PROJETO DE LEI Nº _____ / 2022.

Dispõe sobre implantação, instalação e adequação de travessias/faixas elevadas para pedestres em vias públicas no âmbito do Município de Natal e dá outras providências.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE NATAL**, faço saber que a Câmara Municipal do Natal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo Municipal incumbido de implantar e ou instalar novas travessias/faixas elevadas para pedestres e fazer adequações necessárias as já existentes nas avenidas e ruas do município do Natal.

Parágrafo único – A implantação, instalação e adequação de travessias/faixas elevadas que trata o Caput. deverá obrigatoriamente observar a **Lei Promulgada nº 615 de 25/08/2020,** como também, obedecer padrões e critérios estabelecidos pela **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 738 de 06 de setembro de 2018.**

Art. 2º – Para a implantação, instalação e adequação de travessias/faixas elevadas para pedestres no Município de Natal o Executivo deverá seguir um cronograma, observando as seguintes etapas:

I) Adequação das travessias/faixas elevadas já existentes no município que por ventura estejam em desacordo com a Lei Promulgada nº 615 de 25/08/2020 e RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 738/2018;

II) Implantação/instalação de travessias/faixas elevadas sob faixas existentes e não elevadas no município; e

III) Implantação/instalação de novas faixas elevadas para pedestres.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Natal/RN, 23 de fevereiro de 2022.

Atenciosamente,

NIVALDO VARELA BACURAU

Nivaldo Varela Bacurau
Vereador

JUSTIFICATIVA

Pensando na segurança dos cadeirantes, deficientes visuais, transeuntes e pedestres em geral, no que diz respeito a atravessar ruas e avenidas, as travessias elevadas, também conhecidas como faixas elevadas, estão ganhando cada vez mais espaço nas ruas do País, já presentes em várias cidades brasileiras, inclusive na nossa cidade do Natal.

Elas são usadas como item de segurança e seu objetivo é fazer com que os motoristas priorizem o momento e o espaço dos pedestres. Basicamente são uma faixa de pedestres acima do nível da rua – não à toa parecem-se bastante com as lombadas; sua função é bem similar.

Podemos considerar alguns aspectos importantes que levam o Poder Executivo, através das diretorias/secretarias de trânsito a optar pela medida:

- Melhora consideravelmente as condições de acessibilidade dos pedestres nas vias públicas;
- Amplia a visibilidade durante a travessia dos pedestres;
- Impõe a redução da velocidade dos automóveis e motocicletas; e
- Evita acidentes e proporciona maior segurança para todos.

Assim, não se trata de "lombadas", tem muito mais a ver com a segurança do pedestre como também chama a atenção dos motoristas. Por isso mesmo, a proposta é que essas faixas devam ser projetadas para estarem alinhadas à altura das calçadas, quase como se fossem uma extensão destas.

Outro ponto a favor das faixas elevadas é que elas possuem uma característica interessante, que é a **sinalização**, o que propicia ainda mais a redução da velocidade como também em virtude do seu fator físico, isso favorece que elas sejam implantadas em áreas que precisam de segurança prioritária, por exemplo, na frente de escolas, para que os alunos, especialmente as crianças, possam atravessar as vias com mais segurança.

Os principais benefícios da implantação dessa nova medida são a ampliação da visibilidade dos pedestres no momento da travessia, a melhora das condições de segurança, mobilidade e acessibilidade dos pedestres e proporcionar a manutenção da velocidade segura dos veículos independentemente das circunstâncias, desta feita peço aos nobres colegas vereadores aprovação dessa propositura.

Natal/RN, 23 de fevereiro de 2022.

Atenciosamente,

NIVALDO VARELA BACURAU

Nivaldo Varela Bacurau
Vereador

Obrigado por experimentar o Leitura Avançada. Compartilhe seus comentários conosco.

Lei Promulgada Nº 615 DE 25/08/2020

Publicado no DOM - Natal em 26 ago 2020

Institui o Estatuto do Pedestre no Município de Natal, e dá outras providências.

O Presidente da Câmara Municipal de Natal; no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Artigo 22, Inciso XVI, da Lei Orgânica do Município do Natal, e pelo Artigo 201, § 6º da Resolução nº 337/2005 - Regimento Interno - PROMULGA a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído no Município de Natal o Estatuto do Pedestre.

Art. 2º Para fins de aplicação desta Lei, entende-se:

a) Por pedestre toda pessoa que, circulando a pé, utiliza os passeios públicos e calçadas dos logradouros, vias, travessas, vias de pedestres, vielas, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, praças e áreas públicas na área urbana do Município;

b) Por mobilidade a pé o tipo de mobilidade ativa, que utiliza a energia do próprio corpo humano como arcabouço à sua realização;

c) Entende-se como infraestrutura para a caminhada do pedestre os espaços que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro , que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e logradouros públicos, bem como aquela que permite a conexão delas munidas de facilidade e segurança na realização das travessias de ruas da cidade;

§ 1º Os direitos e deveres estabelecidos nesta Lei estende-se à pessoa que tramita em cadeira de rodas, motorizada ou não, à que conduz e utiliza carrinho de bebê, carrinhos para transporte de pacotes, ao ciclista desmontado que esteja conduzido a pé sua bicicleta e ao trabalhador de coleta de resíduos, varrição e atividades nas vias e logradouros públicos.

§ 2º Para a garantia dos direitos assinalados nesta Lei será considerada obrigação do Poder Público a comprovação e verificação do atendimento nas obras, reformas e projetos por ele desenvolvidos ou autorizados, da legislação pertinente à proteção e garantia dos direitos dos pedestres, notadamente a Lei nº 9.503 , de 23 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº 12.587 , de 03 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e Lei nº 13.146 , de 06 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência, bem como das Normas Técnicas e manuais de procedimentos delas derivados.

Art. 3º Todos os pedestres têm o direito à qualidade da paisagem visual, ao meio ambiente seguro e saudável, ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas faixas de travessia sinalizadas das vias, nos passeios públicos, calçadas, praças e áreas públicas, sem obstáculos de qualquer natureza, assegurando-lhes segurança, mobilidade, acessibilidade e conforto, com a proteção em especial de crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as da terceira idade.

CAPÍTULO II - DO FINANCIAMENTO

Art. 4º São fontes de recursos a serem aplicados no desenvolvimento das ações visando concretizar as diretrizes e objetivos previstos nesta Lei:

I - Dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;

II - Repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado do Rio Grande do Norte a ele destinados;

II - Empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;

IV - Contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;

V - Contribuições ou doações de entidades internacionais;

VI - Acordos, contratos, consórcios e convênios;

VII - Multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência da aplicação desta Lei;

VIII - Outras receitas eventuais.

§ 1º Os recursos previstos neste artigo deverão ser aplicados em ações que garantam o atendimento dos objetivos e direitos assegurados por esta Lei.

CAPÍTULO III - DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE MOBILIDADE A PÉ

Art. 5º Caberá a Secretaria de Mobilidade Urbana elaborar um Sistema de Informações sobre Mobilidade a pé reunindo dados estatísticos sobre circulação fluxos, acidentes atropelamentos, quedas e outros dados necessários á formulação e avaliação das políticas de mobilidade.

§ 1º Os dados coletados e tabulados incorporados ao Sistema de Informações sobre a Mobilidade a Pé deverão ser disponibilizados ao público, inclusive através do sítio eletrônico da Prefeitura, com atualização periódica.

§ 2º Os projetos financiados com os recursos nesta Lei deverão estabelecer metas para avaliação visando melhorar os indicadores na área afetada com base nos dados coletados pelo sistema de informações mencionado no "caput".

CAPÍTULO IV - DO SISTEMA DE SNIALIZAÇÃO PARA O PEDESTRE

Art. 6º Cabe ao Poder Público estabelecer uma rede de sinalização para o fluxo e a rede de mobilidade a pé na cidade.

Art. 7º A infraestrutura da sinalização deverá estar em acordo com o disposto no art. 2º desta Lei, além de respeitar as necessidades, proporções e ergonomia dos pedestres.

CAPÍTULO V - DOS OBJETIVOS

Art. 8º O Estatuto do Pedestre tem os seguintes objetivos:

I - O desenvolvimento de ações voltadas à melhoria da infraestrutura que dá suporte à mobilidade a pé garantindo sua abordagem como uma rede à semelhança das demais redes de transporte e a elas articuladas.

II - A criação de uma cultura favorável à mobilidade pé, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

III - Melhoria das condições de mobilidade a pé da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

IV - Aumento da participação do transporte não motorizado e a pé na divisão modal;

V - Melhoria das condições de calçadas e travessias no âmbito da cidade de Natal;

VI - Redução de quedas e atropelamentos relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

VII - Melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transportes e a rede de mobilidade a pé, baseado nas condições das pessoas usuários do sistema;

VIII - Homogeneização e melhoria das condições de microacessibilidade nas diferentes regiões do Município;

IX - Melhoria das condições de segurança pública através da maior ocupação dos espaços públicos que dão suporte à mobilidade a pé;

X - O desestímulo ao uso de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar;

XI - a melhoria dos sistemas de transporte público coletivo através da redução de sua utilização nas viagens de extensão curta (até 2 km);

XII - a melhoria das condições de saúde da população pela prática da atividade física da caminhada;

XIII - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas;

XIV - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos ao trabalho e escola.

CAPÍTULO VI - DOS DIREITOS DO PEDESTRE

Art. 9º São assegurados ao pedestre, dentre outros, os seguintes direitos:

I - preservação da vida, integridade física e mental do cidadão que exerce seu direito constitucional de ir e vir;

II - elaboração de relatório detalhado emitido pela autoridade que acompanhou a ocorrência, complementado com dados médicos por pessoa da área da saúde, indicando as causas do óbito, se houver, e, no caso de alta, a gravidade da ocorrência e possíveis seqüelas advindas do acidente, devendo neste ano, obrigatoriamente, ser a vítima acompanhada ou monitorada pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias após o incidente ou acidente.

III - Manutenção de passeios e calçadas limpas, bem conservadas, com piso antiderrapante, inclinação e largura previstas nas normas técnicas e leis específicas, adequadas à circulação e mobilidade;

IV - Existência de abrigos ou cobertura simples contra intempéries nas paradas de ônibus, com ou sem canteiro central, com tamanho adequado ao volume do público usuário;

V - Existência de faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas sinalizadas horizontal e verticalmente conforme as normas do CONTRAN e corretamente iluminadas, conforme norma NBR 5101 ou aquele que venha a substituí-la;

VI - Reexecução imediata das faixas de pedestre e da sinalização horizontal sempre que houver recapeamento asfáltico das vias e logradouros, devendo o custo desta reexecução da sinalização integrar o contrato da obra;

VII - Sinais de transito luminosos de tecnologia inteligente, em ótimo estado de conservação e manutenção, dotados de temporizadores numéricos decrescentes, destinados e direcionados aos pedestres com a finalidade de alertá-los sobre o tempo restante de travessia e dispondo de alerta sonoro quando necessário ou recomendável atendendo às normas do CONTRAN, nos locais onde a demanda de pedestre justificar tal equipamento;

VIII - Garantia de tempo suficiente para travessia segura nas vias com sinal de trânsito, adequado a cada local, horário e ao fluxo e ritmo de mobilidade do público usuário constituído por crianças, escolares, idosos, cadeirantes, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, além de sinalização objetiva e adequada às necessidades do pedestre quando a travessia de via com ilha central necessitar, por motivos técnicos, ser feita em etapas;

IX - Ser alertado sempre que ocorrer movimentação de veículos cruzando o passeio público e a calçada, mediante sinaleiras luminosas e sonoras de acionamento automático, e ter alerta dado ao motorista sobre a movimentação de pedestres no mesmo passeio, instaladas junto aos acessos de veículos dos imóveis públicos ou privados, atentando-se ao fato de que a prioridade de passagem é sempre do pedestre como determina o art. 36 da Lei nº 9.503 , de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

X - Travessias respeitando sua lógica e restrições sempre que possível em nível e pela insfraestrutura viária, reservando as travessias em desnível, especialmente passarelas, às situações nas quais a topografia, a presença de rios ou a necessidade de atravessar vias expressas ou rodovias assim o exigir por questões técnicas;

XI - Programas de educação de trânsito para crianças, adolescentes, idosos e seus responsáveis legais;

XII - Participar da formulação de programas de educação de trânsito voltados aos motoristas sobre segurança no trânsito voltada para a priorização do pedestre;

XIII - Ruas exclusivas para o uso de pedestres inseridas no espaço urbano, valorizado a fruição da paisagem, o turismo, o comércio, a prestação de serviços o lazer e a recreação, devendo ser adotada logística própria e específica para o abastecimento de produtos e serviços, coleta de resíduos e circulação eventual de veículos de emergência;

XIV - Ciclovias implantadas com sistema de sinalização horizontal, vertical e semafórico, corretamente iluminadas e sinalizadas com a utilização de materiais refletivos como elemento para visualização noturna e garantindo a preferência e a segurança do pedestre nos locais de travessia;
XV - Segurança urbana nas vias, logradouros, praças, passeios públicos e calçadas;

XVI - Adoção de equipamento e mobiliário urbano de bom projeto, execução e instalação, bem como a instalação de lixeiras em cada face de quadra, preferencialmente próximas das esquinas, assegurada a mobilidade e a acessibilidade de todos os pedestres;

XVII - Instalação de banheiros públicos que atendam também a acessibilidade com condições adequadas de limpeza e higiene, assim como bebedouros públicos em locas de maior afluxo de pedestres, assegurada a mobilidade e a acessibilidade na instalação destes equipamentos;

XVIII - Utilização exclusiva de espécies vegetais adequadas, sadias e seguras na arborização e decoração dos passeios públicos e jardins contíguos à circulação dos pedestres, com cuidados especiais nas áreas próximas às travessias, de forma a evitar situações onde haja o comprometimento da intervisibilidade entre pedestres e condutores, evitando-se eventuais ferimentos e acidentes mediante a retirada imediata dos exemplares e de todas as espécies relacionadas pelo órgão ambiental competente que terá atuação preventiva e sempre que acionado;

XIX - Fruição de vias e logradouros devidamente sinalizados de acordo com as normas do CONTRAN, em especial com a instalação d regulamentação de velocidades mais baixas em áreas de maior afluxo de pedestres;

XX - Requerer à Prefeitura, através de pedido individual ou coletivo, a solução de quaisquer problemas relacionados ao desatendimento dos direitos relacionados nos arts. 3º e 9º e seus incisos I e XX e das ocorrências previstas nos arts. 12 ao 17,
Nota: Redação conforme publicação oficial.

Parágrafo único. É assegurado ao pedestre prioridade sobre todos os demais meios de transporte conforme determinam o Código de Trânsito Brasileiro e a Le Federal de Mobilidade Urbana. Da mesma forma é assegurado tratamento de acessibilidade em toda a rede da Mobilidade a pé, conforme determina a Lei Brasileira de inclusão.

CAPÍTULO VII - DOS DEVERES DO PEDESTRE

Art. 10. São deveres do pedestre:

I - cumprir e zelar pelo cumprimento do presente estatuto, comunicando de forma anônima ou não ao Poder Público as infrações e os descumprimentos da presente lei;

II - cumprir e respeitar a sinalização de trânsito, zelar por sua conservação, utilizar as faixas de pedestres, passarelas e passagens;

III - atravessar de forma segura e objetiva;

IV - ajudar quaisquer crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção durante a sua travessia das vias;

V - caminhar pelo acostamento nas vias sem passeio ou calçada.

CAPÍTULO VIII - DA ILUMINAÇÃO DAS VIAS

Art. 11. O Poder Público priorizará o sistema de iluminação pública das vias e logradouros de acordo com a norma NBR 5101 ou de outra norma que venha a substituí-la, para proporcionar luminosidade suficiente e adequada conforme item 6.1.2.2, mediante instalação e suplementação pontual de luminárias, quando necessário:

I - nas passarelas, nos passeios públicos e calçadas em geral, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos ao nível do piso da faixa de circulação no ponto de menor luminosidade;

II - nas esquinas das vias públicas locais, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura, com pelo menos 15 (quinze) lux, medidos no nível do piso no eixo das vias;

III - nas esquinas das vias públicas coletoras, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura com pelo menos 20 (vinte) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

IV - nas faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas estruturais, quando houver tal travessia, com pelo menos 32 (trinta e dois) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

V - nas demais vias públicas, segundo classificação da norma NBR 5101, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos no eixo da via ao nível do piso.

CAPÍTULO IX - DAS DIRETRIZES RELATIVAS A OBRAS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

Art. 12. A partir dos dados disponibilizados pelo Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, relativos ao volume e fluxo de pedestres, serão estabelecidas áreas e vias prioritárias para serem adequadas às condições adequadas de conforto e segurança para os pedestres.

Art. 13. Os tempos semafóricos deverão ser configurados para levarem em conta a demanda e o fluxo de pedestres para cada área, notadamente as de maior fluxo, visando garantir os direitos previstos nesta lei.

Art. 14. Em novas obras, reformas e projetos viários ou de urbanização, o Poder Público deverá garantir o desenho ou redesenho das vias de forma a assegurar a prioridade e a maior segurança aos pedestres.

Parágrafo único. Caberá ao Poder Público a readequação progressiva das demais vias quanto ao desenho para garantir os objetivos do "caput".

Art. 15. Caberá aos órgãos gestores e operadores de serviços públicos de transporte público compatibilizarem a rede viária e o desenho da rede da Mobilidade a Pé do entorno, em um raio mínimo de 300m, com atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

Parágrafo único. Os órgãos gestores e operadores deverão também planejar os acessos aos equipamentos de transporte público levando em conta o atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

CAPÍTULO X - DAS OBRIGAÇÕES DAS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Art. 16. As concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços públicos que possuam postes, equipamentos ou mobiliário urbano instalados nas calçadas, praças e passeios públicos em desacordo com o disposto no art. 3º desta lei deverão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta Lei, proceder a sua adaptação ou retirada.

§ 1º As concessionárias, permissionárias e autorizadas que não se adaptarem às disposições desta lei serão comunicadas pela Prefeitura para que promovam as modificações necessárias ou retirem seus equipamentos, ficando, em caso de descumprimento, sujeitas às seguintes penalidades até o cumprimento das determinações municipais:

I - advertência por escrito sobre cada local e situação a corrigir;

II - multa de R$ 500,00 (quinhentos reais) por dia, por face de quadra, até cessação da irregularidade.

§ 2º A multa de que trata este artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

CAPÍTULO XI - DA PARTICIPAÇÃO POPULAR NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O PEDESTRE

Art. 18. O Poder Público adotará instrumentos de participação popular e interação com os órgãos competentes para elaboração de políticas públicas atinentes ao pedestre, bem como para fiscalização e cumprimento das disposições do presente Estatuto.

CAPÍTULO XII - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 19. Os imóveis públicos e privados com vagas de estacionamento nos recuos de frente e acesso por guias rebaixadas e os postos de venda de combustível deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei, demarcar o limite físico entre seus alinhamentos e o logradouro, identificando claramente o passeio público, com destaque para sinalização e diferenciação do piso, de acordo com art. 86 do Código de Trânsito Brasileiro , que dispõe sobre a identificação das entradas e saídas de postos de combustíveis, oficinas, estacionamentos e/ou garagens de uso coletivo.

Parágrafo único. O não cumprimento dos preceitos deste artigo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei acarretará ao infrator multa de R$ 2.000,00 (dois mil reais), aplicada mensalmente enquanto perdurar a infração.
Art. 20. É vedado o trânsito de ciclomotor, triciclo motorizado, motocicleta e outros equipamentos motorizados destinados à entrega e venda de produtos nas áreas destinadas à circulação exclusiva de pedestres. Cabe aos demais veículos de tração humana como bicicletas e triciclos de carga trafegarem nesta área com velocidade reduzida e concedendo prioridade total aos pedestres.

§ 1º Os proprietários dos equipamentos com circulação proibida citados no «caput» deste artigo que forem flagrados nas áreas destinadas à circulação ou passagem de pedestres serão considerados em conduta antissocial e imediatamente multados, sendo que, na reincidência, seus equipamentos serão apreendidos, sem prejuízo das demais sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º A multa de que trata o parágrafo anterior deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

§ 3º Caso as áreas de circulação exclusiva de pedestres sejam dotadas de ciclovias ou ciclofaixas, as mesmas deverão ser adequadamente sinalizadas e garantirem a prioridade do pedestre.

Art. 21. É obrigação do Poder Público observar o cumprimento dos direitos do pedestre relacionados no art. 3º e seus incisos, e das ocorrências previstas nos arts. 8º ao 15, mobilizando recursos técnicos e orçamentários, bem como fazer cumprir os preceitos dos demais artigos, estruturando-se adequadamente.

Art. 22. Fica proibido o estacionamento de quaisquer veículos, motorizados ou não, sobre os passeios públicos, calçadas e faixas de pedestres em todo território do Município.

Art. 23. Fica instituída"- terceira semana do mês de julho: a Semana do Pedestre, com a realização de atividades, publicidade e campanhas nas escolas e junto aos grupos da terceira idade acerca dos direitos, deveres e responsabilidades do pedestre."

Art. 24. O disposto no Capítulo IV só poderá ser implantado após regulamentação federal específica.

Art. 25. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 26. Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em Natal, 25 de agosto de 2020.

Paulinho Freire

Presidente

Felipe Alves

Primeiro Secretário

Dickson Nasser Júnior

Segundo Secretário

RESOLUÇÃO Nº 738, DE 06 DE SETEMBRO DE 2018

Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e conforme Decreto n° 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Considerando a necessidade de melhoria das condições de acessibilidade, conforto e segurança na circulação e travessia de pedestres em determinadas áreas residenciais e trechos de vias a elas pertencentes, assim como, em terminais de transporte coletivo, em locais de aglomeração ou entrada de área de pedestres;

Considerando a necessidade de padronização das soluções de engenharia de tráfego, conforme determina o artigo 91 do CTB, bem como o disposto nos artigos 69 a 71, do CTB, que regulamentam a circulação dos pedestres; e

Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 80000.057977/2011-07,

RESOLVE:

Art. 1° A faixa elevada para travessia pedestres é um dispositivo implantado no trecho da pista onde o pavimento é elevado, conforme critérios e sinalização definidos nesta Resolução, respeitando os princípios de utilização estabelecidos no Volume IV – Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN.

Art. 2° A implantação de faixa elevada para travessia de pedestres em vias públicas depende de autorização expressa do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 3º A faixa elevada para travessia de pedestres não deve ser utilizada como dispositivo isolado, mas em conjunto com outras medidas que garantam que os veículos se aproximem numa velocidade segura da travessia, tais como: o controle da velocidade por equipamentos, alterações geométricas, a diminuição da largura da via, a imposição de circulação com trajetória sinuosa e outras.

Art. 4º A faixa elevada para travessia de pedestres deve atender ao projeto-tipo constante do ANEXO I da presente Resolução e apresentar as seguintes dimensões:

I – Comprimento da plataforma: igual à largura da pista, garantidas as condições de drenagem superficial;

II - Largura da plataforma (L_1): no mínimo 5,0m e no máximo 7,0m, garantidas as condições de drenagem superficial. Larguras acima desse intervalo podem ser admitidas, desde que devidamente justificadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito;

III – Rampas: o seu comprimento deve ser igual ao da plataforma. A sua largura (L_2) deve ser calculada de acordo com a altura da faixa elevada, com inclinação entre 5% e 10% a ser estabelecida por estudos de engenharia, em função da velocidade e composição do tráfego;

IV – Altura (H): deve ser igual à altura da calçada, desde que não ultrapasse 15,0cm. Em locais em que a calçada tenha altura superior a 15,0cm, a concordância entre o nível da faixa elevada e o da calçada deve ser feita por meio de rebaixamento da calçada, conforme estabelecido na norma ABNT NBR 9050.

V – O sistema de drenagem deve ser feito de forma a garantir a continuidade de circulação dos pedestres, sem obstáculos e riscos à sua segurança.

Art. 5° Não pode ser implantada travessia elevada para pedestres em via ou trecho de via em que seja observada qualquer uma das seguintes condições: *(com redação dada pela Retificação publicada no DOU nº 175, do dia 11 de setembro de 2018)*

I – Isoladamente, sem outras medidas conjuntas que garantam que os veículos se aproximem com uma velocidade segura da travessia;

II – Com declividade longitudinal superior a 6%;

III – Em via rural, exceto quando apresentar características de via urbana;

IV – Em via arterial, exceto quando justificado por estudos de engenharia;

V – Em via com faixa ou pista exclusiva para ônibus;

VI – Em trecho de pista com mais de duas faixas de circulação, exceto em locais justificados por estudos de engenharia;

VII – Em pista não pavimentada ou inexistência de calçadas;

VIII – Em curva ou situação com interferências visuais que impossibilitem visibilidade do dispositivo à distância;

IX – Em locais desprovidos de iluminação pública ou específica;

X – Em obra de arte e nos 25 metros anteriores e posteriores a estas;

XI – Defronte a guia rebaixada para entrada e saída de veículos.

XII – Em esquinas a menos de 12m do alinhamento do bordo da via transversal, exceto quando justificado por estudo de engenharia.

Parágrafo único: O órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via deve realizar consulta prévia junto a instituições que dão atendimento a deficientes visuais, no caso de implantação de travessia elevada em suas proximidades.

Art. 6° A implantação de travessia elevada para pedestres deve ser acompanhada da devida sinalização, contendo, no mínimo:

I – Sinal de Regulamentação R-19 - "Velocidade máxima permitida", limitando a velocidade em até 30 km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, conforme critérios estabelecidos no Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, do Contran;

II – Sinais de advertência A-18 – "Saliência ou lombada" antecedendo o dispositivo e junto a ele, e A-32b - "Passagem sinalizada de pedestres" ou A-33b - "Passagem sinalizada de escolares" nas proximidades das escolas, acrescidos de seta como informação complementar, conforme desenho constante no ANEXO II da presente Resolução.

III – Demarcação em forma de triângulo, na cor branca, sobre o piso da rampa de acesso da travessia elevada, conforme Anexo I; III e IV; Para garantir o contraste, quando a cor do pavimento for clara, o piso da rampa deve ser pintado de preto;

IV – Demarcação de faixa de pedestres do tipo "zebrada" com largura (L_3) entre 4,0m e
6,0m na plataforma da travessia elevada, conforme critérios estabelecidos no Volume

IV – Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Contran, admitindo-se largura superior, conforme previsto no inciso II, do artigo 4º;

V – A área da calçada próxima ao meio-fio deve ser sinalizada com piso tátil, de acordo com a norma ABNT NBR 9050, conforme mostrado no Anexo I da presente Resolução;

VI – Linha de retenção junto a travessia elevada semaforizada, a ser implantada de acordo com o disposto no Volume IV - Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Contran, respeitada distância mínima de 1,60 m antes do início da rampa.

§ 1º A travessia elevada pode ser precedida de linhas de estímulo de redução de velocidade.

§ 2º Recomenda-se que o piso da plataforma seja executado com material de textura diferenciada do utilizado na calçada ou na pista e piso tátil direcional, para melhoria da segurança na travessia de pessoas com deficiência visual.

Art. 7° A colocação de faixa elevada para travessia de pedestres sem permissão prévia do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via sujeita o infrator às penalidades previstas no §3°, do art. 95, do CTB.

Art. 8º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito terão prazo até 30 de junho de 2019, para adequar às disposições contidas nesta Resolução. *(com redação dada pela Retificação publicada no DOU nº 175, do dia 11 de setembro de 2018)*

Art. 9º Fica revogada a Resolução CONTRAN nº 495, de 5 de junho de 2014.

Art. 10. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Maurício José Alves Pereira
Presidente

João Paulo Syllos
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

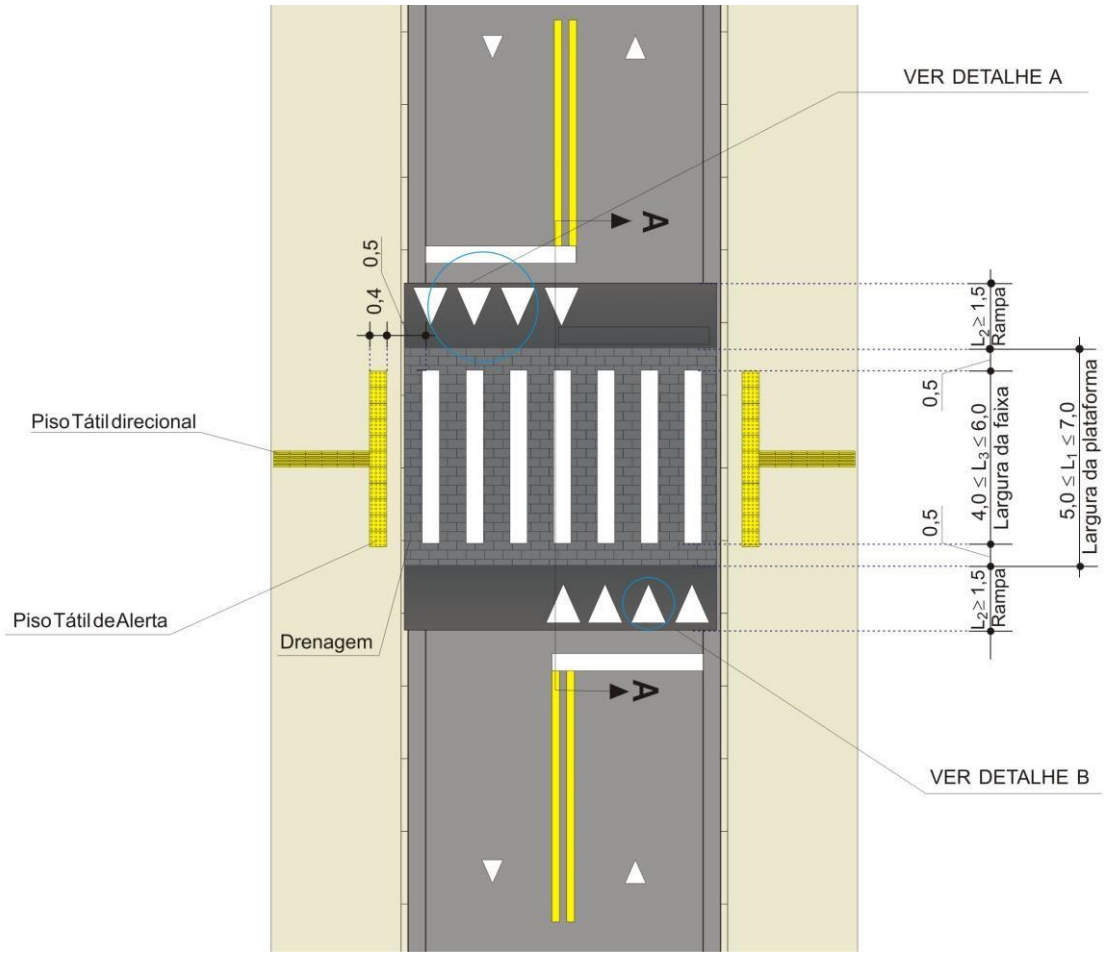
Charles Andrews Sousa Ribeiro
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Bruno Ribeiro da Rocha
Ministério das Cidades

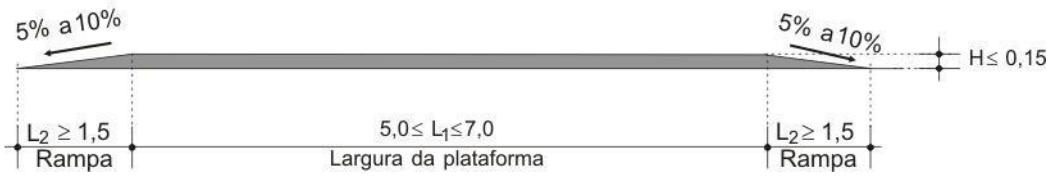
Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

João Paulo de Souza
Agência Nacional de Transportes Terrestres

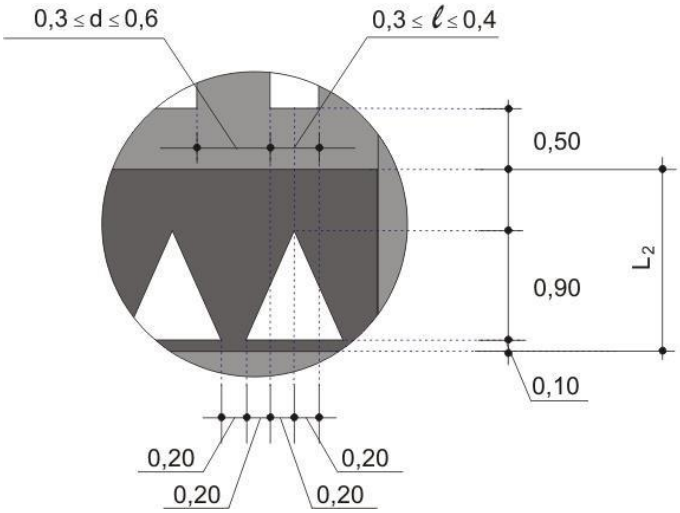
ANEXO I



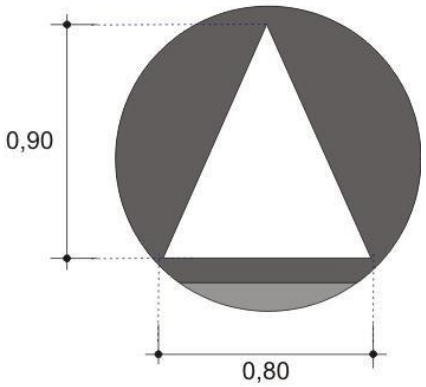
CORTE A-A
medidas em metros
sem escala



DETALHE A



DETALHE B



ANEXO II





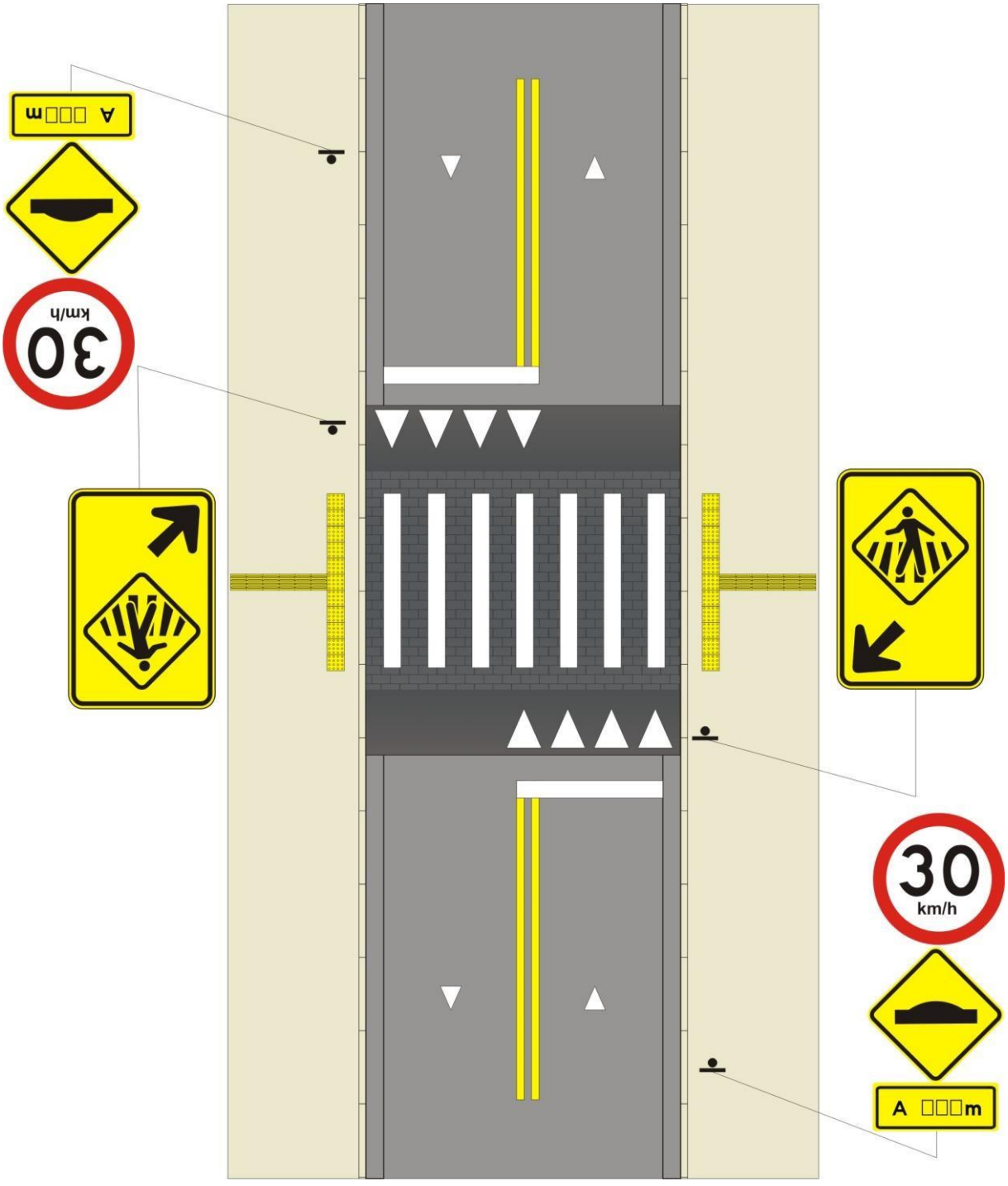








ANEXO III



ANEXO IV

