



## Indicação Nº157/2017

EXMO SR.

ADRIANO PIMENTA

PRESIDENTE DA CÂMARA DOS VEREADORES DE SÃO SIMÃO-GOIÁS

NOBRES VEREADORES

O infra-assinado FÁBIO MOURA SIQUEIRA (KEBINHA), Vereador deste município, vem com o devido acatamento INDICAR ao Poder Executivo que os órgãos executores e ou responsáveis em atender as Indicações e Requerimentos dos Nobres Pares, bem como os anseios da Comunidade no que tange a implantação de “QUEBRA-MOLAS” como instrumento de redutores de velocidade, atentem-se para as normas e dispositivos do CTB – Código de Trânsito Brasileiro que em seu parágrafo único do artigo 94 proíbe a utilização de ondulações transversais - vulgarmente conhecidas como “lombadas” ou “quebra-molas”, como redutores de velocidade e igualmente a Resolução do CONTRAN nº 336/09 que proíbe também a utilização de tachas e tachões (conhecidos como “tartarugas”) para o mesmo fim.

Assim sendo, sugiro que nos locais indicados para tal por suas excelências os Senhores (as) Vereadores (as) os conhecidos popularmente por “Quebra-Molas sejam substituídos e que sejam implantadas as chamadas “Lombo-faixas” que trata-se, resumidamente, de uma junção da faixa de pedestres com um redutor de velocidade, motivo pelo qual alguns a denominam de “Lombo-faixa” (em alusão às lombadas) e ou “Travessia Elevada para Pedestre e, sua implantação depende, obviamente, da análise do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, com circunscrição sobre a via, que deve atender aos requisitos da Resolução n. 495/14.

Na oportunidade reforço as já solicitadas por meus Nobres Pares e sugiro algumas outras localidades para análise do órgão responsável para viabilização da implantação imediata das “Lombo-faixas”, são elas:

-Imediações da Escola Municipal Antônio Eustáquio, sendo uma “Lombo-faixa” atravessando a Av. Goiás sentido Rua 56 e outra atravessando da Rua 56 para Av. Goiás sentido Centro;

-Escola Infantil Ester Giordani atravessando de frente o referido local, cito a Travessia da Av. Goiás de um lado a outro;

-Av. Goiás atravessando de uma extremidade a outra nas esquinas da Rua 14 no Setor Cemig sentido Rua 14 do Setor Popular, cito nas imediações do Hotel Paranaíba devido ao Fluxo de alunos da Escola Cora Coralina;

-Imediações do Ginásio de Esportes “Antônio de Brito”, iniciando de frente ao local supracitado na Av. Brasil sentido descendo para a Rua 56;

-Atravessando a Av. Brasil em Frente ao Hospital/Pronto Socorro/Farmacinha sentido ao Correios ou Vice-Versa;

-Imediações da Escola Municipal José Porfírio Nogueira de frente ao referido local atravessando a Rua 14 de uma extremidade a outra;

-Rua 02, atravessando a mesma na esquina com Rua 29, ligando o Setor Sol Nascente ao Jardim Liberdade I, através das vias Nildo Teles e 27;

-Rua 02, atravessando a referida Rua na Esquina com Av. Afonso Pena ligando Setor Comercial Sul ao Jardim Liberdade II;

-Av. MG atravessando da Rua 11 para Rua 60, ligando o Setor Popular/Centro Baixo/Vila Bela;

-Av. MG atravessando da Rua 25 para o Quarteirão da Feira Coberta sentido Centro Baixo/Vila Bela via Rua 64;



- Avenida do Lago atravessando de uma extremidade a outra da Via supracitada entre as Ruas 42 da Vila Bela e Rua 44 da Cidade Jardim ligando as referidas Comunidades e Bairros;
- Av, RJ de uma extremidade a outra ligando a Rua 01 do Setor Cemig à Av. Bahia Centro Alto/ Vila Aeroporto;
- Av, RJ de uma extremidade a outra ligando na Esquina com Av. SP;
- Av. Brasil de Frente a Escola Dona Ambrosina de uma extremidade a outra, no Distrito de Itaguaçu;
- Av. Brasil de uma extremidade a outra na Esquina da Rua Cinco, no Distrito de Itaguaçu;

Segue em anexo normas para execução do proposto com as devidas medidas e demais informações para implantação do Instrumento supracitado.

## JUSTIFICATIVA

CONSIDERANDO o aumento em grandes proporções do fluxo de veículos e transeuntes, este novo modelo de redutor de velocidade vem como forma segura de uso das vias públicas, com menos velocidade dos veículos, sendo alternativa para diminuir impactos aos acidentes. Visto que esta mudança melhorará a acessibilidade e trará maior tranquilidade aos munícipes aos acidentes. Visto que esta mudança melhorará a acessibilidade e trará maior tranquilidade aos munícipes.

Visando proporcionar mais segurança aos pedestres, como forma de moderação de tráfego e com o objetivo de evitar que transeuntes sejam atropelados ao atravessarem tais vias, já que, os condutores terão que diminuir a velocidade para passarem sobre as `Lombo-Faixas`, diminuindo assim o risco de atropelamentos.

Com tais justificativas que esta indicação encontra força devido aos locais sugeridos atualmente contar com alto fluxo de veículos de passeio, de cargas e, principalmente de pedestres, uma vez que, todas as vias citadas conta com uma alta concentração e fluxo de pessoas utilizando esses espaços e, devido ao grande fluxo de veículos vem dificultando e colocando em risco a travessia dos pedestres que dependem em se locomoverem de um lado para o outro das referidas vias, correndo sérios riscos de sofrerem acidentes graves, uma vez que, as pistas que cortam os locais supracitados favorece a alta velocidade, contudo, esperamos que seja providenciado o que aqui se Indica.

PEDE E ESPERA DEFERIMENTO.

São Simão GO, aos 07 de agosto de 2017.

Fábio Moura Siqueira - KEBINHA  
Vereador 1º Secretário



## ANEXO À INDICAÇÃO de Nº /2017

Resolução n. 495/14 (artigo 3º) os seguintes requisitos, de observância obrigatória no projeto:

- comprimento: igual à largura da pista, garantindo as condições de drenagem superficial;
- largura da superfície plana (plataforma): no mínimo 4 e no máximo 7 metros, garantindo as condições de drenagem superficial (fora desse intervalo, apenas se justificadas pelo órgão de trânsito);
- rampas: deve ser calculado em função da altura da faixa elevada, com inclinação entre 5% e 10%, em função da composição do tráfego e da velocidade desejada;
- inclinação da faixa elevada: no sentido da largura deve ser de no máximo 3% e no sentido do comprimento deve ser de no máximo 5%.

O artigo 5º trata das proibições de implantação em trecho de via em que seja observada qualquer uma das seguintes características: I) rampa com declividade superior a 6% (a não ser que haja estudo de engenharia de tráfego que conclua pela possibilidade); II) curva ou interferência que impossibilite a boa visibilidade do dispositivo ou de sua sinalização; III) pista não pavimentada, ou inexistência de calçadas; e IV) ausência de iluminação pública ou específica.

Por fim, são determinadas regras para sinalização complementar de trânsito (artigo 6º), na seguinte conformidade:

- I – placa de regulamentação “velocidade máxima permitida”, R-19, limitando a velocidade até um máximo de 40 km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade ser gradativa, seguindo os critérios da Resolução n. 180/05;
- II – placas de advertência “passagem sinalizada de pedestres”, A-32b, nas áreas comuns de pedestres ou “passagem sinalizada de escolares”, A-33b, nas proximidades de escolas, acrescidas da informação complementar “faixa elevada”, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição;
- III – demarcações em forma de triângulo na cor amarela, sobre o piso da rampa de acesso (para garantir contraste, quando o pavimento for claro, a rampa deve ser pintada de preto);
- IV – demarcação de faixa de pedestres na área plana, conforme critérios estabelecidos no Volume IV – Sinalização horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (ou seja, é **irregular** a utilização de cor azul ou vermelha, como fundo da faixa, por não ter previsão nesta norma);
- V – a área da calçada próxima ao meio fio deve ser sinalizada com piso tátil, de acordo com norma ABNT;
- VI – linha de retenção, conforme regras próprias, respeitada uma distância mínima de 0,50 m antes do início da rampa.

Por fim, são determinadas regras para sinalização complementar de trânsito (artigo 6º), na seguinte conformidade:



- I – placa de regulamentação “velocidade máxima permitida”, R-19, limitando a velocidade até um máximo de 40 km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade ser gradativa, seguindo os critérios da Resolução n. 180/05;
- II – placas de advertência “passagem sinalizada de pedestres”, A-32b, nas áreas comuns de pedestres ou “passagem sinalizada de escolares”, A-33b, nas proximidades de escolas, acrescidas da informação complementar “faixa elevada”, antes e junto ao dispositivo, devendo esta última ser complementada com seta de posição;
- III – demarcações em forma de triângulo na cor amarela, sobre o piso da rampa de acesso (para garantir contraste, quando o pavimento for claro, a rampa deve ser pintada de preto);
- IV – demarcação de faixa de pedestres na área plana, conforme critérios estabelecidos no Volume IV – Sinalização horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (ou seja, é **irregular** a utilização de cor azul ou vermelha, como fundo da faixa, por não ter previsão nesta norma);
- V – a área da calçada próxima ao meio fio deve ser sinalizada com piso tátil, de acordo com norma ABNT;
- VI – linha de retenção, conforme regras próprias, respeitada uma distância mínima de 0,50 m antes do início da rampa.