almeida – Coordenadora da Divisão de Execução e Manutenção de Obras e Prédios Públicos;

– Juvêncio Rubens de Souza Araújo – Câmara Municipal;

– Osmar Botelho Cavalcante Neto – Superintendente de Trânsito e Transportes;

– Raíssa Morais dos Santos – Sociedade Civil.

Brumado – Bahia, novembro de 2026

1. O QUE É O PLANO DE MOBILIDADE URBANA

O Plano de Mobilidade Urbana organiza a forma como as pessoas e as mercadorias se deslocam no Município: a pé, de bicicleta, de ônibus, de mototáxi, de táxi, de moto, de carro e de caminhão. Ele é exigido pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de todos os Municípios com mais de 20 mil habitantes. A sua aprovação é também condição para que Brumado possa receber recursos federais destinados à mobilidade urbana.

O Plano vale para todo o território municipal, isto é, a sede, os distritos de Cristalândia, Itaquaraí e Ubiraçaba, os povoados e a zona rural, e terá horizonte de dez anos. Depois da consulta pública, a versão final será encaminhada à Câmara Municipal para aprovação por lei.

Esta minuta apresenta, de forma resumida, os problemas identificados e as propostas do Plano. A participação da população vai ajudar a confirmar os problemas, corrigir o que estiver incompleto e definir o que deve ser feito primeiro.

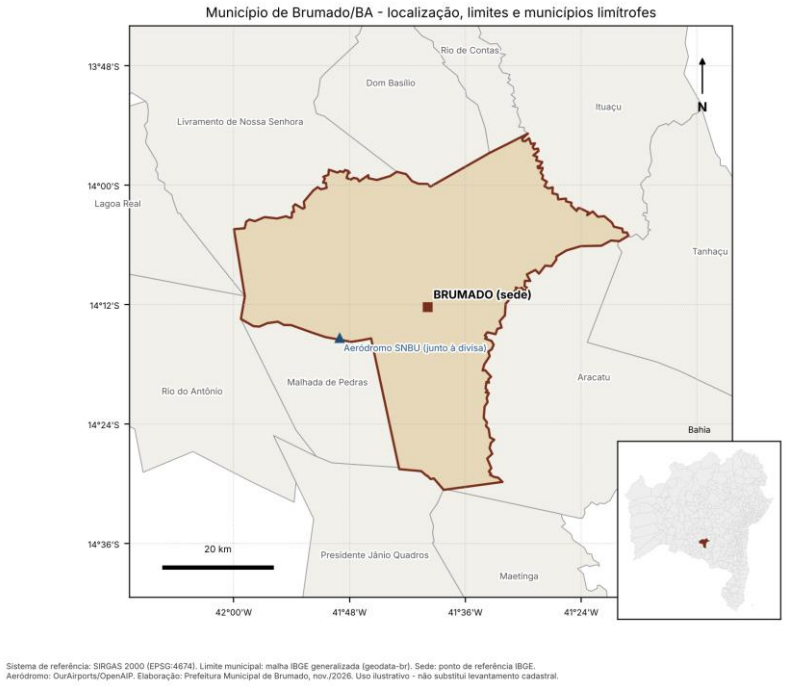
2. BRUMADO EM NÚMEROS

Quadro 1 – Dados do Município

Indicador	Valor (fonte)
Área do Município	2.207,613 km² (IBGE, 2025)
População residente	70.510 habitantes (IBGE, Censo 2022)
População estimada	74.368 habitantes (IBGE, 2025)
População da área urbana da sede	50.932 habitantes (IBGE, Censo 2022)
Perímetro urbano da sede	8.594,16 ha (Lei nº 2.080/2025)
Veículos registrados	50.117 (SENATRAN, dezembro de 2025)
Distritos	Brumado (sede), Cristalândia, Itaquaraí e Ubiraçaba

Fontes: IBGE; SENATRAN; legislação municipal.

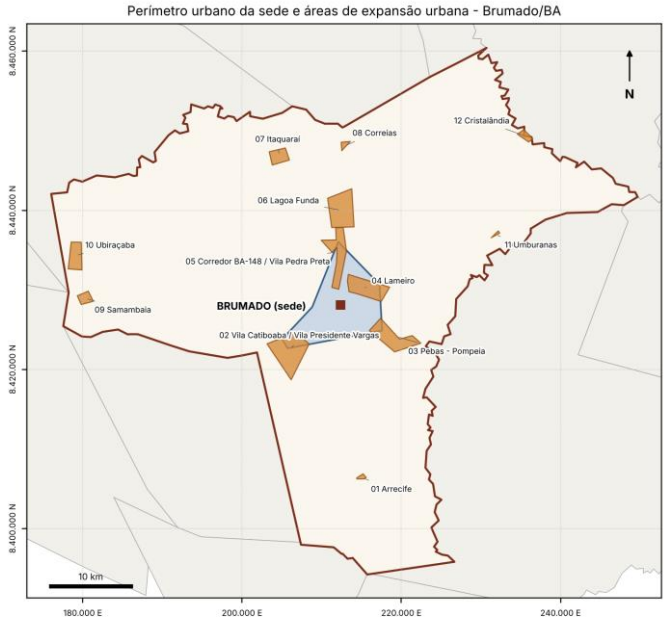
Cerca de 72% da população vive na área urbana da sede, onde ocorre a maior parte dos deslocamentos diários. A sede está no entroncamento das rodovias BR-030, BA-262 e BA-148, o que faz de Brumado um polo regional de comércio, serviços e saúde e gera fluxo diário de pessoas e de caminhões vindos de outros municípios. Há cerca de 67 veículos registrados para cada 100 habitantes.



Sistema de referência: SIRGAS 2000 (EPSG:4674). Limite municipal: malha IBGE generalizada (geodata-br). Sede: ponto de referência IBGE.
Aeródromo: OurAirports/OpenAIP. Elaboração: Prefeitura Municipal de Brumado, nov./2026. Uso ilustrativo - não substitui levantamento cadastral.

Figura 1 – Localização e limites do Município de Brumado (SIRGAS 2000). Fonte: IBGE.

O Plano é acompanhado de base cartográfica georreferenciada no Sistema de Referência SIRGAS 2000, que reúne o limite municipal, o perímetro urbano da sede definido pela Lei nº 2.080/2025 e as áreas de expansão urbana dos distritos e povoados definidas pela Lei nº 1.700/2013. Essa base será completada com as vias, as linhas de ônibus, as calçadas e os locais de acidentes, e servirá para planejar e acompanhar as ações.



Projeção UTM, fuso 24S, SIRGAS 2000 (EPSG:31984). Áreas de expansão (laranja): Anexo Único da Lei Municipal nº 1.700/2013 (UTM 24S, WGS 84).
Perímetro urbano da sede (azul): Lei nº 2.080/2025. Limite municipal: malha IBGE generalizada. Correias: marcos 1, 2 e 4.

Figura 2 – Perímetro urbano da sede e áreas de expansão urbana (SIRGAS 2000 / UTM 24S). Fonte: Leis nº 2.080/2025 e nº 1.700/2013.

3. PRINCIPAIS PROBLEMAS IDENTIFICADOS

Quadro 2 – Problemas e oportunidades

Tema	Problema	Oportunidade
Pedestres	Calçadas sem padrão e sem acessibilidade	Sede compacta, com distâncias que podem ser feitas a pé
Bicicleta	Não há ciclovias nem ciclofaixas	Distâncias favoráveis em boa parte da sede
Transporte coletivo	Faltam dados organizados sobre o serviço; necessidade de adequação à nova lei federal do transporte coletivo (Lei nº 15.432/2026)	Serviço já existente
Mototáxi e aplicativos	Serviços sem regulamentação municipal	Regulamentar e cadastrar os condutores
Ruas e trânsito	Não há classificação oficial das vias; ruas sem pavimento	Alargamentos de vias já em curso
Segurança no trânsito	Dados de acidentes ainda não reunidos; motociclistas são o grupo de maior risco no país	Trânsito municipalizado (SMTT)
Caminhões	Tráfego pesado da mineração e do comércio em vias urbanas; cruzamentos com a ferrovia	Uso do Anel Viário (BR-030)
Distritos e zona rural	Pouca oferta de transporte; estradas vicinais	Pavimentação da ligação Ubiraçaba–Samambaia
Gestão	Falta uma instância permanente de acompanhamento e participação	Comissão Especial e base georreferenciada iniciada

4. VISÃO, DIRETRIZES E OBJETIVOS

A visão do Plano é que Brumado, em 2036, seja uma cidade em que as pessoas se deslocam com segurança, autonomia e conforto, com prioridade para quem caminha, pedala e usa o transporte coletivo, com o tráfego de caminhões organizado e com a sede, os distritos e a zona rural ligados por transporte regular.

Seguindo a lei federal, o Plano adota como diretrizes:

– prioridade do pedestre e da bicicleta sobre os veículos motorizados, e do transporte coletivo sobre o transporte individual;

– segurança no trânsito, com redução de velocidade nas áreas de maior circulação de pessoas;

– acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

– integração entre a mobilidade, o Plano Diretor e o crescimento da cidade;

– ligação entre a sede, os distritos e a zona rural;

– participação da população e transparência na gestão.

Para isso, o Plano tem nove objetivos: calçadas e travessias seguras e acessíveis; condições para o uso da bicicleta; transporte coletivo de qualidade; regulamentação do mototáxi, do táxi e dos aplicativos; redução das mortes e lesões no trânsito; organização das

vias e da expansão urbana; organização da carga e descarga; melhor acesso aos distritos e à zona rural; e gestão com informação e participação social.

5. PROPOSTAS

As propostas estão reunidas em dez programas, com prazos de curto prazo (até 2 anos), médio prazo (3 a 5 anos) e longo prazo (6 a 10 anos), contados da aprovação da lei.

Quadro 3 – Programas e principais propostas

Programa	Principais propostas
1. Caminhar com segurança	Levantar as calçadas do Centro, dos corredores comerciais e do entorno de escolas e unidades de saúde; criar padrão municipal de calçada acessível; implantar rotas acessíveis e travessias seguras; reduzir a velocidade para 30 km/h no Centro e perto das escolas
2. Pedalar na cidade	Pesquisar o uso da bicicleta; implantar rota cicloviária piloto ligando bairros ao Centro; instalar paraciclos em prédios públicos, escolas e no Terminal Rodoviário
3. Transporte coletivo de qualidade	Reunir os dados do serviço; adequá-lo à nova lei federal; reorganizar as linhas para atender os bairros e as áreas de expansão; implantar abrigos e informação nos pontos; publicar dados de custos, tarifa e qualidade
4. Táxi, mototáxi e aplicativos	Regulamentar o mototáxi, com cadastro, vistoria e curso; revisar a lei do táxi; regulamentar o transporte por aplicativo; fiscalizar o transporte clandestino
5. Vida no trânsito	Reunir os dados de acidentes; mapear os pontos críticos e corrigi-los com sinalização, travessias, redutores e iluminação; fiscalizar velocidade, álcool, capacete e celular; fazer campanhas educativas, com foco em motociclistas e escolares; sinalizar os cruzamentos com a ferrovia
6. Ruas e transporte de cargas	Classificar oficialmente as vias; fazer contagens de tráfego; definir rotas de caminhões pelo Anel Viário e regras para o Centro; regulamentar a carga e descarga; programa de pavimentação e drenagem
7. Estacionamentos	Levantar as vagas do Centro; garantir vagas para idosos e pessoas com deficiência; avaliar estacionamento rotativo
8. Distritos e zona rural	Mapear as estradas vicinais e as rotas do transporte escolar; estudar transporte regular entre a sede e os distritos; plano de conservação das estradas
9. Uso do solo	Exigir estudo de impacto de grandes empreendimentos; exigir calçadas e continuidade das ruas nos novos loteamentos; incluir mobilidade nas regularizações fundiárias (REURB)
10. Gestão e participação	Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; manter a base georreferenciada; fazer pesquisa de origem e destino das viagens; publicar relatório de acompanhamento a cada dois anos

Nos dois primeiros anos, as prioridades são: o levantamento das calçadas e o padrão de calçada acessível; a reunião dos dados e a avaliação da adequação do transporte coletivo à nova lei federal; a regulamentação do mototáxi e do transporte por aplicativo; o mapeamento dos acidentes e dos pontos críticos; a classificação oficial das vias e a regulamentação da carga e descarga no Centro; o mapeamento das estradas vicinais; a instalação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; e a pesquisa de origem e destino das viagens.

6. ORGANIZAÇÃO DAS RUAS

O Plano propõe classificar as vias conforme a sua função, o que orienta a velocidade, a sinalização, o estacionamento e a largura das ruas nos novos loteamentos. As vias indicadas abaixo são candidatas e serão confirmadas por contagens de tráfego e pelas contribuições desta consulta.

Quadro 4 – Classificação das vias proposta

Categoria	Função	Vias candidatas
Rodovias e anel viário	Tráfego de passagem e de caminhões	BR-030 (Anel Viário), BA-262, BA-148
Arteriais	Ligação entre regiões da cidade e acesso ao Centro	Av. Dr. Antônio Mourão Guimarães, Av. Centenário e outras
Coletoras	Distribuição do tráfego entre os bairros; itinerários do ônibus	Av. Dr. Guilherme Dias, Av. Virgílio Rizério Vasconcelos, Av. Cel. Santos e outras
Locais	Acesso às casas; prioridade ao pedestre	Demais vias

7. PRINCIPAIS METAS

Quadro 5 – Metas

Meta	Indicador	Prazo
Reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito, em relação a 2020, conforme o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)	Óbitos no trânsito por 100 mil habitantes	2030
Realizar a pesquisa de origem e destino das viagens	Pesquisa concluída	2027
Regulamentar o mototáxi e o transporte por aplicativo	Leis aprovadas e cadastro implantado	2028
Publicar anualmente os dados do transporte coletivo	Custos, tarifa, demanda e qualidade publicados	A partir de 2028
Implantar rotas acessíveis em todos os eixos prioritários	Extensão de rotas implantadas	2031
Implantar a rota cicloviária piloto	Rota implantada	2031

8. GESTÃO, ACOMPANHAMENTO E FINANCIAMENTO

A Superintendência de Trânsito e Transportes (SMTT) coordenará a execução do Plano, em conjunto com as Secretarias de Infraestrutura e de Planejamento. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, com representantes do Poder Público e da sociedade civil, acompanhará as ações. A cada dois anos será publicado relatório de acompanhamento, apresentado em audiência pública, e o Plano será revisto em prazo não superior a dez anos.

As ações serão incluídas no Plano Plurianual e nas leis orçamentárias do Município e poderão contar com recursos federais e estaduais, emendas parlamentares, receita de multas de trânsito, aplicada conforme o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, e contrapartidas exigidas de grandes empreendimentos.

9. PRÓXIMOS PASSOS

Após a consulta pública, a Comissão Especial analisará as contribuições e publicará relatório com as respostas. A versão final do Plano incorporará as contribuições acolhidas e os dados que estão sendo reunidos com as secretarias, como as informações do transporte coletivo, a frota por tipo de veículo e os acidentes de trânsito, e será encaminhada à Câmara Municipal por projeto de lei.

10. COMO PARTICIPAR

Envie suas opiniões e propostas de 25 de novembro de 2026 até as 23h59 de 26 de novembro de 2026 pelo formulário eletrônico https://forms.gle/d3zcAov4jpZeBKDB6 ou pelo código QR abaixo. O formulário leva cerca de três minutos e as respostas são anônimas.

Aponte a câmera do celular para acessar o formulário.