PROPOSTA DE EMENDA À LEI ORGÂNICA MUNICIPAL
Nº 005/21, de 27 de abril de 21

Dispõe sobre a implantação de Faixa Elevada para Travessia de Pedestre (lombada, redutor de velocidade ou quebra-molas) nas vias urbanas (alteração do Art. 178 da LOM).

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, Estado de Goiás, nos termos do Art. 67-VI combinado com o Art. 90, ambos da Lei Orgânica do Município, PROMULGA a seguinte emenda ao texto da Lei Orgânica do Município de Pires do Rio:

Art. 1° - O Art. 178 da Lei Orgânica Municipal passa a vigorar acrescido de novo inciso e novos parágrafos, com a seguinte redação:

Art. 178 –.....
.....

V - implantar Faixa Elevada para Travessia de Pedestre nas vias urbanas e de expansão urbana.

§ 1° - As Faixas Elevadas para Travessia de Pedestre serão implantadas mediante ato de órgão próprio do Poder Executivo, antecedido de estudo sobre impacto na circulação veicular elaborado por engenheiro de tráfego e trânsito.

§ 2° - A intervenção de que tratam o parágrafo anterior e o inciso V do *caput* obedecerá aos padrões estabelecidos em Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, constituindo-se fator físico de redução de velocidade de veículos e garantia para a segurança de pedestres.
.....

Art. 2° - Revogadas as disposições em contrário, esta emenda entra em vigor na data de sua publicação.

SALA DAS SESSÕES DA CÂMARA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, *Plenário Libório Silva Neto*, em 27 de abril de 2021.

Vereador Júnior da Metasa

Vereador Neneco Vereador Betim Monteiro Vereador Marquim Megassom

Vir/*

Dr. Sandro Barbosa
VEREADOR

JUSTIFICATIVA

Da obra do pranteado Hely Lopes Meirelles colhemos o seguinte escólio:

> *O PODER DE POLÍCIA NO MUNICÍPIO;*
> *O Poder de Polícia nos Logradouros Públicos*
>
> *A polícia administrativa municipal deve estender-se a todos os locais públicos ou particulares abertos à freqüência coletiva* (...).
>
> *À propósito, observou Rasori* (*Amilcar, Revista de Derecho y Administración Municipal*, 1932) *que "os habitantes da cidade, na satisfação de suas várias e complexas necessidades de toda ordem, criam, por assim dizer, o sítio público; ou seja, os espaços onde devem transitar, freqüentar e permanecer"* (...). *Nesses lugares a Administração Municipal dispõe de amplo poder de regulamentação, colimando a segurança, a higiene, o conforto* (...) *e demais condições convenientes ao bem estar do público.*
>
> (...)
>
> *Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres nas vias e logradouros públicos* (...). *A regulamentação do tráfego e do trânsito no perímetro urbano é tarefa privativa da Prefeitura, porque só ela está em condições de conhecer as peculiaridades de cada distrito, de cada bairro e até de cada rua da cidade. Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código de Trânsito, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferecem à coletividade.*
>
> *É dever do Município adotar medidas preventivas de acidente de trânsito, tais como conservação de vias públicas; a diminuição de pontos de atrito na circulação;* ***a redução de velocidade*** *nas zonas movimentadas; a sinalização ou vedação de trânsito nos locais perigosos;* ***a construção de faixas de segurança,*** (...) *e o mais que puder resguardar a incolumidade pessoal dos transeuntes* (Hely Lopes Meirelles, *Direito Municipal Brasileiro*, 6ª ed., 1994, Malheiros, SP, pp 363/364 – ***grifado do original***).

Prossegue o saudoso Mestre:

O trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplice regulamentação – federal, estadual e municipal – conforme a natureza e {o} âmbito do assunto a prover (op. cit., p 318).

Essas regras se distribuem numa escala a partir da União, passando pelos Estados e chegando aos Municípios, cada esfera com sua competência normativa e âmbito próprio e especifico de atuação. A primazia da lei federal visa estabelecer um padrão, único para todas as unidades federativas (CF/88, AArt. 24, § 4º, 22, inciso XI).

A norma geral é o Código de Transito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e alterações posteriores, a mais recente a instituída pela lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, em vigor desde 12 de abril último, concluída a *vacatio legis* de 180 dias:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

~~II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;~~

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas; (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Com essas diretrizes, o CONTRAN editou a Resolução nº 738, de setembro de 2018, estabelecendo padrões e critérios para os Municípios instalarem travessias elevadas para pedestres em vias públicas.

No projeto, menciona-se ***Faixa Elevada para Travessia de Pedestre, lombada, redutor de velocidade ou quebra-molas***, como mesmo nome dessa intervenção do poder público no espaço urbano somente com fins ilustrativos, para conhecimento. Todavia, a denominação adotada na normativa do órgão nacional de trânsito e o padrão nela instituído são mais consonantes com a boa técnica de engenharia de tráfego e trânsito. A primeira vantagem é estabelecer um formato único para todas as cidades brasileiras, garantindo a segurança dos pedestres e motoristas.

A medida baseia-se em três fatores principais:

- A melhoria das condições de mobilidade, acessibilidade e segurança dos pedestres nas vias públicas;
- A ampliação da visibilidade dos pedestres durante a travessia, por estarem em um plano mais elevado;
- A manutenção da velocidade segura dos automóveis na via em qualquer circunstância, mesmo sem a presença de pedestres.

As principais regras para as faixas elevadas são as seguintes:

- A velocidade máxima permitida antes da travessia passou a ser de 30 km/h e não mais de 40 km/h (artigo 6º, I);

- A faixa elevada não deve ser utilizada como dispositivo isolado, mas em conjunto com outras medidas que possibilite velocidade segura, como controle por equipamentos, alterações geométricas, diminuição da largura da via, trajetória sinuosa etc. (artigo 3º);

- A demarcação em forma de triângulo sobre o piso da rampa de acesso, ao invés de amarela, passou a ser de cor branca ou preta, para assegurar o contraste (artigo 6º, III);

- Além dos sinais de advertência também há a necessidade de implantar placas de "saliência ou lombada" antecedendo o equipamento e junto a ele.

A Resolução também delimita o uso do equipamento de intervenção, vetando seja instalado nos seguintes casos:

- Em via rural, exceto quando apresentar características de via urbana;

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

- Em via com faixa ou pista exclusiva para ônibus;

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

- Em obra de arte (passagem subterrânea e passarela) e nos 25 metros anteriores e posteriores a estas;

- Defronte a guia rebaixada para entrada e saída de veículos;

- Em esquinas a menos de 12m do alinhamento do bordo da via transversal.

Por se tratar de uma faixa que fica no mesmo nível da calçada, um cadeirante ou uma mãe com carrinho de bebê, por exemplo, terão mais facilidade para atravessar a rua.

Conforme a Resolução, as travessias de pedestres em nível podem ser rebaixadas; ou seja, no nível da via de veículos, acessíveis por meio de rampa, ou elevadas ao nível da calçada (*lombo faixas*), exigindo que o veículo reduza a velocidade para fazer a transposição. Recomenda que as travessias em nível sejam sempre perpendiculares às vias, de modo a diminuir a exposição dos pedestres aos veículos.

Juntamos fotos desses equipamentos instalados sem dados da localidade, pois foram colhidas na internet. A Resolução 738 do CONTRAN e seus anexos também foram apensados.

Talvez haja perplexidade se esse tipo de matéria pode ter sua tramitação iniciada pelo Parlamento. A resposta é positiva, pois não se trata de lei sobre a organização de serviços públicos (inciso I, § 1º, Art. 91, LOM), considerando que esse tipo de intervenção do espaço urbano é medida corriqueira da Administração, feita, muitas das vezes, sem o pedido da população ou Indicação desta Casa, e, desde setembro de 2018, em desacordo com essa normativa do órgão de cúpula do trânsito brasileiro, até porque o prazo para a adequação encerrou-se em 30 de junho de 2019 (Art. 8º da Resolução 738).

Como a proposição legislativa não cria despesa (não autoriza execução de obra – apenas faz adequação de obras do cotidiano da prefeitura à normativa federal), dispensável acompanhar a estimativa do impacto financeiro e orçamentário, consoante determinam o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e os AArt. 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF, lei complementar 101, de 04 de maio de 2000). Isso porque não se cuida de expandir (no sentido de ampliar obra em execução), e que o aperfeiçoamento da ação governamental nesse caso não significa aumento de despesa; ao contrário, sua adequação vai até diminuir despesas com manutenção e restauração de pontos de redução de velocidade veicular e de acesso dos pedestres aos espaços da cidade.

Por fim, cabe esclarecer: o projeto refere a trânsito e tráfego não como sinonímia, mas termos com sentidos diferentes. Quem ensina é o insigne Hely Lopes Meirelles em sua obra já mencionada:

> *(...) Convém distinguir essas duas atividades: trânsito é o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação; tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte (...). Daí a distinção entre normas de trânsito e normas de tráfego: aquelas dizem respeito às condições de circulação; estas cuidam das condições de transporte nas vias de circulação. Como a circulação e o transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas conjuntamente, embora distintas quanto ao seu objeto e finalidades* (op. cit., p 318).

SALA DAS SESSÕES DA CÂMARA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, *Plenário Libório Silva Neto*, em 27 de abril de 2021.

Vereador Júnior da Metasa

Vereador Neneco Vereador Betim Monteiro Vereador Marquim Megassom

Vir/*



Foto:www.redesulnoticias.com.br SECOM PREFEITURA

Faixas elevadas: porque elas estão se proliferando?

por Icetran | fev 12, 2020 | Segurança | 8 Comentários



Você já deve ter visto uma delas or aí. Afinal, elas são cada vez mais comuns e já estão presente- em muitas cidades. As travessias elevadas, faixas elevadas ou "lombofaixas" vieram para ficar!

Já são muitas as cidades brasileiras que vêm adotando as faixas elevadas como item de segurança pelas ruas. Aliás, essa i é utilizada em países como Inglaterra e Alemanha. Você já viu um a delas? Sabe para que servem?

O objetivo deste equipamento, que nada mais é do que uma faixa de pedestres acima do nível da rua, é fazer com que os MOTORISTAS dêem PRIORIDADE AOS PEDESTRES

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 nº 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. 1º 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. 2º 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:

Continuação da RESOLUÇÃO Nº 738, DE 06 DE SETEMBRO DE 2018

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 4°;

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.

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

§ 2° 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. 8° 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

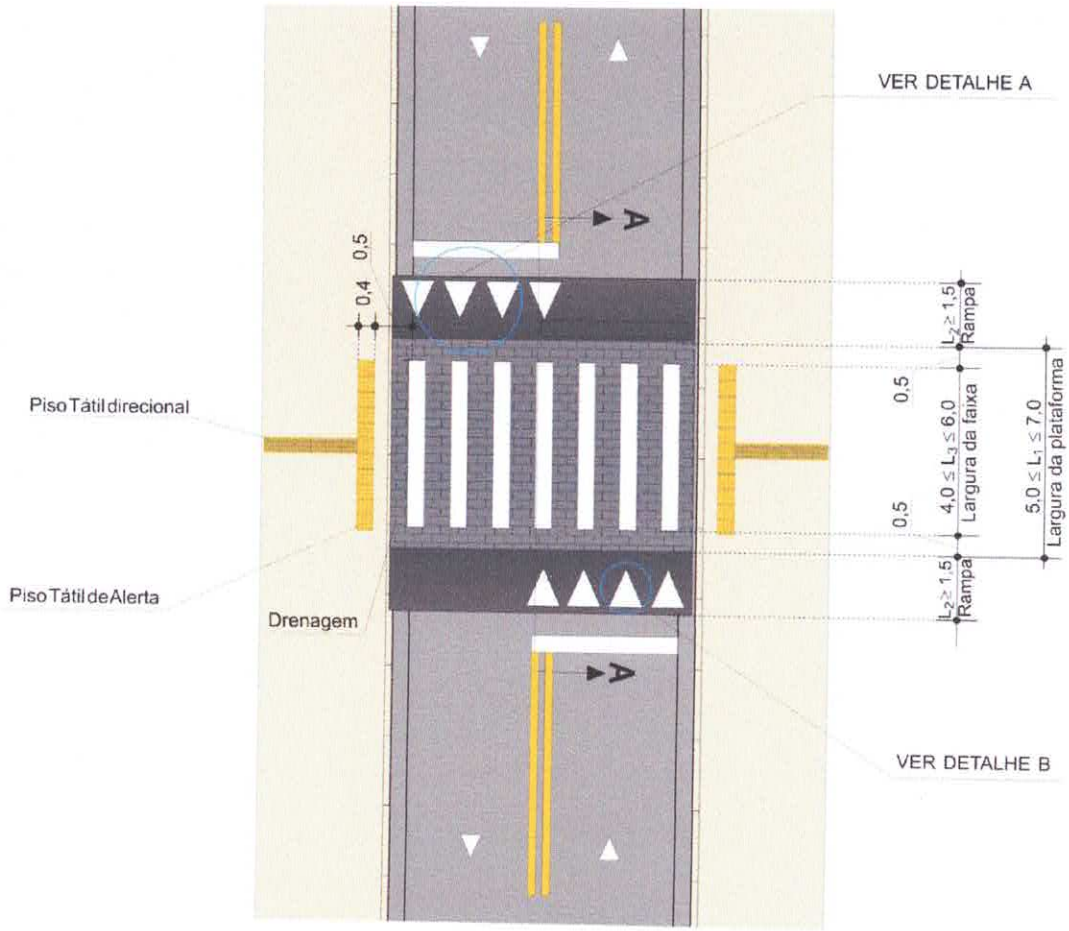
Charles Andrews Sousa Ribeiro
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Bruno Ribeiro da Rocha
Ministério das Cidades

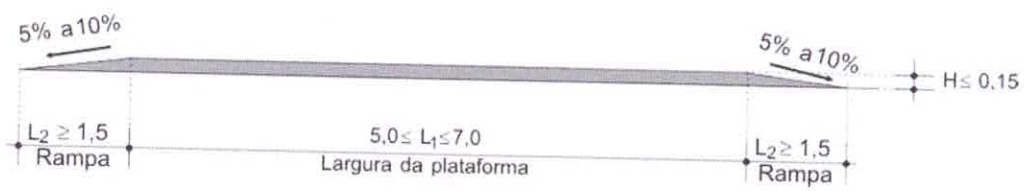
Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

João Paulo de Souza
Agência Nacional de Transportes Terrestres

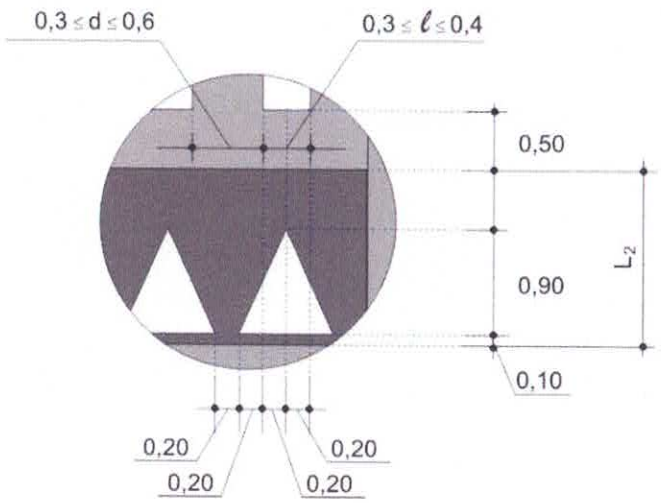
ANEXO I



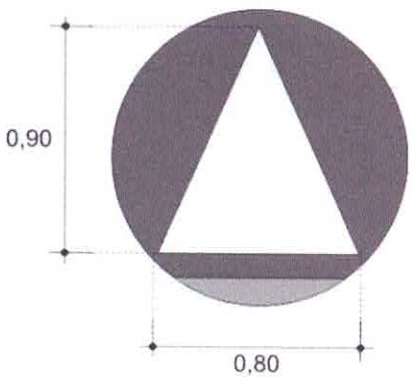
CORTE A-A
medidas em metros
sem escala



DETALHE A



DETALHE B



ANEXO II





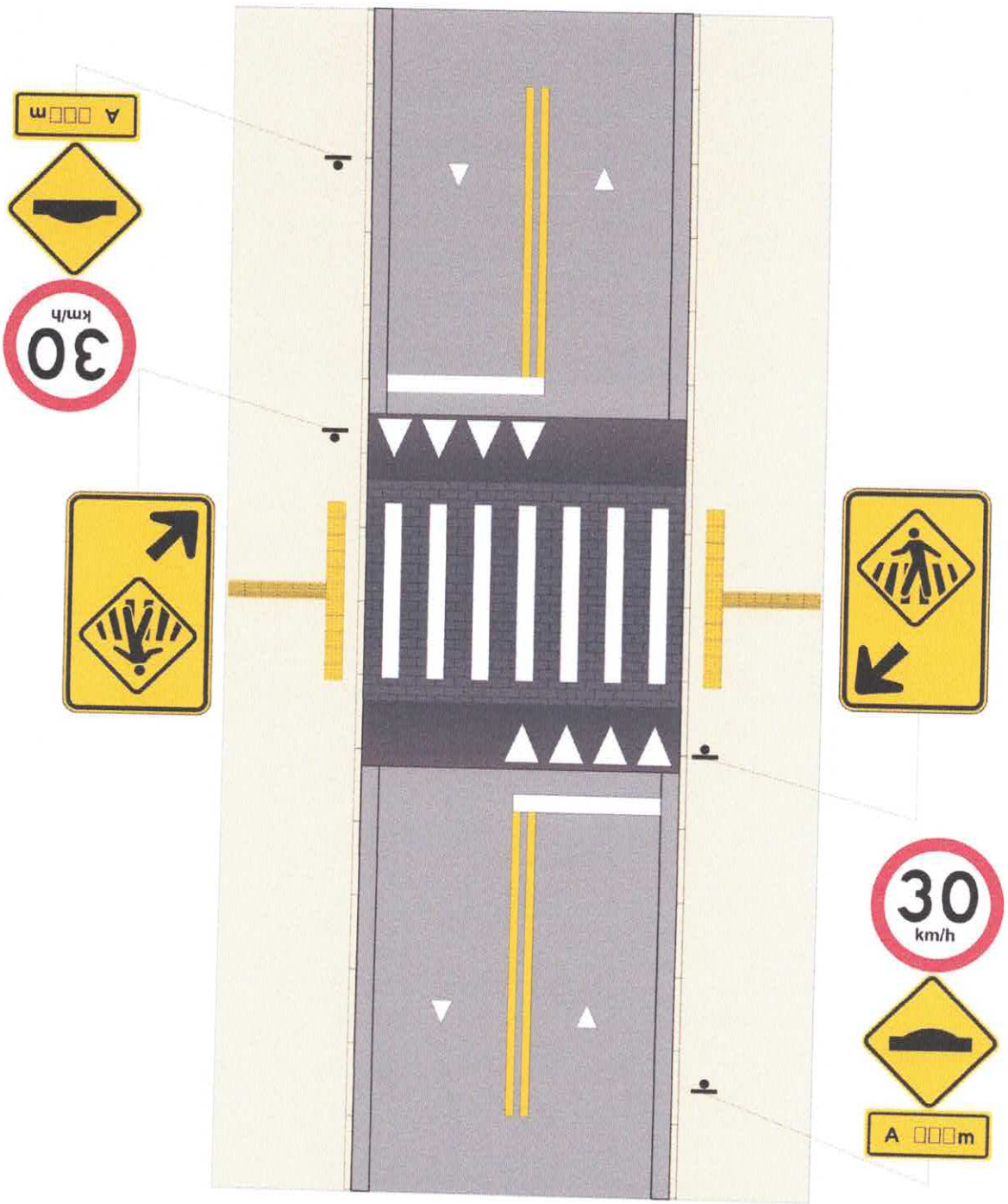








ANEXO III



ANEXO IV

