

ESTADO DE MATO GROSSO

Câmara Municipal de Cáceres

Rua General Osório, Esq. c/ Coronel José Dulce, s/nº - CEP: 78200-000
Fone: (65) 3223-1707 - Fax: 3223-6862 - Cáceres - MT

Site: www.camaracaceres.mt.gov.br

INTERESSADO: DO VER. JOSÉ EDUARDO RAMSAY TORRES - PSC.

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 051 de 22 de novembro de 2018. Que "Institui a obrigatoriedade do Poder Executivo obedecer às resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra molas e lombadas físicas nas vias públicas; e nº 738, de 06 de Setembro de 2018, que dita as regras para instalação de travessia/fixa elevada para pedestres nas vias públicas, e dá outras providências.".

PROTOCOLO Nº: 3.998/2018.

DATA DA ENTRADA: 22 de novembro de 2018.

LIDO NA SESSÃO DE: LIDO Na Sessão de: 86 1 11 2018	VOTAÇÃO EM 1º TURNO/ TURNO ÚNICO: APROVADO Na Sessão de: 25 03 2019	VOTAÇÃO EM 2º TURNO:
--	---	--------------------------------

DATA	COMISSÕES
	☒ Constituição, Justiça, Trabalho e Redação
	☐ Economia, Finanças e Planejamento
	☐ Saúde, Higiene e Promoção Social
	☐ Educação, Desportos, Cultura e Turismo
	☒ Transportes, Urbanismo, Serviços e Obras Públicas
	☐ Indústria, Comércio, Agropecuária e Meio Ambiente
	☐ Fiscalização e Controle
	☐ Especial
	☐ Mista

OBSERVAÇÕES:



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES

PROTOCOLO	CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES Em <u>22 / 11 / 2018</u> Horas <u>11:59</u> Sobre <u>3998</u> Ass. <u>Darlan Burrel</u> Protocolo Interno	☒ Projeto de Lei ☐ Projeto Decreto Legislativo ☐ Projeto de Resolução ☐ Requerimento ☐ Indicação ☐ Moção ☐ Emenda	Nº <u>051</u>
	AUTOR: Vereador(a) José Eduardo Ramsay Torres - PSC		
<u>LIDO</u> ____/____/____	<u>APROVADO 1º TURNO</u> ____/____/____	<u>APROVADO 2º TURNO</u> ____/____/____	☐ <u>APROVADO</u> ☐ <u>REJEITADO</u>
			_____ Presidente da Câmara

PROJETO DE LEI Nº 051 DE 22 DE 11 DE 2018.

“Institui a obrigatoriedade do Poder Executivo obedecer às resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra molas e lombadas físicas nas vias públicas; e nº 738, de 06 de Setembro de 2018, que dita as regras para instalação de travessia/faixa elevada para pedestres nas vias públicas, e dá outras providências”.

PODER LEGISLATIVO DE CÁ CERES, ESTADO DE MATO GROSSO: Faço saber que a Câmara Municipal de Cáceres aprovou e eu sanciono a presente Lei:

Art. 1º - O Poder Executivo Municipal deverá obedecer integralmente às disposições do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, definidas nas **Resoluções de nº 600, de 24 de**



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Maio de 2016 e 738, de 06 de Setembro de 2018, ou nas que venham substituí-las, acompanhando suas atualizações.

Art.2º - Fica a municipalidade obrigada a pintar com tinta amarela, todos os “quebra-molas”, “lombadas físicas” e assemelhados existentes no Município, conforme disposição do Art.6º, IV e Art.7º IV, da resolução nº 600, de 24 de Maio de 2016, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art.3º - No caso de instalação de “travessia/faixa elevada de pedestres” fica a municipalidade obrigada a demarcá-la em forma de triângulo, na cor branca, sobre o piso da rampa de acesso, devendo o piso da rampa ser pintado de preto quando a cor do pavimento for clara, conforme disposição do Art.6º. III, da resolução nº 738, de 06 de Setembro de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Parágrafo único – A demarcação da faixa elevada de pedestres deverá ser do tipo “zebrada”, na cor branca, conforme Art.6º, IV, da resolução nº 738, de 06 de Setembro de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art.4º - Deve ser realizada manutenção permanente e periódica da sinalização que informa sobre a existência da “lombada física”, “quebra-molas” e “travessia/faixa elevada de pedestres”, para garantir a sua visibilidade diurna e noturna.

Parágrafo único - Qualquer cidadão que constatar que alguma lombada física, quebra molas ou travessia/faixa elevada de pedestres está sem a sinalização adequada, como falta de pintura de tinta amarela ou branca, poderá exigir através de petição simples, dirigida a secretaria municipal de trânsito, as providências cabíveis.

Art.5º - O Poder Executivo deverá colocar placas que demonstrem a velocidade máxima permitida na via, bem como que indiquem claramente a “Saliência ou Lombada” para que os



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

motoristas fiquem mais bem orientados na direção de seus veículos e não sejam surpreendidos, conforme disposições do Art.6º e 7º da resolução nº 600, de 24 de Maio de 2016 e Art.6º da resolução 738, de 06 de Setembro de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art. 6º - Durante a fase de construção da lombada física, quebra-molas, ondulação transversal e faixa elevada de pedestres a municipalidade deverá implantar sinalização viária apropriada, advertindo sobre a sua localização.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no que couber.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor em 30 (trinta) dias da data de sua publicação, obrigando as providências administrativas necessárias.

Sala das Sessões, 21 de Novembro de 2018.



Zé Edmarão Torres – PSC
Vereador



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Justificativa

Como sabemos, no Brasil, o número de acidentes de trânsito está a cada dia aumentando mais, devido a diversos fatores, como: má qualidade estrutural das vias, falta de sinalização, imprudência de motoristas e pedestres, consumo de álcool, entre outros.

O presente projeto de lei visa estabelecer que o Município de Cáceres ao instalar ou construir lombadas físicas, quebra-molas e travessia/faixa elevada de pedestres, respeite integralmente as disposições da Resolução nº 600, de 24 de Maio de 2016 e 738, de 06 de Setembro de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, ou outras que venham substituí-las, acompanhando suas atualizações.

O foco da lei é voltado principalmente na sinalização das lombadas, quebra-molas e travessia/faixa elevada de pedestres, que devem ser pintadas de tinta amarela ou branca (conforme disposição específica para cada tipo) para facilitar a visualização dos motoristas, garantindo que os mesmos não sejam pegos de surpresa nas vias.

No Município de Cáceres vemos que muitas vezes as lombadas são instaladas, contudo, a sua sinalização é omissiva, sem as placas devidas e a pintura exigida nas Resoluções do CONTRAN (fotos anexas).

Com a finalidade de evitar acidentes, e principalmente de salvar vidas, apresentamos o projeto de lei para ser submetido a apreciação dos nobres pares.



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

É de se considerar que a CRFB/88 possui a previsão de diversos direitos que são autoaplicáveis.

A matéria não esbarra em qualquer óbice legal, estando amparada no **Art. 24, da Lei Orgânica Municipal** “*Compete à Câmara Municipal, com sanção do Prefeito, dispor sobre todas as matérias atribuídas explícita ou implicitamente ao Município pelas Constituições Federal e Estadual*”.

Notemos o que diz o **Art. 193, da Constituição do Estado de Mato Grosso** “*Cabe à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e estadual, no que couber, e instituir os tributos de competência do Município, nos termos definidos na Constituição Federal e nesta Constituição*”. G.n.

Notemos o que o diz o **Art. 30, I, da Constituição da República Federativa do Brasil** “*Compete aos Municípios: I – legislar sobre assuntos de interesse local*”.

Consoante preleciona **HELY LOPES MEIRELLES** “*é dever do Município adotar medidas preventivas de acidente de trânsito, tais como a conservação das vias públicas, a diminuição dos pontos de atrito na circulação, a redução das velocidades nas zonas movimentadas, a sinalização ou vedação de trânsito nos locais perigosos, a construção de faixas de segurança e abrigo de pedestres, e o mais que puder para resguardar a incolumidade pessoal dos transeuntes.*”¹ G.n.

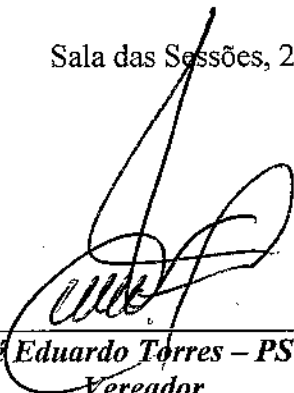
¹ MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Municipal Brasileiro*. São Paulo: Malheiros Editores, 6. Ed., p. 363/364.



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁ CERES

Sendo assim, espera-se contar com o apoio dos i. Vereadores Municipais, que certamente compreenderão a intenção do Projeto de Lei, promovendo o respectivo projeto e optando assim pela aprovação do mesmo.

Sala das Sessões, 21 de Novembro de 2018.



Ze Eduardo Torres – PSC
Vereador

FOTOS DE LOMBADAS E FAIXAS ELEVADAS



Rua General Osório (em frente e escola batista)



Rua General Osório (próximo a gramarca)



Rua das Graúnas

RESOLUÇÃO Nº 600 DE 24 DE MAIO 2016

Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas, disciplinada pelo parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro e proíbe a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares implantados transversalmente à via pública.

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 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando a necessidade de atualizar as normas referentes à implantação de ondulações transversais em vias públicas; e

Considerando o que consta do processo nº 80000.023220/2009-97.

Resolve:

Art. 1º A ondulação transversal pode ser utilizada onde se necessite reduzir a velocidade do veículo de forma imperativa, nos casos em que estudo técnico de engenharia de tráfego demonstre índice significativo ou risco potencial de acidentes cujo fator determinante é o excesso de velocidade praticado no local e onde outras alternativas de engenharia de tráfego são ineficazes.

§ 1º. O estudo técnico a que se refere o caput deve contemplar, no mínimo, as variáveis do modelo constante do **ANEXO I** desta Resolução.

§ 2º. É proibida a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares aplicados transversalmente à via pública.

Art. 2º A implantação de ondulações transversais nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 3º A ondulação transversal pode ser do TIPO A ou do TIPO B e deve atender às características constantes do **ANEXO II** da presente Resolução.

I – Ondulação transversal TIPO A: Pode ser instalada onde ocorre a necessidade de limitar a velocidade máxima para 30km/h, em:

- a) Rodovia, somente em travessia de trecho urbanizado;
- b) Via urbana coletora;
- c) Via urbana local.

II – Ondulação transversal TIPO B: Pode ser instalada somente em via urbana local em que não circulem linhas regulares de transporte coletivo e não seja possível implantar a ondulação transversal do Tipo A, reduzindo pontualmente a velocidade máxima para 20 km/h.

Parágrafo Único - Em casos excepcionais em que haja comprometimento da segurança viária, comprovado mediante estudo técnico de engenharia de tráfego, pode ser adotado o

uso da ondulação transversal TIPO A em rodovia, em situação não contemplada no inciso I, letra “a”, e em via urbana arterial, respeitados os demais critérios estabelecidos nesta Resolução.

Art. 4º Após o período de 1 (um) ano da implantação da ondulação transversal, a autoridade com circunscrição sobre a via deve avaliar o seu desempenho, por meio de estudo de engenharia de tráfego que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante do ANEXO III desta Resolução, devendo estudar outra solução de engenharia quando não for verificada a sua eficácia.

Art. 5º Para a colocação de ondulações transversais do TIPO A e do TIPO B devem ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via:

I - Em rodovia, declividade inferior a 4% ao longo do trecho;

II - Em via urbana e ramos de acesso de rodovias, declividade inferior a 6% ao longo do trecho;

III- Ausência de curva ou interferência que comprometa a visibilidade do dispositivo;

IV – Pavimento em bom estado de conservação;

V – Ausência de guia de calçada (meio-fio) rebaixada, destinada à entrada ou saída de veículos;

VI – Ausência de rebaixamento de calçada para pedestres.

Parágrafo único – A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá implantar ondulação transversal em via com características diferentes das citadas nos incisos I e II do caput, desde que devidamente justificado no estudo técnico previsto no art. 1º.

Art. 6º A colocação de ondulação transversal na via só será admitida se acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de:

I – Placa com o sinal R-19 - “Velocidade Máxima Permitida”, regulamentando a velocidade em 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO A, e em 20 km/h, quando se utilizar a ondulação transversal TIPO B, sempre antecedendo o dispositivo;

II – Placa com o sinal de advertência A-18 - “Saliência ou Lombada”, antes da ondulação transversal, colocada de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constante do ANEXO IV da presente Resolução;

III – Placa com o sinal de advertência A-18 – “Saliência ou Lombada” com seta de posição, colocada junto à ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constante do ANEXO IV da presente Resolução;

IV - Marcas oblíquas, inclinadas, no sentido horário, a 45º em relação à seção transversal da via, com largura mínima de 0,25m, pintadas na cor amarela e espaçadas de no máximo de 0,50 m, alternadamente, sobre o dispositivo, admitindo-se, também a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como a intercalada nas cores preta e amarela, no caso

de pavimento que necessite de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO IV, da presente Resolução.

§ 1º. Quando houver redução da velocidade regulamentada na aproximação da ondulação transversal, esta deve ser gradativa e sinalizada conforme os critérios estabelecidos pelo CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação.

§ 2º. Na situação prevista no § 1º, após a transposição do dispositivo, deve ser implantada sinalização de regulamentação de velocidade.

Art. 7º A implantação de ondulações transversais em série na via só será admitida se acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de: I – Placa com o sinal R-19 - “Velocidade Máxima Permitida”, regulamentando a velocidade em 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO A, e em 20 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO B, sempre antecedendo a série;

II – Placas com o sinal de advertência A-18 - “Saliência ou Lombada”, antes do início da série e com informação complementar indicando a existência de ondulações transversais em série, colocadas de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constante do ANEXO V da presente Resolução;

III – Placa com o sinal de advertência A-18 - “Saliência ou Lombada”, com seta de posição colocada junto a cada ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constantes do ANEXO V da presente Resolução;

IV - Marcas oblíquas, inclinadas, no sentido horário, a 45º em relação à seção transversal da via, com largura mínima de 0,25 m, pintadas na cor amarela e 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 intercalada nas cores preta e amarela, no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO IV, da presente Resolução.

§ 1º. Para que ondulações transversais sucessivas sejam consideradas em série, devem estar espaçadas de no máximo 100m em via urbana e de 200m em rodovia.

§ 2º. A distância mínima entre ondulações sucessivas em via urbana de sentido duplo de circulação deve ser de 50 m, e em via urbana de sentido único de circulação e em rodovia, de 100 m.

§ 3º. Rodovia de pista simples e sentido duplo de circulação, inserida em área urbana cujas características operacionais sejam similares às de via urbana, a distância mínima entre ondulações sucessivas deve ser de 50 m.

§ 4º. Quando houver redução de velocidade regulamentada na aproximação de ondulações sucessivas, esta deve ser gradativa e sinalizada conforme os critérios estabelecidos pelo CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação.

§ 5º. Na situação prevista no § 4º, após a transposição da série de dispositivos, deve ser implantada sinalização de regulamentação de velocidade.

Art. 8º Deve ser realizada manutenção permanente da sinalização prevista nos art. 6º e art. 7º, para garantir a sua visibilidade diurna e noturna.

Art. 9º Durante a fase de construção da ondulação transversal deve ser implantada sinalização viária apropriada, advertindo sobre sua localização.

Art. 10. A implantação de ondulação transversal próxima a uma interseção deve respeitar uma distância mínima de 15 m do alinhamento do meio-fio ou linha de bordo da via transversal, conforme Anexo II.

Art. 11. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve adotar as providências necessárias para a imediata adequação ou remoção das ondulações transversais implantadas de forma irregular ou clandestina.

Art. 12. Os estudos técnicos de que tratam o art. 1º e o art. 4º desta Resolução devem estar disponíveis ao público no órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 13. A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeita o infrator às penalidades previstas no § 3º do art. 95 do CTB.

Art. 14 Os anexos desta Resolução encontram-se disponíveis no sítio eletrônico: www.denatran.gov.br.

Art. 15. Fica revogada a Resolução nº 39, de 21 de maio de 1998 e a Resolução nº 336, de 24 de novembro de 2009. Art. 16. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Alberto Angerami
Presidente

Guilherme Moraes Rego
Ministério da Justiça e Cidadania

Alexandre Euzébio de Moraes
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Rafael Silva Menezes
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Edilson dos Santos Macedo
Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

ANEXO I - ESTUDO TÉCNICO PARA IMPLANTAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

I – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

Razão social: _____

Estado/Município: _____

2 – LOCALIZAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO

- Local: _____
- Nº de pistas da via _____
- () pista central () pista lateral
- Sentido do fluxo: _____

3 – ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

() TIPO A

() Tipo B

Data de implantação no local: ____/____/____

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
- Nº de faixas de trânsito (circulação): _____
- Largura da pista: _____
- Largura da calçada / acostamento: _____
- Tipo do pavimento: _____
- Condições do pavimento: _____
- Velocidade regulamentada: _____
- () Aclive () Declive () Plano () Curva () Rampa de acesso
- Trecho urbano: () Sim () Não
- Fluxo veicular na pista (VMD): _____
- Trânsito de pedestre: () Sim () Ao longo da Via () Transversal à via () Não
- Trânsito de ciclista: () Sim () Ao longo da Via () Transversal à via () Não

5 – HISTÓRICO DE ACIDENTES NO LOCAL

Via Urbana: trecho máximo de 50 m antes e 50 m depois do local.

Via rural: trecho máximo de 500 m antes e 500 m depois do local.

- Até 12 meses antes do início da implantação da ondulação transversal: _____

6 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

- Descrição dos fatores de risco: _____
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da implantação da ondulação transversal: _____
- Outras informações julgadas necessárias: _____

7 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento da ondulação transversal e da sinalização)

8 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

Nome: _____ CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____

Data: ____/____/____

9 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA/CAU:

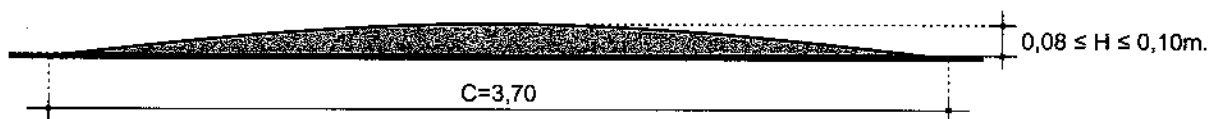
Nome: _____ CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____

Data: ____/____/____

ANEXO II – CARACTERÍSTICAS DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO A:

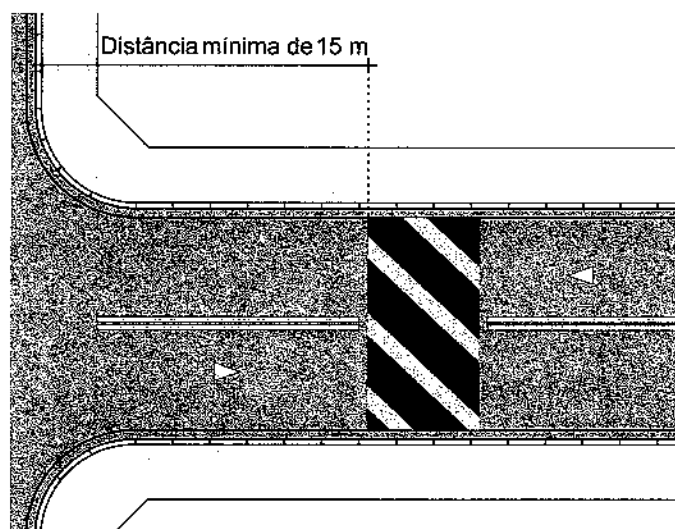
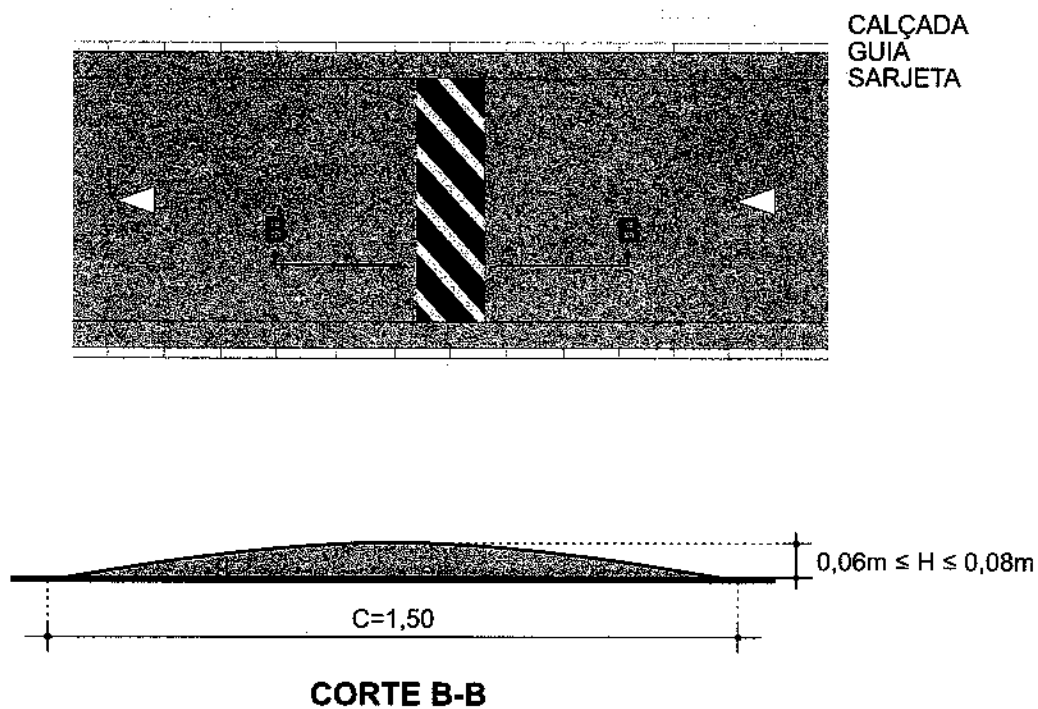
- a) L (Largura) igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) C (Comprimento): 3,70 m;
- c) H (Altura): $0,08\text{m} < h \leq 0,10\text{m}$



CORTE A-A

ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO B:

- a) L (largura): igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) C (Comprimento): 1,50m;
- c) H (altura): $0,06\text{m} \leq h \leq 0,08\text{m}$.



ANEXO III – ESTUDO TÉCNICO PARA O MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL (somente para as novas ondulações)

I – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

Razão social: _____

Estado/Município: _____

2 – LOCALIZAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO

• Local: _____

• Nº de pistas da via _____

• () pista central () pista lateral

• Sentido do fluxo: _____

3 – ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

() TIPO A () Tipo B

Data de implantação no local: ____/____/____

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

• Classificação viária (art. 60 do CTB): _____

• Nº de faixas de trânsito (circulação): _____

• Largura da pista: _____

• Largura da calçada / acostamento: _____

• Tipo do pavimento: _____

• Condições do pavimento: _____

• Velocidade regulamentada: _____

• () Aclive () Declive () Plano () Curva () Rampa de acesso

• Trecho urbano: () Sim () Não

• Fluxo veicular na pista (VMD): _____

• Trânsito de pedestre: () Sim () Ao longo da Via () Transversal à via () Não

• Trânsito de ciclista: () Sim () Ao longo da Via () Transversal à via () Não

5 – HISTÓRICO DE ACIDENTES NO LOCAL

Via Urbana: trecho máximo de 50 m antes e 50 m depois do local.

Via rural: trecho máximo de 500 m antes e 500 m depois do local.

• Até 12 meses antes do início da implantação da ondulação transversal (dados do estudo técnico do Anexo IV): _____ Após 12

meses da implantação da ondulação transversal: _____

• Outras informações julgadas necessárias: _____

7 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento da ondulação transversal e da sinalização)

8 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

Nome: _____ 10 CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____

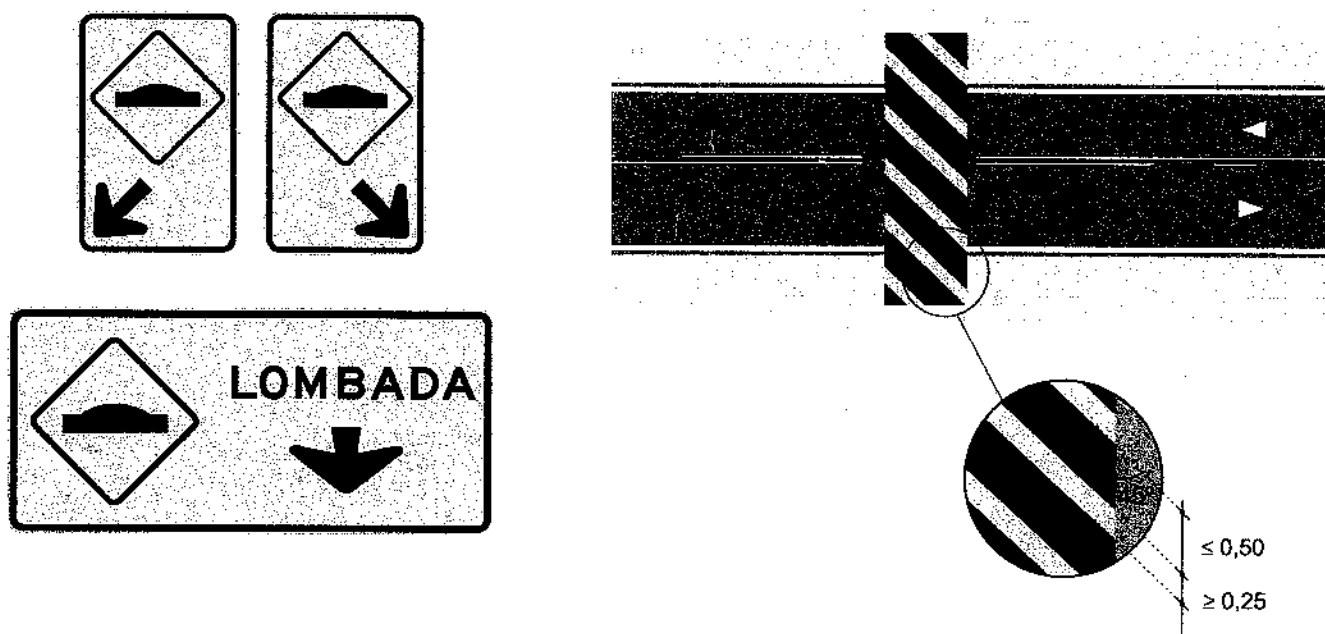
Data: ____/____/____

9 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA/CAU

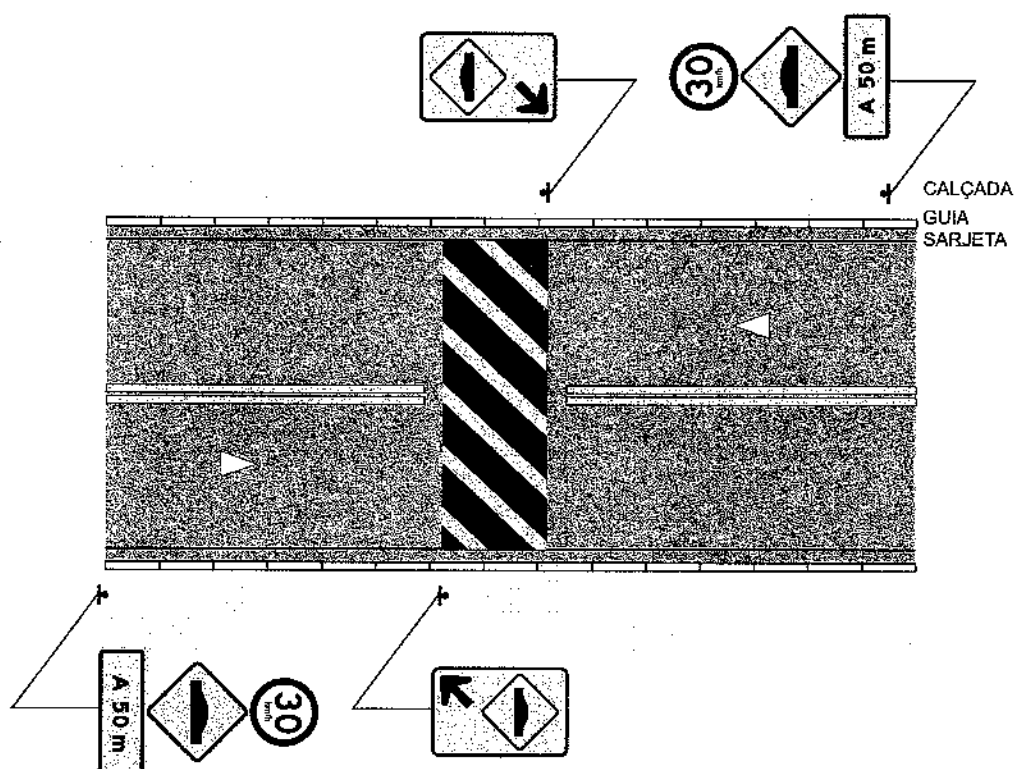
Nome: _____ CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____

Data: ____/____/____

ANEXO IV – SINALIZAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

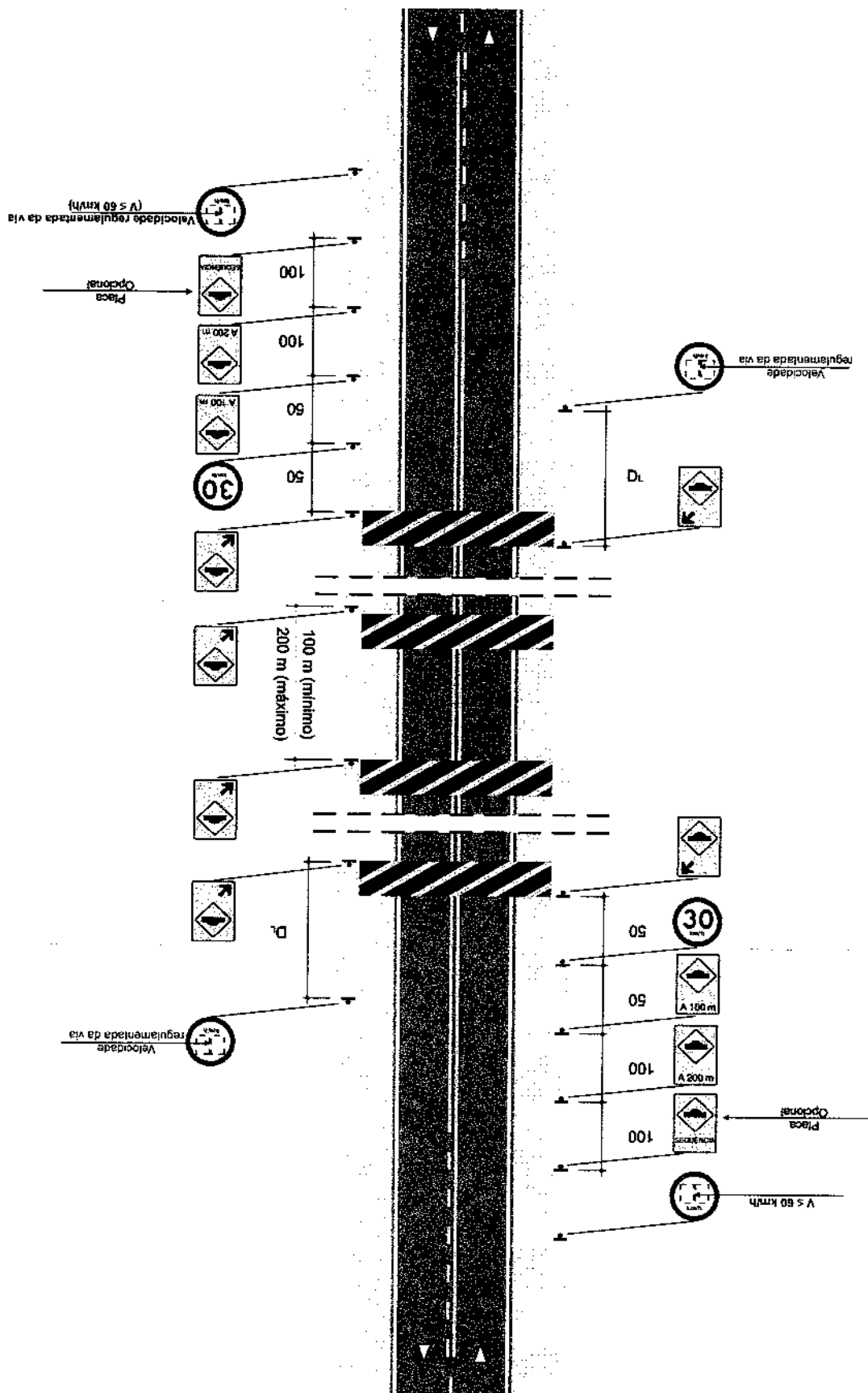


Exemplo de aplicação

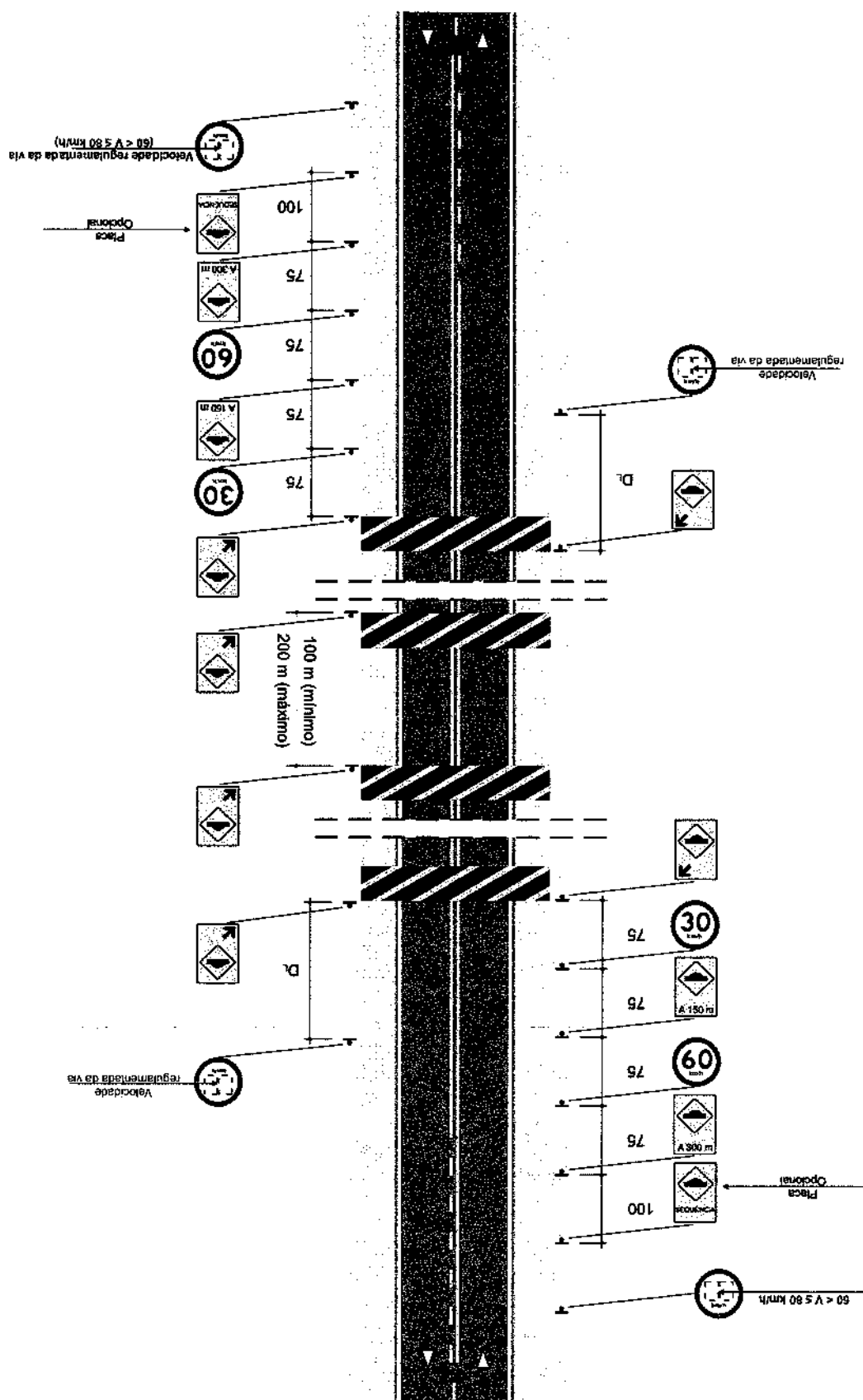


ANEXO V- Exemplos de sequência de ondulações transversais em rodovia

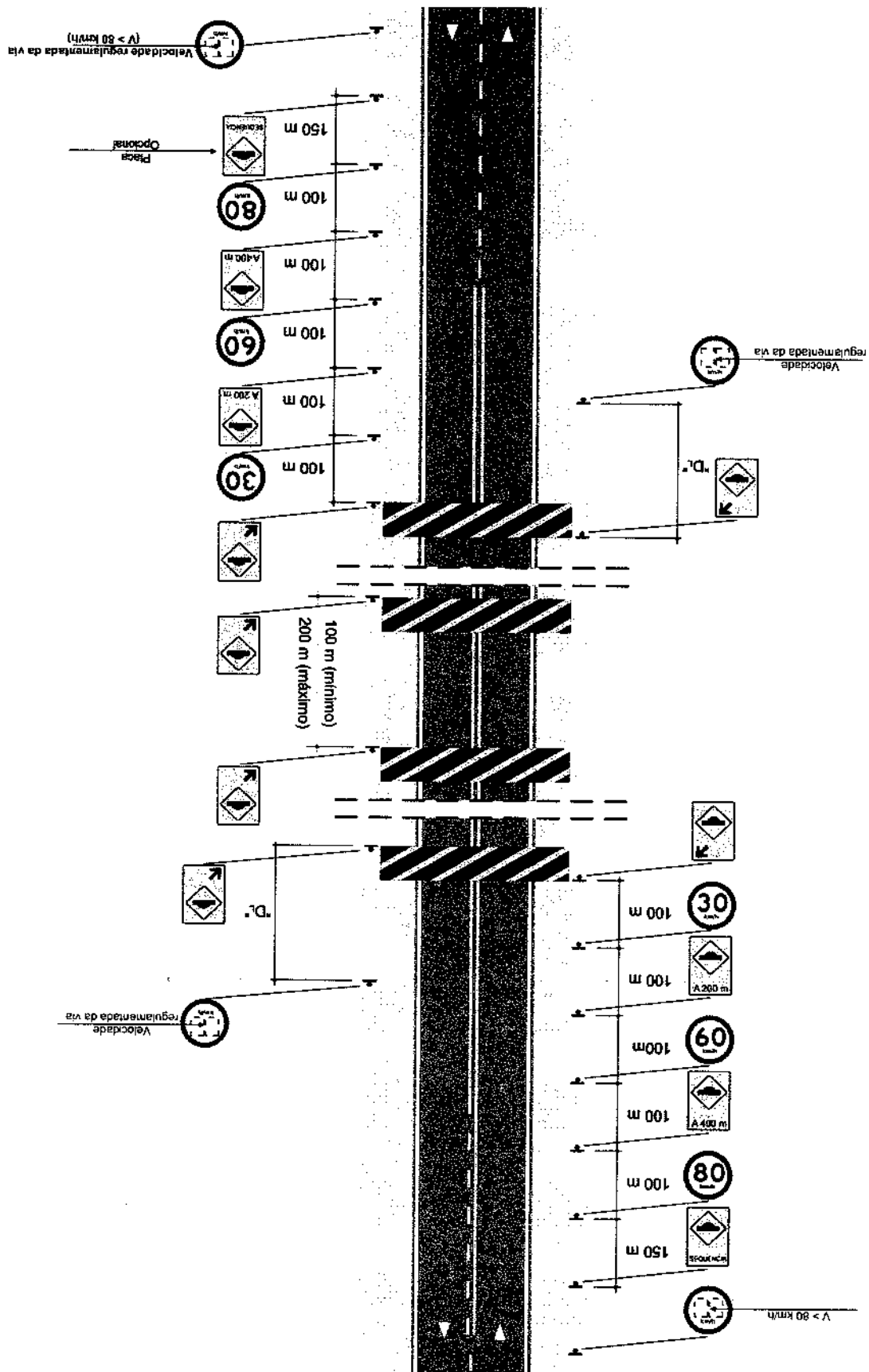
- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade menor ou igual a 60 km/h



- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade maior que 60 km/h e menor ou igual a 80 km/h



- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade maior que 80 km/h.



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:

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. 5º 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. 6º 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. 7º 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 §3º, 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

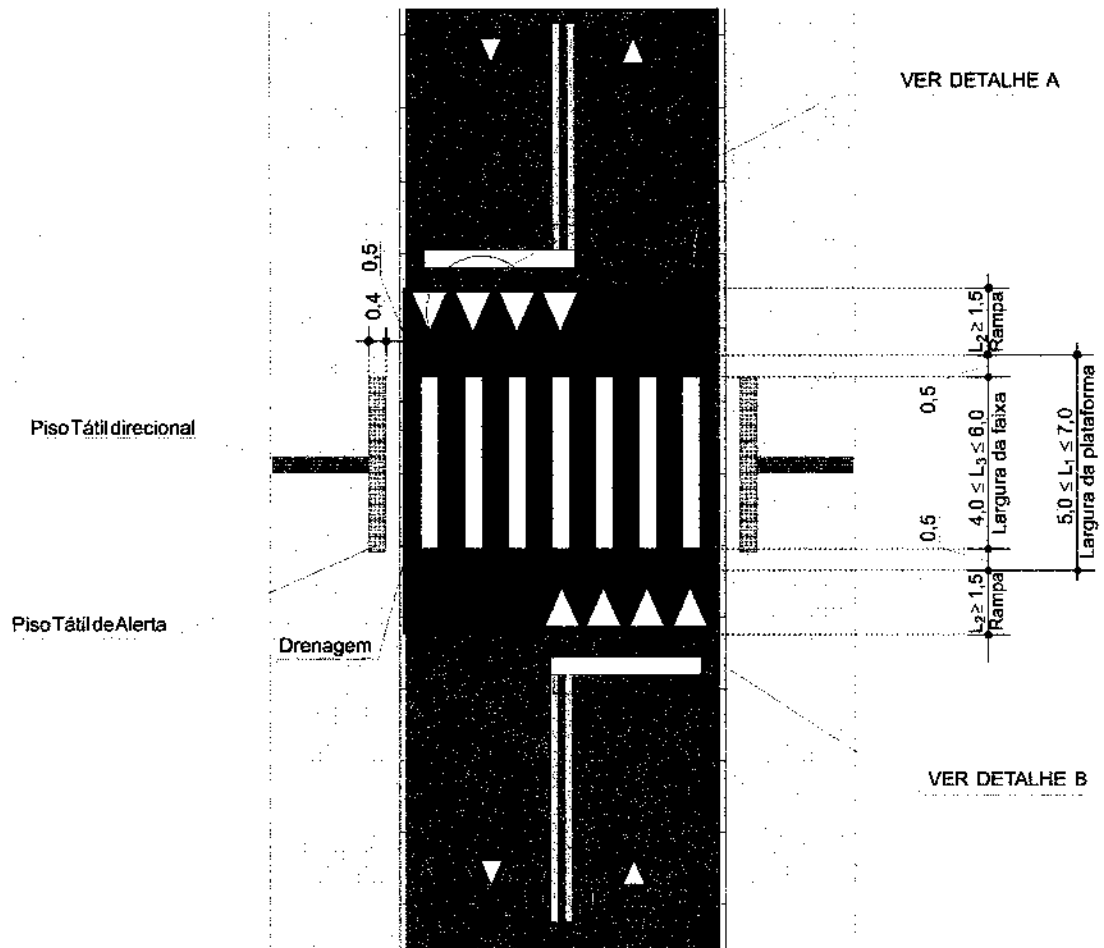
Charles Andrews Sousa Ribeiro
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Bruno Ribeiro da Rocha
Ministério das Cidades

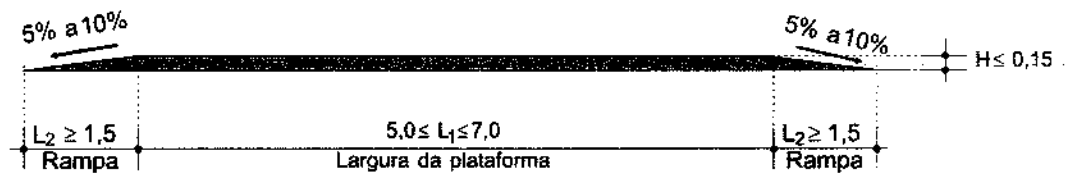
Thomas Paris Caldellas
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

João Paulo de Souza
Agência Nacional de Transportes Terrestres

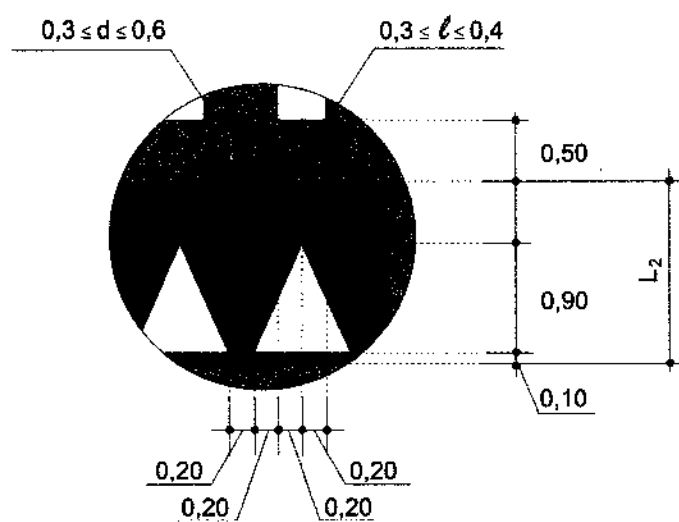
ANEXO I



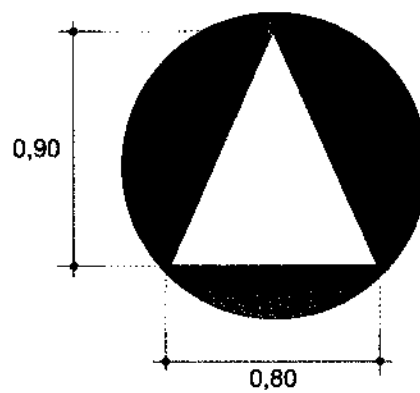
CORTE A-A
medidas em metros
sem escala



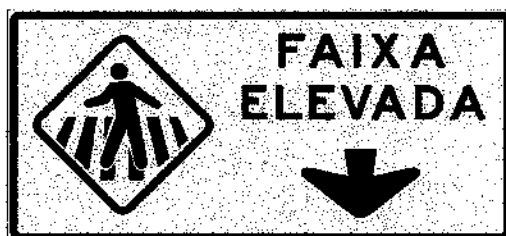
DETALHE A



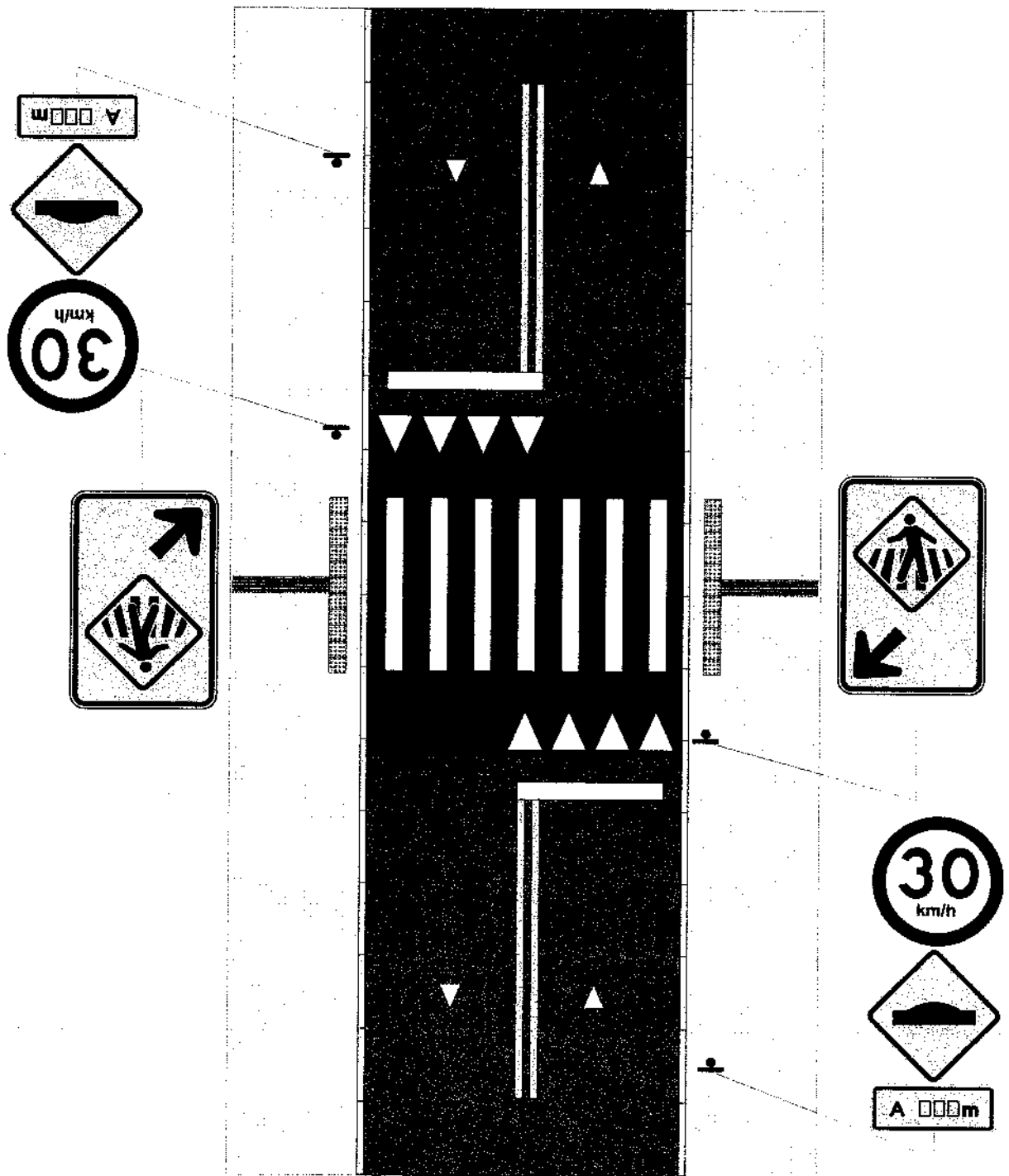
DETALHE B



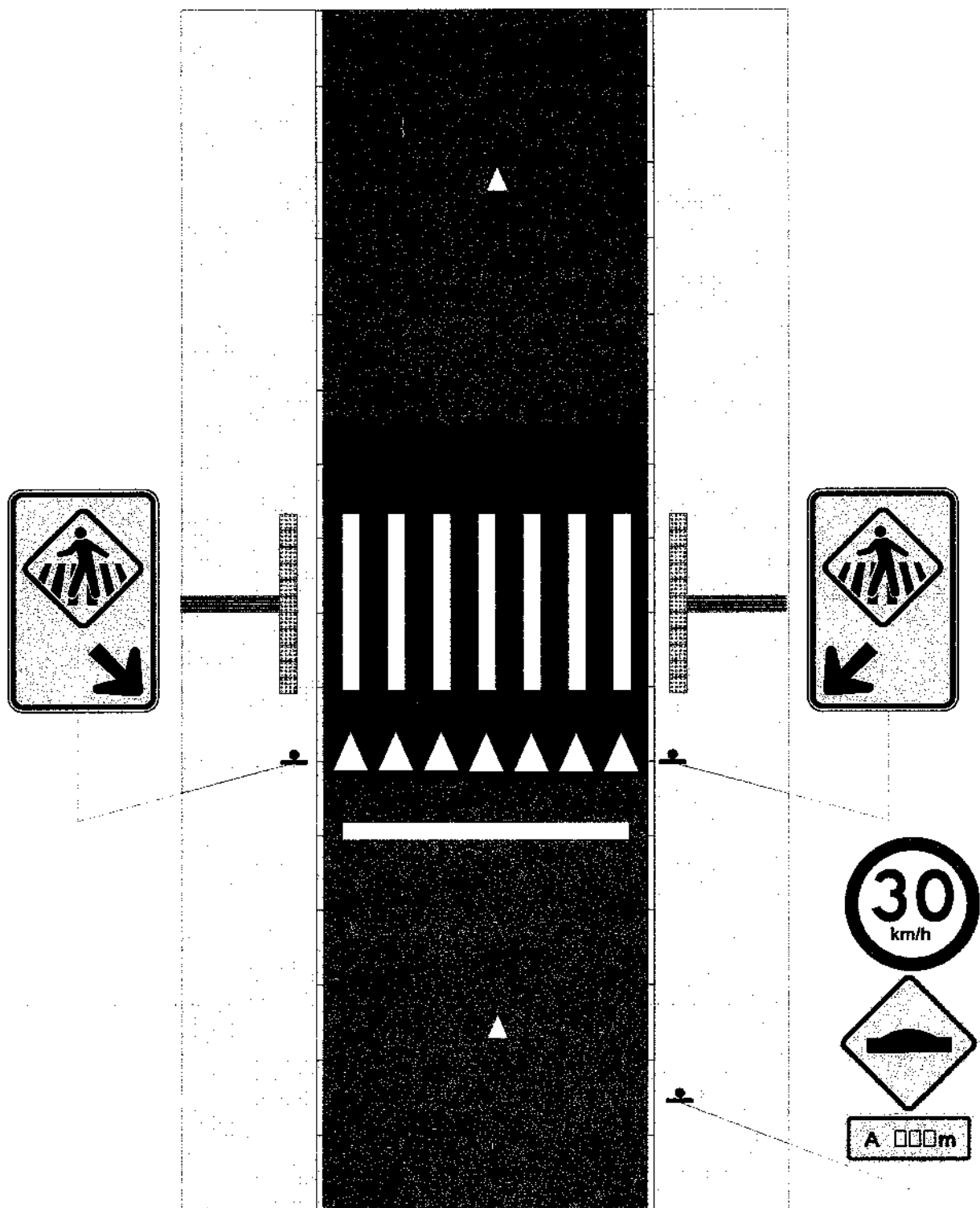
ANEXO II



ANEXO III



ANEXO IV





ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Memorando nº 03/2019 GBZ
Cáceres – MT, 19 de fevereiro de 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Em 20/02/2019

Horas 08:45 Sobrº 348

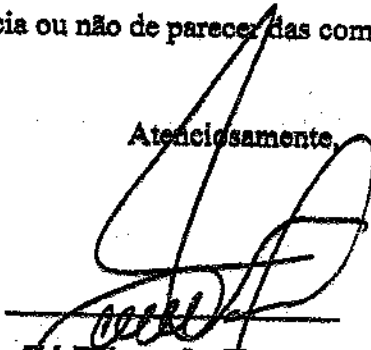
Ass. J. B. M.
Protocolo Interno

Ao Excelentíssimo Presidente da Câmara Municipal de Cáceres

Excelentíssimo Senhor Presidente, ao tempo que lhe cumprimento, venho, por meio do presente expediente, requerer de Vossa Excelência que promova a inclusão na pauta da sessão ordinária a ser realizada no dia 25 de fevereiro de 2018, a análise do Projeto de Lei nº 51 de 22 de novembro de 2018. "Institui a obrigatoriedade do Poder Executivo obedecer às resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra molas e lombadas físicas nas vias públicas; e nº 738, de 06 de Setembro de 2018, que dita as regras para instalação de travessia/fixa elevada para pedestres nas vias públicas, e da outras providências." e o Projeto de Lei nº 52 de 22 de novembro de 2018. "Dispõe sobre o agendamento de consultas e atendimento médico por telefone às pessoas idosas e/o portadoras de deficiências nas unidades de saúde no Município de Cáceres-MT.", ambos lidos na SESSÃO do dia 26/11/18.

O presente pedido se dá em razão de o prazo das comissões já estar expirado, nos termos do artigo 246, § 1º, do Regimento Interno, estando a matéria pronta para discussão e votação, independente da existência ou não de parecer das comissões pertinentes.

Atenciosamente


Zé Eduardo Torres
Vereador - PSC

À SECRETARIA LEGISLATIVA PARA ATENDIMENTO.

20/02/2019

21-02-19



**ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES**

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA, TRABALHO E REDAÇÃO

Parecer nº 25/2019

Referência: Processo nº 3.998/2018.

Assunto: Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018.

Interessado (a): Vereador José Eduardo Ramsay Torres - PSC

Assinado por: Vereador José Eduardo Ramsay Torres - PSC

I – DO RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018, que institui a obrigatoriedade do Poder Executivo obedecer as Resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra-molas e lombadas físicas nas vias públicas e nº 738, de 06 de setembro de 2018, que dita as regras para instalação de travessa/fixa elevada para pedestres nas vias públicas e dá outras providências.

Este é o Relatório.

II – DO VOTO DO RELATOR:

O projeto de lei acima ementado possui 8 artigos, e prevê a obrigatoriedade do município de Cáceres/MT em seguir as Resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra-molas e lombadas físicas nas vias públicas e nº 738, de 06 de setembro de 2018.



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Com efeito, a Resolução do Contran nº 600, de 24 de maio de 2016, estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas, disciplinada pelo parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro e proíbe a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares implantados transversalmente à via pública.

Por sua vez a Resolução do Contran nº 738, de 06 de setembro de 2018, estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas.

Segundo consta da justificativa apresentada pelo autor do presente projeto de lei, o número de acidentes de trânsito está aumentando a cada dia, devido a diversos fatores, dentre eles destaca-se a má qualidade estrutural das vias de nosso município, a falta de sinalização, a imprudência dos motoristas e pedestres, etc.

Disse ainda que o foco do presente projeto de lei é principalmente voltado para a sinalização das lombadas, quebra-molas e travessia/faixa elevada de pedestres, que devem ser pintadas de tinta amarela ou branca conforme disposição específica de cada tipo de estrutura, para facilitar a visualização dos motoristas, garantindo que os mesmos não sejam pegos de surpresa nas vias.

Foi afirmado ainda que o município de Cáceres, quando da instalação das lombadas e faixas elevadas, não realiza a pintura adequada, muito menos sinaliza esses locais, de acordo com as normas estabelecidas nas resoluções do Contram.

Assim, o presente projeto de lei visa a obrigar o município de Cáceres a seguir as regras estabelecidas nessas resoluções, garantindo maior visibilidade nas lombadas e faixas elevadas, com o objetivo de salvar vidas, e, por consequência, evitar acidentes nas vias de nosso município.



**ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES**

O presente projeto de lei é interessante, e merece o apoio desta Casa de Leis, pois, realmente é grande o número de acidentes em nosso município, envolvendo principalmente motociclistas, que muitas das vezes são pegos de surpresa com lombadas e faixas elevadas sem sinalização.

Nesse contexto, calha trazer à baila um estudo acadêmico feito por alunos e professores do curso de Administração da Fapan¹, intitulado ÍNDICE DE ACIDENTES NO PERÍMETRO URBANO DE CÁCERES, revelou dados interessantes sobre a causas dos acidentes em nosso município, senão vejamos:

“RESUMO: Com a finalidade de alertar os já condutores e aos futuros condutores realizamos uma pesquisa de modo que possa trazer resultados positivos em relação a falta de prudência no transito. Com o número alarmante de acidentes ocorridos nos últimos três anos constatamos um período critico no que se refere a falta de sinalização e na falta de infraestrutura, nas vias urbanas. Assim o presente estudo verificou que o fator predominante é o comportamento de risco adotado pelos condutores na grande maioria por jovens entre 20 e 29 anos que conduziam motocicletas que ocasionam graves acidentes deixando em estado de deficiência física, mental ou levando-o ao óbito. Segundo dados cedidos pela 2ª companhia de bombeiros militar (2ª CIBM) foram atendidos pela corporação 812 ocorrências relacionadas ao transito. Em 2012 foram registrados 575 acidentes envolvendo condutores de motocicletas isso representou 70,8% do total de acidentes ocorridos naquele ano. Estimativas demonstram que para 2015 a média será de 3,47 acidentes por dia na cidade de Cáceres. isso demonstra a necessidade urgente de uma prática mais ostensiva das autoridades competentes.”

¹ Disponível em: <https://fapan.edu.br/wp-content/uploads/sites/14/2018/04/ed7/10.pdf>, consultado em 25/02/2019 às 16:20h



**ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES**

No mais, salvo melhor juízo, não vislumbramos violação a eventual competência privativa do Chefe do Poder Executivo, prevista no artigo 48, da Lei Orgânica Municipal, vez que, ao nosso ver, a matéria pode ter o Processo Legislativo iniciado por Membros deste Poder Legislativo Municipal.

DA EMENDA:

Por outro lado, em análise ao artigo 2º, do presente projeto de lei, foi estabelecido o termo “**municipalidade**”, o que entendemos ser muito abrangente, podendo trazer confusão no momento de cumprimento do que restou estabelecido neste projeto de lei.

Assim, sugerimos emenda a este artigo 2º, para substituir o termo “municipalidade” por “Poder Executivo”, guardando congruência com o disposto no artigo 5º, do presente projeto de lei:

“Art. 2º - Fica o Poder Executivo obrigado a pintar com tinta amarela, todos os “quebra-molas”, “lombadas físicas” e assemelhados existentes no Município, conforme disposição do Art. 6º, inciso IV e Art. 7º, inciso IV, da resolução nº 600, de 24 de maio de 2016, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”

Diante do exposto, baseando nos fundamentos acima citados, voto pela **constitucionalidade e legalidade** do Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018, com a emenda acima sugerida.

III - DECISÃO DA COMISSÃO:

A Comissão de Constituição e Justiça, Trabalho e Redação acolhe e acompanha o voto do relator, votando pela **constitucionalidade e legalidade** do Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018, com a emenda sugerida pelo Relator.



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

É o nosso parecer, o qual submetemos à elevada apreciação plenária desta Casa de Leis.

Sala das Sessões, em 25 de fevereiro de 2019.

Cézare Pastorello - Solidariedade

PRÉSIDENTE

Valter de Andrade Zacarkim - PTB

RELATOR

Alvasir Ferreira de Alencar - PP

MEMBRO



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

COMISSÃO DE TRASPORTES, URBANISMO, SERVIÇOS E OBRAS PÚBLICAS

Parecer nº 26/2019

Referência: Processo nº 3.998/2018.

Assunto: Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018.

Interessado (a): Vereador José Eduardo Ramsay Torres - PSC

Assinado por: Vereador José Eduardo Ramsay Torres - PSC

I – DO RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018, que institui a obrigatoriedade do Poder Executivo obedecer as Resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra-molas e lombadas físicas nas vias públicas e nº 738, de 06 de setembro de 2018, que dita as regras para instalação de travessa/fixa elevada para pedestres nas vias públicas e dá outras providências.

Este é o Relatório.

II – DO VOTO DO RELATOR:

O artigo 42, inciso V, do Regimento Interno desta Câmara Municipal prevê que compete à Comissão de Transportes, Urbanismo, Serviços e Obras Públicas opinar quanto às matérias referentes a proposições e assuntos relativos a serviços e obras públicas e ao seu uso e gozo.



**ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES**

O presente projeto de lei possui 8 artigos, e prevê a obrigatoriedade do município de Cáceres/MT em seguir as Resoluções do CONTRAN nº 600, de 24 de maio de 2016, que dita as regras para instalação de quebra-molas e lombadas físicas nas vias públicas e nº 738, de 06 de setembro de 2018.

Sob o aspecto jurídico, a Comissão de Constituição, Justiça, Trabalho e Redação afirmou que nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei.

Segundo as lições do doutrinador José Nilo de Castro, *"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município"* (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).

Em conclusão, a Câmara Municipal estabelece normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Chefe do Poder Executivo Municipal.

É nisso exatamente que reside as normas estabelecidas neste projeto de lei, que visa estabelecer um poder regulatório, genérico e abstrato em relação as faixas elevadas e lombadas realizadas pelo Poder Executivo Municipal.

Portanto, o projeto está amparado no art. 30, incisos I e VIII, da Constituição Federal; e artigo 6º, inciso I, da Lei Orgânica do Município.



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Cumprido os requisitos legais, e, baseando nos fundamentos acima citados, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018.

III - DA DECISÃO DA COMISSÃO:

A Comissão de Transportes, Urbanismo, Serviços e Obras Públicas, acolhe e acompanha o voto do Relator, votando pela aprovação do Projeto de Lei nº 51, de 22 de novembro de 2018.

Sala das Sessões, 25 de fevereiro de 2019.

Creude de Arruda Castrillon - PODEMOS

PRESIDENTE

Valter de Andrade Zacarkim - PTB

RELATOR

Rosinei Neves da Silva - PV

MEMBRO