



POLÍTICA
URBANA

NOTA TÉCNICA
Nº 34/2026

Principais Aspectos Relacionados com a Implantação de Motofaixas



Marcelo A. de Menezes

Nº 34.



DIRETORIA GERAL

Christian Aquino Cota

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

Bruno Dias Lana

CAPA

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

Seção de Criação Visual

Superintendência de Comunicação Institucional

PESQUISA DE LEGISLAÇÃO

Divisão de Instrução e Pesquisa

AUTORIA

Marcelo A. de Menezes

Engenheiro Civil

CONTATO: divcol@cmbh.mg.gov.br

URL: www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 4, de 2026, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

MENEZES, Marcelo A. de. **Nota Técnica nº 34:**

Principais Aspectos Relacionados com a Implantação de Motofaixas. Belo Horizonte: Divisão de

Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, agosto 2026. Disponível em:

<www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes>.

Acesso em: DD mmm. AAAA.



POLÍTICA
URBANA

NOTA TÉCNICA
Nº 34/2026

Principais Aspectos Relacionados com a Implantação de Motofaixas

Marcelo A. de Menezes

34.
N



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA

NOTA TÉCNICA Nº 34/26

AUDIÊNCIA PÚBLICA - REQUERIMENTO DE COMISSÃO Nº 2.960/26

promoção: Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços

objetivo: debater a implantação de motofaixas em Belo Horizonte, seus impactos na segurança viária, na fluidez do trânsito e na mobilidade urbana

realização: 20 de agosto de 2026, às 13h30, no Plenário Helvécio Arantes

requerimento: Vereador Uner Augusto

I. Introdução

Esta nota aborda, de forma breve, os principais aspectos relacionados com a implantação de motofaixas, além de apresentar as informações solicitadas no [requerimento](#) de realização da audiência. Ao final, sugerem-se algumas questões que podem também contribuir para as discussões.

II. Considerações Técnicas

II.1 Contexto

Ao longo dos últimos anos, a motocicleta vem ampliando significativamente sua participação na mobilidade urbana¹, tanto como meio de transporte individual quanto como instrumento de trabalho. Essa ampliação é acompanhada pela crescente participação dos usuários de motocicletas em sinistros de trânsito graves². A implantação de motofaixas, que são faixas destinadas preferencialmente à circulação de motocicletas geralmente implantadas em vias ou trechos com fluxo mais intenso desses veículos, está entre as alternativas que os municípios têm usado para enfrentar a situação.

Como o [Código de Trânsito Brasileiro – CTB](#) – não prevê especificamente a motofaixa como tipologia permanente de sinalização, sua utilização tem sido autorizada em caráter experimental pela Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran. A autorização estabelece condições específicas para cada caso, com exigência de observação de critérios técnicos e acompanhamento por meio de indicadores relacionados com segurança viária, desempenho e percepção dos usuários.

II.2 Discussão na Câmara Municipal

Em junho de 2022, a Câmara Municipal realizou [audiência pública](#) para examinar a possibilidade de implantação de vias preferenciais para motocicletas no Município. Foram debatidos os possíveis efeitos da medida sobre a segurança viária e os requisitos técnicos e jurídicos envolvidos.

Em abril de 2025, a Câmara realizou [nova audiência pública](#) para discutir a adoção de modelos de motofaixa já implementados em outros municípios. A discussão concluiu pela necessidade e viabilidade da implantação de motofaixas no Município, observando que, embora já houvesse previsão orçamentária, as intervenções ainda dependeriam da conclusão de estudos técnicos, de obtenção de autorização junto à União e da adoção de medidas de sinalização, educação e fiscalização. A Prefeitura confirmou que já conduzia estudos de viabilidade, apontou dificuldades devido à escassez de espaço no sistema viário e afirmou que pretendia ter projeto pronto até julho de 2025.

¹ A participação das motocicletas na frota nacional de veículos motorizados passou de menos de 10% no final da década de 1990 para cerca de 30% em 2024, segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran.

² Segundo Nota Técnica nº 57 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, intitulada “Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil”, a participação dos usuários de motocicletas nas mortes por sinistros de transporte terrestre aumentou de 3%, em 1998, para quase 40%, em 2023. Em 2024, as vítimas de sinistros envolvendo motocicletas responderam por cerca de 60% das internações por acidentes de transporte terrestre no Sistema Único de Saúde – SUS.



II.3 Portaria Senatran Nº 292/26

Em abril de 2026, a PBH [anunciou](#) que a Senatran havia concedido autorização para que o Município conduzisse experimento com sinalização na Via Expressa relacionado com a circulação de motocicletas. A autorização vale até o final de 2028 e, na prática, permite implantar, em caráter experimental, uma motofaixa no trecho entre o Viaduto Itamar Franco, no Carlos Prates e a Av. Babita Camargos, na divisa com Contagem, abrangendo, portanto, a Av. Presidente Juscelino Kubitschek e parte da Av. Teresa Cristina e somando cerca de 16 km, considerando-se os dois sentidos.

A Portaria estabelece algumas condições. Entre elas, largura mínima, conforme a velocidade regulamentada, e a adoção de medidas para o controle da velocidade operacional e o monitoramento e a proteção dos demais usuários da via, especialmente em interseções.

Estabelece também um procedi-mento de acompanhamento bastante detalhado: a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans – deverá apresentar à Senatran relatórios trimestrais contendo, entre outros elementos, a quantidade mensal de sinistros envolvendo motocicletas, motonetas e ciclomotores, com registro de feridos e mortes; a análise das causas dos sinistros ocorridos após a implantação; o volume diário médio (VDM) por categoria de veículo; as velocidades operacionais antes e depois da intervenção; pesquisas de opinião com usuários da via e do entorno; e análises periódicas comparando os trechos implantados com via de controle similar ou utilizando método estatístico equivalente.

A Portaria prevê ainda que, ao final do experimento, seja elaborado relatório com a análise técnica do conjunto da experiência no Município, contendo os resultados alcançados, recomendações técnicas e parâmetros para o aprimoramento da sinalização. A Senatran também poderá solicitar outros dados que considere relevantes para o monitoramento e a avaliação do estudo.

II.4 Informações Solicitadas no Requerimento da Audiência Pública

i) fundamentos técnicos e jurídicos para implantação das motofaixas

Do ponto de vista técnico, as motofaixas constituem solução de engenharia de tráfego voltada à organização da circulação de motocicletas em determinados trechos do sistema viário. Em geral, sua adoção busca ordenar o tráfego das motocicletas, compatibilizando-o melhor com os demais veículos, tornando mais previsíveis os deslocamentos e reduzindo conflitos decorrentes da circulação desordenada entre as faixas de tráfego.

A justificativa técnica para sua implantação, contudo, depende das características da via, da composição e do volume do tráfego, das velocidades praticadas, da ocorrência e da gravidade dos sinistros e das condições de segurança em acessos e interseções. Assim, a existência de fluxo elevado de motocicletas, por si só, não constitui fundamento suficiente para a adoção da medida.

Do ponto de vista jurídico, ressalta-se, como já mencionado, que as motofaixas ainda não constituem tipologia de sinalização de trânsito prevista expressamente no CTB ou em outra regulamentação em nível federal. Entretanto, o § 2º do art. 80 do Código permite que órgão máximo executivo de trânsito da União possa autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos no Código.

A [Resolução Contran nº 973, de 18 de julho de 2022](#), que institui o Regulamento de Sinalização Viária, disciplina esse procedimento. Segundo essa norma, a utilização experimental de sinalização não prevista no CTB deve ser submetida à análise do órgão máximo executivo de trânsito da União, acompanhada, entre outros elementos, da descrição da finalidade e das vantagens da solução, de projeto detalhado, de estatísticas sobre os sinistros ocorridos antes de sua implantação, da caracterização do local e da indicação do período experimental. A autorização é concedida por portaria específica e, durante a intervenção, devem ser apresentados relatórios técnicos contendo, no mínimo, a evolução das estatísticas de sinistros, a satisfação dos usuários e a avaliação de desempenho da sinalização. Ao final, os resultados devem ser encaminhados ao Conselho Nacional de Trânsito – Contran – para avaliação da possibilidade de utilização permanente da solução.



Na esfera municipal, destaca-se em relação ao assunto o Plano de Mobilidade de Belo Horizonte – PlanMob-BH, incorporado ao [Plano Diretor](#) em 2019, que constitui o instrumento central de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e de orientação das ações relativas aos modos de transporte. Elaborado entre 2007 e 2010, o PlanMob-BH já dedicava, em seu [relatório final](#) de elaboração, uma seção à circulação de motocicletas, em que recomenda o estudo e a implementação de medidas destinadas a aumentar a segurança e reduzir os conflitos entre motocicletas e os demais veículos, mencionando, entre as possibilidades, a avaliação de um corredor que pudesse servir de projeto-piloto para a implantação de faixa exclusiva.

O Plano Diretor, por sua vez, mantém diretrizes convergentes com essa orientação, principalmente ao estabelecer, entre seus objetivos estratégicos, a promoção da segurança no trânsito; ao prever o monitoramento de suas metas por meio de indicadores de desempenho e ao estabelecer, entre os objetivos relativos ao sistema de circulação e à segurança, a redução do número de sinistros e vítimas e a priorização de iniciativas e projetos que potencializem a segurança no trânsito.

Tais previsões não constituem, por si sós, autorização específica para a implantação experimental de motofaixa, que depende, como mencionado, do regime previsto na legislação federal de trânsito. Elas oferecem, entretanto, suporte ao planejamento municipal da iniciativa, ao estabelecerem diretrizes e objetivos relacionados à segurança viária, à organização da circulação e ao monitoramento e à avaliação das intervenções no sistema de mobilidade.

A implantação de uma motofaixa também se insere no âmbito das competências dos órgãos executivos municipais de trânsito. O art. 24 do CTB atribui a esses órgãos, entre outras funções, o planejamento, o projeto, a regulamentação e a operação do trânsito; a implantação, manutenção e operação da sinalização e dos dispositivos de controle viário; e a coleta de dados estatísticos e elaboração de estudos sobre os sinistros de trânsito e suas causas.

Desse modo, a implantação da motofaixa envolve, simultaneamente, uma decisão de engenharia de tráfego, que deve ser fundamentada nas características e condições de operação da via; um procedimento regulatório específico para a utilização experimental de sinalização ainda não prevista no sistema nacional; e sua inserção no planejamento municipal da mobilidade urbana, orientado pelos objetivos de segurança viária, organização da circulação e monitoramento das intervenções previstos no Plano Diretor e no PlanMob-BH.

ii) critérios utilizados para definição das vias contempladas

A escolha de vias ou trechos para implantação de motofaixas deve considerar as características físicas e operacionais do sistema viário e os problemas de circulação e segurança a enfrentar. Entre os aspectos mais relevantes estão a participação das motocicletas no tráfego, a velocidade regulamentada e operacional, as características geométricas da via, a largura disponível para a motofaixa e os padrões de circulação e de conflitos entre motocicletas e os demais veículos.

A experiência de São Paulo indica que a seleção dos trechos tem considerado, entre outros fatores, a existência de fluxo expressivo de motocicletas e a ocorrência de sinistros envolvendo esses veículos. A Avenida 23 de Maio, escolhida para o primeiro projeto-piloto da chamada Faixa Azul, por exemplo, apresentava elevado volume de motocicletas e significativa participação desses veículos nos sinistros registrados na via. Em experiências posteriores, também foram considerados o volume de motos, o tipo de via, a velocidade regulamentada e as características de sua operação.

Como mencionado, além da demanda e do histórico de sinistros, a adequação geométrica e operacional da via é importante. É necessário verificar, entre outros aspectos, se há espaço suficiente para a implantação da motofaixa sem comprometer a circulação dos demais veículos, como se dará o acesso e a saída das motocicletas, quais são as condições de visibilidade e de sinalização e como a proposta tratará interseções, acessos e pontos de conflito. A autorização concedida pela Senatran para o estudo experimental em Belo Horizonte estabelece dimensões mínimas para a motofaixa conforme a velocidade máxima regulamentada da via e determina a adoção de medidas de controle da velocidade operacional e de proteção dos demais usuários, especialmente nas interseções.



Outro aspecto a ser considerado é a possibilidade de avaliação dos resultados da intervenção. A via escolhida deve permitir a obtenção de dados confiáveis sobre volumes de tráfego, velocidades, sinistros e comportamento dos usuários, e permitir, preferencialmente, comparação com dados anteriores à implantação ou com trechos ou vias de características semelhantes.

Assim, a seleção de uma via para implantação de motofaixa não deve se basear exclusivamente na existência de grande quantidade de motocicletas. A análise precisa considerar, de forma integrada, a situação de risco, as características físicas e operacionais da via, a possibilidade de organização segura dos fluxos e a capacidade de monitoramento dos efeitos da medida.

iii) indicadores de segurança viária e redução de acidentes

A avaliação dos efeitos da implantação de uma motofaixa sobre a segurança viária não deve se basear apenas no número absoluto de sinistros ocorridos, mas também na sua gravidade. A comparação dos resultados antes e depois da implantação deve considerar também indicadores que permitam relacionar as ocorrências ao volume de motocicletas, à extensão da motofaixa e ao período analisado.

Entre os indicadores relevantes estão o número de sinistros envolvendo motocicletas, o número de vítimas, a quantidade de vítimas fatais e feridas, a gravidade das lesões e a distribuição dos sinistros segundo seu tipo e sua localização. Também pode ser utilizada a chamada taxa de severidade, que atribui pesos diferenciados aos sinistros conforme a gravidade e os relaciona com o volume de tráfego e a extensão do trecho. A metodologia é empregada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – na análise da criticidade de segmentos viários e vem sendo utilizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – na avaliação das motofaixas em São Paulo (Faixa Azul).

A experiência de São Paulo ilustra a importância dessa abordagem. Em avaliação realizada após a implantação da Faixa Azul, a CET considerou, além do número de ocorrências, os volumes de motocicletas que circulavam dentro e fora da faixa, a tipologia dos sinistros e sua gravidade. O relatório consolidado referente aos trechos implantados até dezembro de 2025, destacou redução de 26,6% na taxa de severidade dos sinistros com motos, na comparação com o período anterior à implantação.

Para avaliar adequadamente uma experiência desse tipo, também é recomendável dispor de indicadores capazes de identificar eventuais efeitos não captados pelos números globais de sinistros, como a velocidade de circulação, a efetiva utilização da faixa pelas motocicletas, os conflitos ou ocorrências nas interseções e a distribuição espacial dos sinistros. Como mencionado, a análise deve considerar ainda a possibilidade de comparação com períodos anteriores e, quando disponível, com trechos ou vias de características semelhantes que não tenham recebido a intervenção.

Ressalta-se, então, que a redução do número de sinistros, isoladamente, não deve ser tomada como medida suficiente de eficácia. A avaliação deve buscar verificar se houve redução da frequência e, sobretudo, da gravidade dos sinistros, levando em conta também as condições de circulação e eventuais alterações no comportamento dos usuários.

iv) impactos esperados na fluidez do trânsito e nos demais modais de transporte

Os efeitos da implantação de uma motofaixa sobre a fluidez do trânsito dependem, em grande medida, de sua configuração e da forma como o espaço viário é redistribuído entre os diferentes fluxos que compartilham a via. A separação ou organização da circulação das motocicletas pode reduzir mudanças frequentes de faixa, movimentos de entrelaçamento e conflitos com automóveis, favorecendo uma maior previsibilidade dos deslocamentos. Por outro lado, a destinação de espaço específico às motocicletas pode reduzir a capacidade disponível para os demais veículos quando houver diminuição da largura ou do número de faixas destinadas ao tráfego geral. Por essa razão, os efeitos precisam ser avaliados para o conjunto do fluxo de tráfego, e não apenas para as motocicletas.

Experiências realizadas em São Paulo ilustram essa possibilidade. No projeto-piloto da Faixa Azul na Avenida 23 de Maio, implantado em espaço já utilizado por motociclistas e sem alteração da capacidade de tráfego, a Prefeitura registrou redução da lentidão e atribuiu parte do resultado à organização dos movimentos de motocicletas e automóveis. No primeiro mês, a lentidão foi 10% menor que no período anterior à implantação. Os resultados, entretanto, referem-se à configuração específica daquela motofaixa, que não é uma faixa exclusiva, e não devem ser generalizados para outros locais.



Estudos sobre faixas exclusivas para motocicletas também indicam que a segregação dos fluxos pode produzir ganhos para a circulação das motocicletas e reduzir conflitos, mas ter efeitos indesejáveis sobre o desempenho dos demais veículos. Pesquisas com microssimulação³, por exemplo, identificaram melhora do fluxo de motocicletas e da segurança em determinado corredor, acompanhada de redução do fluxo de outros veículos.

Quanto aos demais modos de transporte, a análise deve considerar especialmente o transporte coletivo, os automóveis, as bicicletas e os pedestres, bem como os veículos de emergência e de carga, conforme as características da via. Devem ser observados possíveis efeitos sobre tempos de viagem, velocidades, formação de filas, condições de ultrapassagem e de mudança de faixa, acesso às interseções e aos pontos de parada, além de eventuais conflitos decorrentes da entrada e saída das motocicletas da motofaixa.

Dessa forma, a avaliação dos impactos sobre a fluidez do trânsito e os demais modos de transporte deve envolver indicadores como volume e velocidade por tipo de veículo, tempo de viagem, extensão e duração dos congestionamentos, formação de filas e alterações na capacidade da via, além da utilização efetiva da motofaixa pelas motocicletas. Sempre que possível, a comparação deve considerar a situação anterior à implantação e trechos de referência, de modo a distinguir os efeitos da intervenção de potenciais variações decorrentes de mudanças naturais no tráfego.

Ressalta-se, então, que não é possível afirmar, de forma geral, que a implantação de uma motofaixa melhora ou piora a fluidez do trânsito. O resultado depende da proposta adotada, das características da via, da demanda dos diferentes modos de transporte e da forma de utilização da infraestrutura. A avaliação da intervenção deve, portanto, verificar simultaneamente os efeitos sobre as motocicletas e sobre o desempenho global do sistema viário.

v) experiências já implementadas em outras cidades brasileiras

São Paulo

A experiência brasileira mais antiga e consolidada é a de São Paulo, que em 2006, diante do crescimento dos acidentes envolvendo motocicletas, implantou experimentalmente a primeira motofaixa do País, que consistia em uma faixa exclusiva junto ao canteiro central. O modelo foi abandonado depois, basicamente, em razão da dificuldade em isolar as motocicletas dos outros veículos.

A partir de 2022, o Município passou a dotar o modelo denominado Faixa Azul, em que as motofaixas são de uso preferencial, não exclusivo, e buscam organizar o espaço compartilhado com os demais veículos. Esse modelo já foi estendido a 36 vias, abrangendo 233,3 km.

Em avaliação consolidada dos trechos implantados entre janeiro de 2022 e dezembro de 2025, a CET informou redução dos óbitos de motociclistas e de 26,6% na taxa de severidade dos sinistros envolvendo motocicletas em comparação com períodos anteriores à implantação. Esses resultados devem ser interpretados à luz das características específicas do modelo paulistano, de uso preferencial e não exclusivo, e não servem, isoladamente, para inferir efeitos semelhantes em outras situações.

Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, a implantação de motofaixas teve início em 2024, com dois trechos de motofaixas e com o objetivo de reorganizar o espaço viário e proporcionar maior segurança e previsibilidade à circulação de motocicletas. Para a escolha dos trechos, a Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio – CET-Rio – considerou número de sinistros envolvendo motociclistas nas vias e o volume de motos, correspondente a cerca de um quarto do fluxo total. Também foram consideradas as condições físicas das vias, a existência de câmeras de monitoramento e de base operacional da CET-Rio e a possibilidade de formação de uma rede conectada de motofaixas. O modelo adotado consiste na demarcação de uma faixa preferencial, posicionada entre as faixas destinadas ao tráfego geral. A velocidade máxima admitida é a mesma regulamentada para a via, salvo quando houver sinalização específica.

O monitoramento inicial da segunda motofaixa implantada forneceu resultados iniciais positivos.

³ A microssimulação é uma técnica de modelagem computacional que simula o comportamento de unidades individuais – como veículos, pessoas ou empresas – em um sistema complexo.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Na primeira semana de operação, a utilização da faixa alcançou cerca de 90% dos motociclistas nos horários de pico e a proporção de motociclistas observados em situações consideradas perigosas, como mudanças de faixa e circulação entre os carros, caiu de 83% para 4% no pico da manhã e de 67% para 16% no pico da tarde. A velocidade média de todos os veículos passou de 52 km/h antes da implantação para 51 km/h na primeira semana, resultado interpretado pela CET-Rio como ausência de impacto relevante sobre a fluidez. Os dados são, contudo, resultados preliminares de monitoramento e devem ser interpretados em conjunto com séries mais longas de sinistros, volumes e velocidades.

Fortaleza

Em Fortaleza, a primeira motofaixa, também denominada Faixa Azul, foi implantada experimentalmente em 2025, na Avenida Humberto Monte. A escolha do trecho considerou o volume e a gravidade de sinistros, a existência de infraestrutura cicloviária e a disponibilidade de condições geométricas que permitiam a implantação sem redução do número de faixas ou alteração das permissões de estacionamento. O modelo é de faixa preferencial, e não obrigatória, para motociclistas, e a Prefeitura prevê monitoramento dos resultados durante o período experimental. Posteriormente, a medida foi estendida a outro trecho na cidade.

Síntese das experiências

As experiências pesquisadas indicam uma tendência de utilização das motofaixas como faixas preferenciais para a organização do espaço viário e redução de conflitos entre motocicletas e demais veículos. Entretanto, enquanto São Paulo já dispõe de período mais extenso de observação e de avaliações consolidadas, experiências como as do Rio de Janeiro e de Fortaleza ainda contam com redes em consolidação, embora com avaliações positivas.

Além disso, cada Município apresenta configurações de motofaixas, condições de tráfego e métodos de avaliação distintos, o que recomenda cautela na comparação direta dos resultados. Ainda assim, a experiência acumulada em outras cidades pode servir como referência para o refinamento do modelo e dos critérios e indicadores a serem utilizados em Belo Horizonte, sem, evidentemente, substituir a análise das condições específicas do Município.

III. Questões para Discussão na Audiência

Considerando o objeto da audiência e os aspectos apresentados nesta nota, sugerem-se algumas questões que podem contribuir para a discussão sobre implantação de motofaixas no Município:

- Quais estudos e dados técnicos fundamentaram a adoção da motofaixa prevista para Belo Horizonte? Quais problemas de segurança viária, circulação ou conflito se pretende enfrentar com a medida? Quais critérios foram efetivamente utilizados para a escolha da Via Expressa?
- Quais são os impactos esperados da medida sobre a fluidez do trânsito e sobre os demais modos de transporte? Como esses efeitos serão monitorados, especialmente em relação a tempos de viagem, velocidades, filas e capacidade das vias?
- Como será implementado o monitoramento e avaliação previsto na Portaria Senatran nº 292/26, inclusive quanto à comparação com via de controle ou método estatístico equivalente, e quais critérios serão utilizados para aferir os efeitos da experiência sobre a segurança viária?
- Quais serão os critérios objetivos para avaliar a continuidade, alteração ou eventual expansão da motofaixa após o período experimental? Como os resultados da experiência serão divulgados e disponibilizados para acompanhamento pelo Poder Legislativo e pela sociedade?

Belo Horizonte, 17 de agosto de 2026.

Documento assinado digitalmente
MARCELO ANTONIO DE MENEZES
Data: 18/08/2026 11:19:09-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Marcelo A. de Menezes
Engenheiro Civil
Divisão de Consultoria Legislativa



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG
www.cmbh.mg.gov.br
31 3555.1100