



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL CÂMARA MUNICIPAL DE PIRATINI

Fone/Fax: (53) 3257-1395
Fones: (53) 3257-2584 - 3257-1576 - 3257-2009 - 3257-1260
e-mail: camara@camarapiratini.rs.gov.br
www.camarapiratini.rs.gov.br

REQUERIMENTO:

ASSUNTO: ENVIO DE CORRESPONDÊNCIA



O Vereador signatário, no uso de suas atribuições legais, requer que, após tramitação regimental seja ENCACAMINHADA CORRESPONDÊNCIA.

ILMº. SR. CLAUDIO LUIZ CORDEIRO PERES

SECRETÁRIO DE URBANISMO E SERVIÇOS PÚBLICOS

Requerendo que seja estudada a possibilidade de implantação de redutores de velocidade (ondulações transversais), com urgência na Rua 24 de Maio, nos moldes da Resolução 39/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), tendo em vista o alto risco que são expostos pedestres, ciclistas e demais moradores em virtude da alta velocidade em que trafegam a maioria dos veículos automotores pela referida via; tratando-se de via de trânsito intenso, um dos principais acessos a cidade que apresenta acentuado declive.

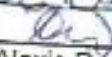
Sala das Sessões da Câmara Municipal de Vereadores,

Piratini, 06 de Fevereiro de 2017.


CARLOS ALBERTO GOMES CAETANO

VEREADOR PDT

APROVADO
Em 06/02/17


Altino Alexis Reyes de Matos
PRESIDENTE

REGISTRADO
Em 06/02/17


Jimmy Carter Porto Gonçalves
SECRETÁRIO



ABAIXO ASSINADO

Nós abaixo assinados, moradores da Rua 24 de Maio na cidade de Piratini/RS, vimos pelo presente requerer do Poder Público Municipal, representado pelo Sr. Vitor Ivan Gonçalves Rodrigues, Prefeito Municipal, seja providenciada com urgência a instalação de redutores de velocidade (ondulações transversais) na Rua acima nominada, nos moldes da Resolução 39/38 do CONTRAN, tendo em vista o alto risco a que são expostos pedestres, ciclistas e demais moradores em virtude da alta velocidade em que trafegam muitos veículos automotores pela referida via; tratando-se de via de trânsito intenso, um dos principais acessos à cidade, que apresenta acentuado declive.

NOME

Piratini, 01 de Fevereiro de 2017
RG ENDEREÇO

01	Leuzani Azevedo Peres	1039888993	24 de maio, 792
02	Márcio Escalante Medeiros	1029984984	24 de maio, 792 - fundos
03	Delami Azevedo Medeiros	5066552794	24 de maio, 792 - fundos
04	Carla Roberto Gomes Caldas	3029679612	24 de maio, 865
05	RENATA AZEVEDO REES	9098350243	24 de maio, 792
06	Gabriel Barcellos Nunes	4087631851	24 de maio, 781
07	Gracieli Balazquez Ferrera Nunes	2100819073	24 de maio, 781
08	Martone Alves da Rosa	982.199.600024	24 de maio 845
09	Saloni Medeiros Rodrigues	10389240392	24 de maio, 865
10	Adri Dexton de Rodrigues	8036124781	R. 24 de maio 865
11	Mari A. da Silva		24 de maio 879
12	Erudon A. da Silva		24 de maio 873
13	Selange de Andrade Nunes		24 de maio 1027
14	MARWARETE TURSMI DA SILVA	4031231212	24 de maio, 94
15	Angela Maria Turssi de Almeida	3029172321	24 de maio, 94
16	Filipe A. Antunes	701670719	" "
17	Lucia - Luiz da Rosa Po.		24 de maio 94
18	Miguel - de Silva de Porto		24 de maio 94
19	Chardene S. Dummon	4019577560	94 de maio 807

ABAIXO ASSINADO

Nós abaixo assinados, moradores da Rua 24 de Maio na cidade de Piratini/RS, vimos pelo presente requerer do Poder Público Municipal, representado pelo Sr. Vitor Ivan Gonçalves Rodrigues, Prefeito Municipal, seja providenciada com urgência a instalação de redutores de velocidade (ondulações transversais) na Rua acima nominada, nos moldes da Resolução 39/38 do CONTRAN, tendo em vista o alto risco a que são expostos pedestres, ciclistas e demais moradores em virtude da alta velocidade em que trafegam muitos veículos automotores pela referida via; tratando-se de via de trânsito intenso, um dos principais acessos à cidade, que apresenta acentuado declive.

Piratini, 01 de Fevereiro de 2017

NOME

RG

ENDEREÇO

	NOME	RG	ENDEREÇO
01	Angela Xavier Gonçalves.		24 de maio 445.
02	Celair Xavier Gonçalves.		24 de maio 445.
03	Rosa Helena B. A. K.S.		24 de maio 851
04	Claudio GILBERT		24 de maio 851
05	Angela Xavier Gonçalves		277
06	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 213
07	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 213
08	Angela Xavier Gonçalves	11.116.000.66	24 de maio 213
09	Angela Xavier Gonçalves	023.36187086	24 de maio 301
10	Angela Xavier Gonçalves	107012422	24 de maio 213
11	Angela Xavier Gonçalves	003923.290	24 de maio 213
12	Angela Xavier Gonçalves	5064502541	24 de maio 247
13	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
14	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
15	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
16	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
17	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
18	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
19	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
20	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
21	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
22	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
23	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
24	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
25	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
26	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
27	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
28	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
29	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
30	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
31	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
32	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
33	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
34	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
35	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
36	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
37	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
38	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
39	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
40	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
41	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
42	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
43	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
44	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
45	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
46	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
47	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
48	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
49	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
50	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
51	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
52	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
53	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
54	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
55	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
56	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
57	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
58	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
59	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
60	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
61	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
62	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
63	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
64	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
65	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
66	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
67	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
68	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
69	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
70	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
71	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
72	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
73	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
74	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
75	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
76	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
77	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
78	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
79	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
80	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
81	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
82	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
83	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
84	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
85	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
86	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
87	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
88	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
89	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
90	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
91	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
92	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
93	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
94	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
95	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
96	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
97	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
98	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
99	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247
100	Angela Xavier Gonçalves		24 de maio 247

ABAIXO ASSINADO

Nós abaixo assinados, moradores da Rua 24 de Maio na cidade de Piratini/RS, vimos pelo presente requerer do Poder Público Municipal, representado pelo Sr. Vitor Ivan Gonçalves Rodrigues, Prefeito Municipal, seja providenciada com urgência a instalação de redutores de velocidade (ondulações transversais) na Rua acima nominada, nos moldes da Resolução 39/38 do CONTRAN, tendo em vista o alto risco a que são expostos pedestres, ciclistas e demais moradores em virtude da alta velocidade em que trafegam muitos veículos automotores pela referida via; tratando-se de via de trânsito intenso, um dos principais acessos à cidade, que apresenta acentuado declive.

Piratini, 01 de Fevereiro de 2017

NOME

PL.

ENDEREÇO

01 Thiago A. Moritz

24 de maio 825

02 Jureia Farias

24 de maio 825

03 NOÉ ELIAS FARIAS SILVEIRA

24 de maio 247

04 Angela Garcia Duarte

24 de maio 247

05 Fábio Garcia da Silva

24 de maio 889

06 Gerson Gema da Silva

24 de maio,

RESOLUÇÃO Nº 39/98

Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas disciplinados pelo Parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º A implantação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser colocadas após estudo de outras alternativas de engenharia de tráfego, quando estas possibilidades se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes.

Art. 2º As ondulações transversais devem ser utilizadas em locais onde se pretenda reduzir a velocidade do veículo, de forma imperativa, principalmente naqueles onde há grande movimentação de pedestres.

Art. 3º As ondulações transversais às vias públicas denominam-se TIPO I e TIPO II e deverão atender aos projetos-tipo constantes do ANEXO I da presente Resolução. Deverão apresentar as seguintes dimensões:

I - TIPO I:

- a) largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) comprimento: 1,50
- c) altura: até 0,08m.

II - TIPO II:

- a) largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) comprimento: 3,70m;
- c) altura: até 0,10m.

Art. 4º Os sonorizadores deverão atender ao projeto-tipo constante do ANEXO II da presente Resolução, apresentando as seguintes dimensões:

- I - largura do dispositivo: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- II - largura da régua: 0,08m;
- III - espaçamento entre régua: 0,08m;
- IV - comprimento: 5,00m;
- V - altura da régua: 0,025m.

Art. 5º As ondulações transversais são:

I - TIPO I: Somente poderão ser instaladas quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 20 km/h, em vias locais, onde não circulem linhas regulares de transporte coletivo;

II - TIPO II: Só poderão ser instaladas nas vias:

- a) rurais (rodovias) em segmentos que atravessam aglomerados urbanos com edificações lindeiras;
- b) coletoras;
- c) locais, quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 30km/h.

Art. 6º Os sonorizadores só poderão ser instalados em vias urbanas, sem edificações lindeiras, e em rodovias, em caráter temporário, quando houver obras na pista, visando alertar o condutor quanto à necessidade de redução de velocidade, sempre devidamente acompanhados da sinalização vertical de regulamentação de velocidade.

Art. 7º Recomenda-se que após a implantação das ondulações transversais a autoridade com circunscrição sobre a rodovia monitore o seu desempenho por um período mínimo de 1 (um) ano, devendo estudar outra solução de engenharia de tráfego, quando não for verificada expressiva redução do índice de acidentes no local.

Art. 8º Para a colocação de ondulações transversais do TIPO I e do TIPO II deverão ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- I - índice de acidentes significativo ou risco potencial de acidentes;
- II - ausência de rampas em rodovias com declividade superior a 4% ao longo do trecho;
- III - ausência de rampas em vias urbanas com declividade superior a 6% ao longo do trecho;
- IV - ausência de curvas ou interferências visuais que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;
- V - volume de tráfego inferior a 600 veículos por hora durante os períodos de pico, podendo a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via admitir volumes mais elevados, em locais com grande movimentação de pedestres, devendo ser justificados por estudos de engenharia de tráfego no local de implantação do dispositivo;

VI - existência de pavimentos rígidos, semi-rígidos ou flexíveis em bom estado de conservação.

Art. 9º A colocação de ondulações transversais na via, só será admitida, se acompanhada a devida sinalização, constando, no mínimo, de:

I - placa de Regulamentação "Velocidade Máxima Permitida", R-19, limitando a velocidade até um máximo de 20 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO I e até um máximo de 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO II, sempre antecedendo o obstáculo, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN e restabelecendo a velocidade da via após a transposição do dispositivo;

II - placas de Advertência "Saliência ou Lombada", A-18, instaladas, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução;

III - no caso de ondulações transversais do TIPO II, implantadas em série, em rodovias, deverão ser instaladas placas de advertência com informação complementar, indicando início e término do segmento tratado com estes dispositivos, conforme exemplo de aplicação constante do ANEXO IV, da presente Resolução;

IV - marcas oblíquas com largura mínima de 0,25 m pintadas na cor amarela, espaçadas de no máximo de 0,50 m, alternadamente, sobre o obstáculo admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como a intercalada nas cores preta e amarela, principalmente no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução.

Art. 10 Recomenda-se que as ondulações transversais do TIPO II, nas rodovias, sejam precedidas da pintura de linhas de estímulo à redução de velocidade, calculadas de acordo com a velocidade operacional da via, conforme previsto no item 2.2 do ANEXO II do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 11 Durante a fase de implantação das ondulações transversais poderão ser colocadas faixas de pano, informando sua localização, como dispositivo complementar de sinalização.

Art. 12 A colocação de ondulações transversais próximas as esquinas, em vias urbanas, deve respeitar uma distância mínima de 15 m do alinhamento do meio-fio da via transversal.

§ 1º A distância mínima entre duas ondulações sucessivas, em vias urbanas, deverá ser de 50 m. e nas rodovias, entre ondulações transversais sucessivas, deverá ser de 100 m.

§ 2º Numa seqüência de ondulações implantadas em série, em rodovias, recomenda-se manter uma distância máxima de 200 m entre duas ondulações consecutivas.

Art. 13 As ondulações transversais deverão ser executadas dentro dos padrões estabelecidos nesta Resolução.

Art. 14 No caso do não cumprimento do exposto anteriormente a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adotar as providências necessárias para sua imediata remoção.

Art. 15 A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeitará o infrator às penalidades previstas no § 3º do art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 16 Esta Resolução entrará em vigor 180 (cento e oitenta) dias a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial, a Resolução 635/84 e o item 3.4 da Resolução 666/86.

Brasília, 21 de maio de 1998

RENAN CALHEIROS

Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA

Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente

Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA

Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente

Ministério da Educação e do Desporto

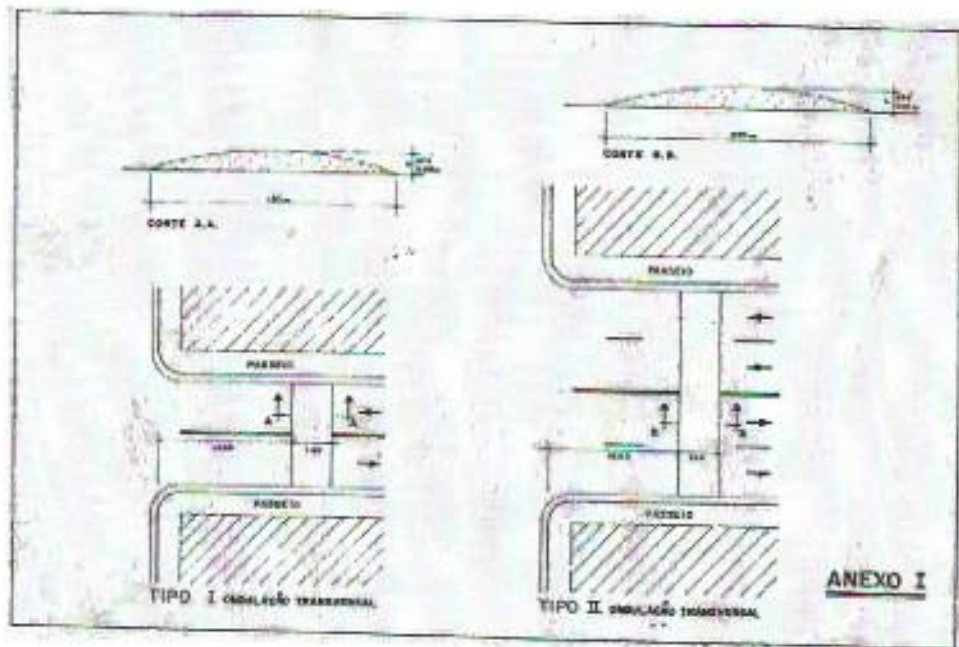
GUSTAVO KRAUSE

Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

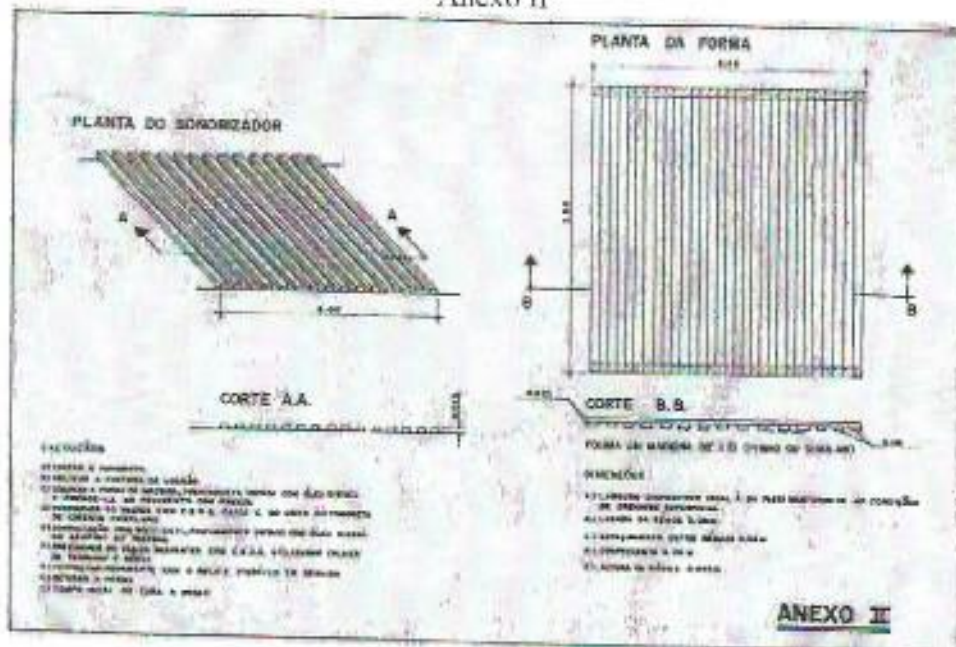
BARJAS NEGRI - Suplente

Ministério da Saúde

- Anexo I -



Anexo II



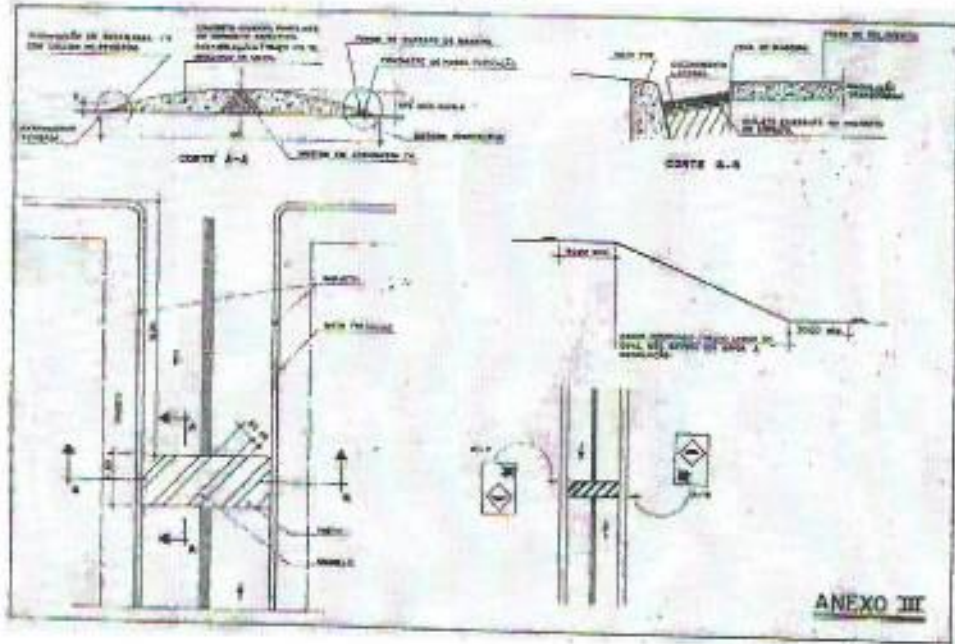
LEGENDA

- 1. SERRADOR
- 2. SERRADOR
- 3. SERRADOR
- 4. SERRADOR
- 5. SERRADOR
- 6. SERRADOR
- 7. SERRADOR
- 8. SERRADOR
- 9. SERRADOR
- 10. SERRADOR
- 11. SERRADOR
- 12. SERRADOR
- 13. SERRADOR
- 14. SERRADOR
- 15. SERRADOR
- 16. SERRADOR
- 17. SERRADOR
- 18. SERRADOR
- 19. SERRADOR
- 20. SERRADOR
- 21. SERRADOR
- 22. SERRADOR
- 23. SERRADOR
- 24. SERRADOR
- 25. SERRADOR
- 26. SERRADOR
- 27. SERRADOR
- 28. SERRADOR
- 29. SERRADOR
- 30. SERRADOR
- 31. SERRADOR
- 32. SERRADOR
- 33. SERRADOR
- 34. SERRADOR
- 35. SERRADOR
- 36. SERRADOR
- 37. SERRADOR
- 38. SERRADOR
- 39. SERRADOR
- 40. SERRADOR
- 41. SERRADOR
- 42. SERRADOR
- 43. SERRADOR
- 44. SERRADOR
- 45. SERRADOR
- 46. SERRADOR
- 47. SERRADOR
- 48. SERRADOR
- 49. SERRADOR
- 50. SERRADOR
- 51. SERRADOR
- 52. SERRADOR
- 53. SERRADOR
- 54. SERRADOR
- 55. SERRADOR
- 56. SERRADOR
- 57. SERRADOR
- 58. SERRADOR
- 59. SERRADOR
- 60. SERRADOR
- 61. SERRADOR
- 62. SERRADOR
- 63. SERRADOR
- 64. SERRADOR
- 65. SERRADOR
- 66. SERRADOR
- 67. SERRADOR
- 68. SERRADOR
- 69. SERRADOR
- 70. SERRADOR
- 71. SERRADOR
- 72. SERRADOR
- 73. SERRADOR
- 74. SERRADOR
- 75. SERRADOR
- 76. SERRADOR
- 77. SERRADOR
- 78. SERRADOR
- 79. SERRADOR
- 80. SERRADOR
- 81. SERRADOR
- 82. SERRADOR
- 83. SERRADOR
- 84. SERRADOR
- 85. SERRADOR
- 86. SERRADOR
- 87. SERRADOR
- 88. SERRADOR
- 89. SERRADOR
- 90. SERRADOR
- 91. SERRADOR
- 92. SERRADOR
- 93. SERRADOR
- 94. SERRADOR
- 95. SERRADOR
- 96. SERRADOR
- 97. SERRADOR
- 98. SERRADOR
- 99. SERRADOR
- 100. SERRADOR

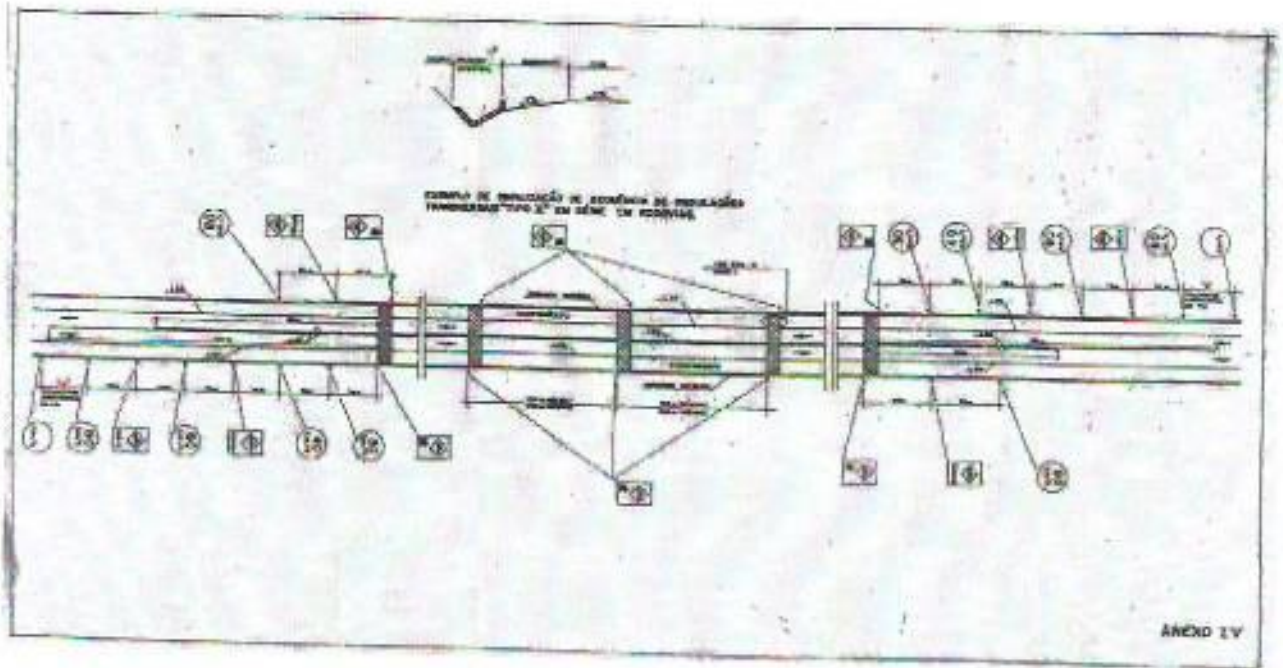
LEGENDA

- 1. SERRADOR
- 2. SERRADOR
- 3. SERRADOR
- 4. SERRADOR
- 5. SERRADOR
- 6. SERRADOR
- 7. SERRADOR
- 8. SERRADOR
- 9. SERRADOR
- 10. SERRADOR
- 11. SERRADOR
- 12. SERRADOR
- 13. SERRADOR
- 14. SERRADOR
- 15. SERRADOR
- 16. SERRADOR
- 17. SERRADOR
- 18. SERRADOR
- 19. SERRADOR
- 20. SERRADOR
- 21. SERRADOR
- 22. SERRADOR
- 23. SERRADOR
- 24. SERRADOR
- 25. SERRADOR
- 26. SERRADOR
- 27. SERRADOR
- 28. SERRADOR
- 29. SERRADOR
- 30. SERRADOR
- 31. SERRADOR
- 32. SERRADOR
- 33. SERRADOR
- 34. SERRADOR
- 35. SERRADOR
- 36. SERRADOR
- 37. SERRADOR
- 38. SERRADOR
- 39. SERRADOR
- 40. SERRADOR
- 41. SERRADOR
- 42. SERRADOR
- 43. SERRADOR
- 44. SERRADOR
- 45. SERRADOR
- 46. SERRADOR
- 47. SERRADOR
- 48. SERRADOR
- 49. SERRADOR
- 50. SERRADOR
- 51. SERRADOR
- 52. SERRADOR
- 53. SERRADOR
- 54. SERRADOR
- 55. SERRADOR
- 56. SERRADOR
- 57. SERRADOR
- 58. SERRADOR
- 59. SERRADOR
- 60. SERRADOR
- 61. SERRADOR
- 62. SERRADOR
- 63. SERRADOR
- 64. SERRADOR
- 65. SERRADOR
- 66. SERRADOR
- 67. SERRADOR
- 68. SERRADOR
- 69. SERRADOR
- 70. SERRADOR
- 71. SERRADOR
- 72. SERRADOR
- 73. SERRADOR
- 74. SERRADOR
- 75. SERRADOR
- 76. SERRADOR
- 77. SERRADOR
- 78. SERRADOR
- 79. SERRADOR
- 80. SERRADOR
- 81. SERRADOR
- 82. SERRADOR
- 83. SERRADOR
- 84. SERRADOR
- 85. SERRADOR
- 86. SERRADOR
- 87. SERRADOR
- 88. SERRADOR
- 89. SERRADOR
- 90. SERRADOR
- 91. SERRADOR
- 92. SERRADOR
- 93. SERRADOR
- 94. SERRADOR
- 95. SERRADOR
- 96. SERRADOR
- 97. SERRADOR
- 98. SERRADOR
- 99. SERRADOR
- 100. SERRADOR

Anexo III



Anexo IV



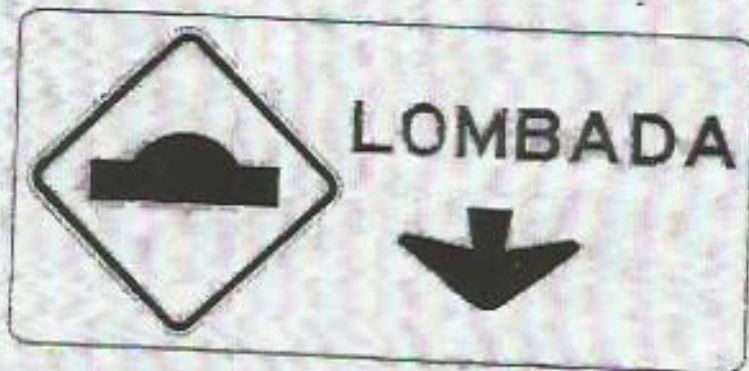
Anexo IV



A-18



A-18



A-18

ANEXO V



Quem Ama,
Cuida!



Ailton Silva – Os quebra-molas e a lei.

Colunistas 16 de julho de 2014



Inicialmente, cabe salientar que **ondulações transversais**, mais conhecidas como **"quebra-molas"** ou **"redutores de velocidade"** ou ainda **"lombadas"**, foram **proibidas** pelo atual Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503-97, em seu artigo 94, que dispõe:



Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Este estudo tem que ser feito com base em índices estatísticos e critérios técnicos e deve, obrigatoriamente, ficar arquivado à disposição de qualquer interessado.

Constatando-se através de estudos feitos por engenheiros de trânsito, que é inevitável a instalação de quebra-molas, para ser implantados eles devem obedecer ao artigo 9º da Resolução, que dispõe:

Art. 9º A colocação de ondulações transversais na via, só será admitida, se acompanhada a devida sinalização, constando, no mínimo, de:

– placa de Regulamentação “Velocidade Máxima Permitida”, R-19, limitando a velocidade até um máximo de 20 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO I e até um máximo de 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO II, sempre antecedendo o obstáculo, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN e restabelecendo a velocidade da via após a transposição do dispositivo;

– placas de Advertência “Saliência ou Lombada”, A-18, instaladas, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução;

– no caso de ondulações transversais do TIPO II, implantadas em série, em rodovias, deverão ser instaladas placas de advertência com informação complementar, indicando início e término do segmento tratado com estes dispositivos, conforme exemplo de aplicação constante do ANEXO IV, da presente Resolução;

– marcas oblíquas com largura mínima de 0,25 m pintadas na cor amarela, espaçadas de no máximo de 50 m, alternadamente, sobre o obstáculo admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como a intercalada nas cores preta e amarela, principalmente no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO III, da presente Resolução.

Outra desobediência às normas de trânsito que podemos verificar em Lagoa da Prata são as **ondulações transversais usadas como passarela de pedestres**, principalmente na Praça da Matriz. O artigo 12 da Resolução do CONTRAN determina que **qualquer ondulação transversal que seja colocada próxima a alguma esquina obedeça a uma distância mínima de 15 m (quinze metros) da esquina**, isto para que os condutores de veículos possam visualizar com boa antecedência a ondulação.

Não é preciso dizer, que as normas de trânsito não são feitas somente para quem reside em determinada cidade, mas, por óbvio, também para quem nela está de passagem. Assim, não se pode cobrar de alguém que nunca veio a Lagoa da Prata, que saiba que, ao entrar na Praça da Matriz, ele vai dar de cara com uma ondulação transversal instalada a menos de três metros da esquina; pior, uma ondulação transversal que é usada como passarela de pedestres, onde o risco de atropelamento é maior do que se ela não existisse, principalmente se considerarmos que o condutor, além de poder não saber da ondulação transversal, estará também preocupado em observar o trânsito dos veículos que vêm pela praça, à sua esquerda.

Os artigos 14 e 15 da citada Resolução prevêem as **obrigações e punições** impostas às autoridades de trânsito que são responsáveis pelo trânsito no local onde haja instalação de ondulações transversais:

Art. 14 No caso do não cumprimento do exposto anteriormente a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adotar as providências necessárias para sua imediata remoção.

Interpretação da norma é clara no sentido de que o Delegado de Polícia responsável pelo trânsito deve **mandar remover imediatamente** todas as ondulações transversais que não obedecem as regras estabelecidas pelo CONTRAN.

E ainda:

Art. 15 A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeitará o infrator às penalidades previstas no § 3º do art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro.

Fica claro que o prefeito ou qualquer outro cidadão que colocar ou mandar colocar qualquer ondulação transversal em via pública, deve ser punido com as penalidades previstas no artigo 95 do CTB, que prevê pena de multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR ou índice que a substitua, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

Significa dizer, que se causarem danos materiais a alguém, devem pagar por eles e se lesionarem ou causarem a morte de alguém, deverão ser punidos criminalmente, ressaltando-se que se trata de ação penal incondicionada, que deve ser ajuizada, obrigatoriamente, pelo Ministério Público, após apurações que devem ser feitas pela Polícia Civil.

Cabe, ainda, aos prefeitos e autoridades públicas que determinarem a implantação de ondulações transversais sem autorização das autoridades de trânsito e sem obedecer as regras do CONTRAN, ser punidos por improbidade administrativa, já que estarão gastando dinheiro público com algo que é proibido por Lei.

Por fim, cabe também frisar, que o tipo de quebra-molas que foi colocado em vários lugares da Avenida Benedito Valadares, junto a faixas de pedestres, chamados de **"tachas ou tachões"**, **são expressamente proibidos** pelo CONTRAN, através de sua Resolução nº 336, de novembro de 2009, que dispõe:

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o disposto no Decreto nº. 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, Considerando o que consta no Processo Administrativo nº. 80001.019601/2008-81;

Considerando que a aplicação de tachas e tachões transversalmente à via como dispositivos redutores de velocidade, ondulações transversais ou sonorizadores causa defeitos no pavimento e danos aos veículos;

RESOLVE:

Art. 1º Os arts. 2º e 6º da Resolução nº. 39, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN passam a vigorar com as seguintes redações:

"Art. 2º....."

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como redutor de velocidade ou ondulação transversal."

"Art.6º....."

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN."

Como se vê no artigo legal, os quebra-molas são proibidos havendo exceção à regra **em casos especiais**", a critério do **CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito, que estabelece padrões e critérios para essas exceções.

Analisando as Resoluções do CONTRAN sobre o assunto, verificamos que **TODOS** os quebra-molas que estão sendo indiscriminadamente espalhados em Lagoa da Prata e em cidades e rodovias da região são irregulares e desobedecem as normas de trânsito.

Resalta-se, que estariam irregulares mesmo se fossem analisados sob a ótica do Código de Trânsito antigo, que foi revogado, onde ainda era permitida a utilização de quebra-molas, já que não obedecem sequer os padrões definidos naquele ultrapassado Código.

Mas a exceção vem virando regra nas atitudes do Poder Executivo, que espalha quebra-molas indiscriminadamente, muitas vezes com fim puramente eleitoral.

É bom lembrar, que o Código de Trânsito e as Resoluções do CONTRAN foram elaborados com base em estudos técnicos e não é sem razão que se proibiu o uso de quebra-molas como redutores de velocidade.

A Resolução nº 39/98 do CONTRAN, que regulamenta as **exceções** sobre a implantação de quebra-molas, tem duas regras para sua utilização.

De acordo com os artigos dessa Resolução, a implantação de ondulações transversais e sonorizadores em vias públicas **depende de "autorização expressa" da autoridade de trânsito** e somente podem ser colocadas **após estudo de outras alternativas**", ou seja, são verdadeiramente exceções à regra.

Não creio que as autoridades de trânsito de Lagoa da Prata ou até mesmo do Estado tenham autorizado a implantação indiscriminada de quebra-molas em toda a Cidade e região, mesmo porque, caso alguém sofra acidente causado pelos quebra-molas, as autoridades que autorizaram sua implantação podem ser processadas criminalmente, até mesmo por homicídio culposo e não creio que os Delegados de Polícia se sujeitariam a este risco.

Mesmo nas exceções, os quebra-molas têm que obedecer aos padrões e critérios, que estão definidos na Resolução do CONTRAN citada acima para quebra-molas do "Tipo I" (nas cidades) e "Tipo II" (nas rodovias).

Nas cidades (Tipo I), devem ter **comprimento mínimo de 1,50 m (um metro e meio) e altura máxima de 0,08 m (oito centímetros)**. Nas rodovias (Tipo II), devem ter **comprimento mínimo de 3,70 m (três metros e setenta centímetros) e altura máxima de 0,10 m (dez centímetros)**. Não há dúvidas de que a maioria dos quebra-molas de Lagoa da Prata e cidades da região têm mais de oito centímetros de altura e menos de um metro e meio de comprimento.

Estas medidas, exigidas em face de estudos técnicos, asseguram que os veículos que estiverem dentro de sua altura normal, que é a altura de sua fabricação, não se esfregarão no quebra-molas. O quebra-molas, pegando os veículos por baixo, pode causar danos e até mesmo lesões físicas a seus condutores, como nos casos de motociclistas, já que podem levá-los a quedas.

Outra regra para os quebra-molas do Tipo I, é que **somente podem ser instalados em vias cuja velocidade máxima do local seja de 20 km/h e "onde não circulem linhas regulares de transporte coletivo"**, ou seja, vários quebra-molas de Lagoa da Prata são irregulares, também, por estarem instalados em vias onde passam ônibus de linhas regulares.

O artigo 7º da Resolução, demonstrando que os quebra-molas são realmente exceções à regra, ainda recomenda:

Art. 7º Recomenda-se que após a implantação das ondulações transversais a autoridade com circunscrição sobre a rodovia monitore o seu desempenho por um período mínimo de 1 (um) ano, devendo estudar outra solução de engenharia de tráfego, quando não for verificada expressiva redução do índice de acidentes no local."

HOME

FAMILIA

NAGANUMA

MATHIAS

ATAÇÃO

CONTATO



MENU

Home

Família

Naganuma

Mathias

Atação

Artigos Publicados

Contato

ENQUETE

Se você fosse um Gestor Público qual dos temas a seguir estaria no topo de suas prioridades?

O Crie no Trânsito de uma Forma Geral?

A Prioridade do Transporte Público?

A Falta de uma Sinalização Adequada?

A Educação no Trânsito?

A Tarifa do Transporte Público?

O Aumento das Linhas de Metrô ou Trens?

A Fiscalização de Motoboys que não Respeitam o CTR?

Incentivo à Melhoria de Transportes Involuntariamente Corretos?

Incentivo ao Aumento do Número de Táxis?

Incentivo Fiscal para Aqueles que não Travessam Veículos Auto-Motores?

VISITANTE ONLINE

Não há dados de visitantes online

ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

Mais conhecida como lombada ou quebra-molas, é indiscriminadamente usada em cidades e rodovias para redução da velocidade dos veículos, fitas de asfalto ou concreto.

Por desconhecimento ou mal sinalizadas, podem causar grandes danos ao veículo caso passe por ela com velocidade acima de 20 ou 30 km/h.

Há também outro tipo de ondulação transversal chamado de sonorizador que serve para chamar atenção do motorista por algo que está por vir na pista de rolamento onde o veículo pode passar com velocidade entre 40 a 60 km/h ou mais dependendo do local e geometria da estrada.

É um perfeito atestado de subdesenvolvimento sócio econômico do local. Contribui para aumentar o consumo de combustível com o consequente aumento da poluição, atrasam ambulâncias e bombeiros quando em emergência, geram congestionamentos em vias com maior movimento e até podem gerar acidentes, principalmente em rodovias que cortam cidades ou vilas que se desenvolveram no entorno em função das próprias rodovias.

São colocadas tantas radares fixos em locais duvidosos da necessidade dela, porque não substituir os quebra-molas pelos radares?

Pois é. Em alguns locais, não se justifica colocar radares. Então o órgão responsável pelo trânsito é obrigado a construir um quebra-molas para os muitos condutores reduzirem a velocidade, como perto de escolas e hospitais.

Nos países ditos desenvolvidos, não encontramos esse tipo de redutor de velocidade. Primeiro porque o povo é educado desde a mais tenra idade a respeitar as sinalizações e os pedestres. Segundo porque os muitos condutores não conseguem sequer passar nos exames para " tirar " carteira de habilitação, seja ela de qual veículo for.

A resolução 39 do CONTRAN, estabelece regras no que se refere às medidas dos quebra-molas.

No tipo 1 as medidas devem ser de 8 cm de altura por 1,5m de largura, o que se encontra muito dentro de cidades e determinados bairros com grande circulação de veículos.

No tipo 2 as medidas devem ser de 10 cm de altura por 3m de largura, normalmente instaladas em rodovias ou grandes avenidas. Ambas devem ter o comprimento igual a largura da rua.

O parágrafo único do artigo 94 da resolução 39/98 do Contran diz: "É proibida a utilização de ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou pela entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo Contran".

A legislação prevê multa para quem construir lombada sem permissão podendo, o responsável pela irregularidade, ser criminalmente punido por danos materiais e até por homicídio, pois quebra-molas em desacordo com o padrão ditado pelo CTR, podem desgastar e/ou danificar o veículo. Caso isso aconteça, o prejudicado pode processar e pedir indenização ao estado ou município no caso de seu veículo sofrer algum dano por uma ondulação transversal construída fora das especificações ditadas pelo Contran.

Infelizmente no nosso país, existe uma profusão de lombadas feitas pelos próprios moradores, totalmente fora dos padrões e assim permanecem por pura falta de fiscalização por parte do poder público, sendo que muitas dessas ruas são rotas diárias de ida e volta ao trabalho dos servidores que cuidam do assunto.

Em outros casos são instaladas por pressão dos moradores locais através de políticos que sequer cederem a existência do

ESPAÇO CULTURAL

Influências Musicais

Música Escrita

Obras de Arte

Poesias e Versos

Vinculos de Morteis

CTB, ou por autoridades que moram naquela rua para que seus filhos possam brincar sem correr risco de atropelamento. Presenciamos, com frequência, que determinadas ruas tem o sentido do fluxo invertido porque uma autoridade que mora naquela rua o quer assim, pois vai facilitar a sua saída e chegada à sua casa.

É um insulto à nossa inteligência. Mas é assim que funciona a maior parte dos absurdos que presenciamos no dia a dia e cada vez com maior frequência.

www.naganuma.com.br mn@nagabooks.com.br Twitter - @mtnaganuma

0 0

Tweetar 0

1

INDICACIONES

ONDULAÇÃO TRANSVERSAL
PSICOLOGIA DO TRÁFEGO
SEMIÓTIKA DEBILITADA E CAROLAS DE BRASILE
ESTABECIMENTO DE CORREDORES PARA OMBRUS
O PODER DA AUTOMÓVEL

TRÁFEGO DO URBANISMO
TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO
COMPORTAMENTO NO TRÁFEGO
TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA E DANC AMBROSIO
TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA



Sustentabilidade

jean.paul@nominato.com.br

Índice

O mistério da regulamentação dos quebra-molas (lombadas) no RN

Jean-Paul Prates, 14 de janeiro de 2014

Twitter 0 0 0



Quem consegue entender qual o critério para a instalação, dimensões e distanciamento mínimo das quebra-molas (depois prevalecem os critérios de segurança nas estradas e não de RST)?

Comentários e dúvidas no canal Facebook (RST) e no canal do YouTube (RST) introduzindo ao assunto.

Desde as obras privadas em áreas públicas, como das metrô, metrô, metrô em pedágio (além como em rodovias) e a construção de quebra-molas.

O problema é que estas lombadas, sem análise adequada e fora dos padrões da legislação brasileira, podem provocar desde aversão em trânsito até graves acidentes de trânsito.

Além disso, tem RST de pista dupla, revo reconstruída com quebra-molas sem análise, tem RST de acesso a locais

lombadas como Piquê e Barra de Cunhaú onde se pode contar mais de 40 quebra-molas em todo o percurso (em 500 metros de extensão) além de serem mais de 10 cm, larguras, altura e distância entre elas são totalmente arbitrárias (alguns parecem verdadeiras barragens). Em plena cidade de Natal (e.g. Esta forma Brasília Monte Brasil em Cidade Jardim), "largura" quebra-molas de um dia para outro.

Ou seja, qualquer um se instala a qualquer altura e largura independentemente da velocidade e limite da via e da dimensão da via e após certo tempo de moradia, se acha no direito de construir antepara a mobilidade de todos.

Claro que há casos em que alguma crítica ao abuso de velocidade e necessidade de fiscalização e controle de velocidade se tem um padrão razoável e analisa outros métodos antes de recorrer ao "quebra-molas", e há o padrão que é de esgoto sanitário devidamente, não pensa de gerar problemas coletivos seja maiores do que os que se pretende evitar.

O Contran (Conselho Nacional de Trânsito) que disciplina o assunto no CBR (Manual Brasileiro de Trânsito) estabelece em 1997, estabelece a colocação de lombadas, lombadas de quebra-molas, conforme a dimensão que se quer dar a essas incomodas reduções de velocidade.

Dá o parágrafo único do artigo 94 da Resolução 39/98 do Contran/Transtam

"É proibida a utilização de lombadas transversais e de contravãos, como reduções de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou pela entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo Contran".

A legislação prevê multa para quem cria lombadas sem permissão. O responsável pelo quebra-mola, mesmo se identificada a quem está no dos problemas, ainda poderá ser punido com multas por danos materiais e por danos morais.

A colocação de quebra-molas na zona urbana está a cargo da Prefeitura, que deve indicar, conforme a legislação, a localização, o espaçamento e o padrão necessários.

Portanto cabe à municipalidade apontar a localização adequada, com base na legislação, sobre a altura, de redução de velocidade máxima permitida, evitando assim que o redutor não seja um obstáculo efetivo para motoristas.

Então, há um padrão mínimo além da análise devida.

As lombadas devem obedecer a Resolução nº 39/98 - Contran. Devem ser regularmente ser analisadas e podem ser de dois tipos de lombadas: do tipo 1 devem ter as medidas de 20 cm de altura por 1,5m de largura; do tipo 2 devem ter 10 cm de altura por 20 cm de largura e ambos com o comprimento igual a largura da via. Devem ser utilizados somente em último caso para a prevenção de acidentes.

me, as rodas quebra-molas que estão dentro destas especificações. É o fato que garante parte deles na construção após o ano de 1980. Mas não chegou a andar muito fortemente e, além disso, algumas quebra-molas no PFI que ultrapassam 20 cm. Quando quebra os carros, pois é isso que acontece quando vamos por elas, quando o carro está cheio de passageiros é inevitável que o asfalto seja atingido. Os quebra-molas servem para resistir e provocar que a velocidade naquele local deve ser menor, pois a maioria deles deve impedir a lei e fazer verdadeiros obstáculos. Mas, não dá para dizer que é isso que aqueles municípios que não resistiram a lei e fazem verdadeiros obstáculos, pois eles saltam o quicada-milão tranquilamente. Muitos acidentes graves acontecem por esses carros quebra-molas irregulares e mal instalados. Uma simples lei sobre essa não é suficiente e não parece haver qualquer data.

Atualizar

Tags: [quebra-molas](#), [asfalto](#), [carros](#), [transporte](#), [estradas](#)



Twitter 1 2 1 0



Sobre o autor



Jean-Paul Prates

Advogado e economista, Mestre em Gestão Pública de Recursos Energéticos pela Universidade da Pensilvânia, Mestre em Economia e Regulação de Petróleo, Gas e Energia pelo Instituto Francês do Petróleo (Paris). Fundador, diretor executivo e atualmente membro do conselho da **Expetro** (primeira consultoria de petróleo e gás do Brasil), da revista especializada *Oil & Gas Journal* Latinoamericana (ogjla.com.br) e da *Gulf Brasil Newspaper*. Foi **Secretário de Estado de Energia** do Governo do Rio Grande do Norte (2008-2010) e assessor especial da Governadora para política energética e assuntos internacionais (2003-2007). Anteriormente, foi **consultor do Ministério das Minas e Energia e da Agência Nacional do Petróleo** na montagem do arcabouço regulatório do petróleo nacional. Foi também **conselheiro de empresas** como a Satellite Distribuidora (atual ALESAT), PanCanadian/Encana (Canadá), Amadarko Petroleum (EUA), Ranger Oil (Can), Gulf Oil (Ing), dentre outras. Antes, foi membro da assessoria jurídica em contratos internacionais da Petrobras Internacional SA Braspetro. Atualmente, dirige o **CERNE - Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (Natal-RN)** e preside o Sindicato das Empresas do Setor Energético do RN, além da representação regional do **Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP)** para o Nordeste Setentrional Brasileiro (RN, CE, PB, PI). Prates mantém a coluna "Além do Petróleo" na editoria de Economia do **GLORO Online**, e a coluna Sustentabilidade no Portal NoMinuto e NoGrandedoNorte.NE.T; e atua como consultor colaborador dos canais GloboNews, Globo, Bloomberg, CNN, CNNn, agência Reuters e jornais Financial Times e New York Times. *Botafogonk

Facebook Twitter LinkedIn

Mais artigos - Sustentabilidade

Forum Nacional Enferm: a regulamentação do setor em debate

Rio Grande dos Ventos: RN e o líder nacional em geração e consumo de energia eólica

Pedagogia no Aeroporto de Natal?

O papel de Dilma não vai marcar o ASGA hoje

Bancos de PET são entregues a pecadores de Areia Branca

Faça seu comentário

Centre of Learning, Innovation & Professional Services
Records Section & Information Services
JMS -



34 de marzo

506.67040 de
Comunicación de



34 de marzo



34 de marzo

Parágrafo único. É proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores.” Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Vê-se, novamente, além dos riscos de danos físicos e materiais, o gasto de dinheiro público com algo que é proibido por Lei, ou seja, pelo Código de Trânsito Brasileiro. Como dito, cabe ao Ministério Público e ao Delegado de Polícia de Trânsito inibir a instalação e mandar retirar as ondulações transversais onde foram instaladas sem sua autorização e fora dos critérios e padrões impostos pelo CONTRAN, ordenando, quando for o caso, suas substituições por redutores eletrônicos de velocidade, podendo essas autoridades também ser punidas em caso de omissão.



Ailton José Silva - Advogado

Curso SUPERA - Ginástica para o Cérebro
A metodologia SUPERA desenvolve o potencial humano através de movimentos físicos e mentais, promovendo a saúde e o bem-estar. O curso é voltado para todos os públicos, com foco em crianças e adolescentes.

Escolha o dia e horário em que você poderá participar e confirme a sua presença

de 14 a 18 de maio de 2014

supera
CONVITE
Rua Alagoinhas, 1056 - Santa Eugênia
Lagoa da Prata - Minas Gerais
Lagoa da Prata | metodo@supera.com.br
www.metodocupera.com.br



Jornal Cidade

Confira as últimas notícias de Lagoa da Prata, S. A. do Monte e região.

necessidade de proporcionar aos condutores maior visibilidade da travessia de pedestres e a necessidade de padronização das soluções de engenharia de tráfego".

Na resolução, são estipuladas desde altura à largura da faixa elevada e obriga as prefeituras a pedir "autorização expressa do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via" para fazer a obra.

A norma prevê ainda que "a faixa pode ser implantada somente em trechos de vias que apresentem características operacionais adequadas para tráfego em velocidade máxima de 40 km/h, seja por suas características naturais, seja por medidas para redução da velocidade".

Além disso, conforme a resolução, "o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deve adotar as providências necessárias para remoção ou adequação da faixa elevada para travessia de pedestres que estiver em desacordo com o determinado nesta Resolução no prazo de 360 dias após sua publicação".

Procurada a Prefeitura de Campo Grande, não sabe relacionar quantas faixas de elevação existem na cidade, mas prometeu se adequar as novas diretrizes. "Fiquei sabendo da resolução, vamos tomar conhecimento da legislação para elaborar plano de ação", disse o diretor-presidente da Ageplan (Agência Municipal de Trânsito), Jean Satba.

Imprimir

Tweetar 0

311 Comentários

Veja Também



Idoso de 80 anos e gestante ficam feridos em acidente no Vilas Boas



Sem CNH, homem não respeita placa, bate em moto e carro sobe o canteiro



Empresas investem para livrar funcionário da epidemia de acidentes



Multas por ultrapassagem perigosa ficarão 900% mais caras em novembro



PLUS.GOOGLE.COM/+CAMPOGRANDENEWS

Envie seu Comentário

Para fazer comentários, você precisa primeiro cadastrar-se no Campo Grande News e para isso:

1. Preencha os campos do formulário com dados válidos.
2. Será enviada para o seu número de celular um SMS com o código de ativação, sem ele seu cadastro não será validado.
3. Um e-mail com instruções de ativação do e-mail também será enviado. Siga as instruções desse e-mail.
4. Após ativar seu e-mail, você poderá fazer o login normalmente e realizar seus comentários.

Nome e sobrenome (obrigatório)

E-Mail

Senha

[Esqueceu sua senha?](#)

[Não tem cadastro? Clique Aqui!](#)

10.10 Um velho apaixonado morreu em um acidente de casa e esfaqueou idoso para roubar

[Ver mais](#)

10.10 Dia da eleição e feriado do servidor devem ser de chuva à tarde no Estado

[Ver mais](#)

10.11 Bomba foi causa de curto circuito que gerou "apagão" no Jardim dos Estados

[Ver mais](#)

10.25 Prefeitura abre processo seletivo para contratar 176 médicos

[Ver mais](#)

10.23 Delegado conclui que aliados de Bernal não furtaram documentos

[Todas as Notícias](#)





A notícia da Terra a um clique de distância

(67) 3319-7200

Campo Grande, Quinta-feira, 23 de Outubro de 2014

[Capa](#) [Eleições 2014](#) [Editorias](#) [Lado B](#) [Veículos](#) [Direito das Ruas](#) [Colunistas](#) [Anúncio](#) [Classificados](#) [Fale Conosco](#) [Newsletter](#) [Artigos](#)
ASSINATURAS - Não se permite o cancelamento ou a autorização de alteração de assinaturas de 15 dias...

[Últimas Notícias](#)


Trânsito

21/10/2014 11:03

Por segurança, Contran regulamenta "quebra-molas" para pedestres

Eliane Kober

[Imprimir](#)
[Tweeter](#)
[Facebook](#)


Instalação de um quebra-mola para pedestres em lombada de elevação (Foto: César Cordeiro)

O Contran (Conselho Nacional de Trânsito) baixou resolução que estabelece critérios na instalação de quebra-molas, ou faixa elevada para a travessia de pedestres em vias públicas. Até então, o segmento não tinha padrão. As prefeituras terão 360 dias para se adaptar, a contar do dia 9 de junho, data da publicação da norma.

Veja Mais

- [Linha de trânsito e sinalização ficam melhores em quilômetro na Vila Rica](#)
- [Sem LULA, trânsito não resolve placa, todo um estudo é preciso sobre o caminho](#)

A decisão do Contran levou em consideração "a necessidade de melhoria das condições de acessibilidade, conforto e segurança na circulação e travessia dos pedestres nas vias públicas, a

Últimas notícias

Quinta, 23 de Outubro de 2014

Para amistosas contra Turquia e Austrália, Dunga só convoca "gringos"

Debate: como evitar furtos em lojas

Conteúdo: [Atualizar](#) [Imprimir](#) [Enviar por e-mail](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Google+](#) [YouTube](#)

2014 © - Campo Grande News - Todos os direitos reservados. As notícias aqui publicadas nos blogs, colunas e artigos, são de inteira responsabilidade dos autores.

Rua da Paz, 960 - Jardim dos Eukelos - CEP 79020-250 - Campo Grande - MS (67) 3316-7200

Desenvolvido por [Idalus Internet Solutions](#)