LEI Nº 86/17
Data: 21/09/17

SÚMULA: Estabelece os padrões e critérios para instalação de faixa elevada para travessia de pedestres nas vias públicas do município de Cornélio Procópio.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE CORNÉLIO PROCÓPIO**, Estado do Paraná, **APROVOU** e eu, **AMIN JOSÉ HANNOUCHE**, Prefeito Municipal, **SANCIONO** a seguinte:

LEI

SANÇÃO
Sanciono nesta data a Lei nº86/17.
C. Procópio, 21 de setembro de 2017.

Prefeito

Art. 1º- A faixa elevada para travessia de pedestres é aquela implantada no trecho da pista onde o pavimento é elevado conforme critérios e sinalização definidos por esta lei, 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 nas vias públicas depende do setor técnico responsável do município.

Art. 3º- A faixa elevada para travessia de pedestres deve atender o projeto – tipo constante do Anexo I da presente lei e apresentar as seguintes dimensões:

I. Comprimento: igual à largura da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;

II. Largura da superfície plana (plataforma): no mínimo 4,00m e no máximo 5,00m;

III. Rampas: o comprimento das rampas deve ser calculado em função da altura da faixa elevada, com uma inclinação recomendada de 15%, podendo variar entre 12% e 18% em função da composição do tráfego e da velocidade desejada;

IV. Altura: deve ser feita a concordância entre o nível da faixa elevada e o das calçadas.

Art. 4º - A faixa elevada para travessia de pedestres poderá ser implantada em qualquer via pública que apresente as características necessárias, devendo ser precedida de medidas de redução de velocidade, preferencialmente em frente às escolas municipais, centros municipais de educação infantil – CMEI, igrejas e unidades de saúde, respeitado o disposto no artigo 5º desta lei.

Art. 5º - A faixa elevada para travessia de pedestres pode ser implantada somente em vias que apresentem características operacionais de vias coletoras ou locais, devendo ser precedida de medidas de redução de velocidade.

Art. 6º - A faixa elevada para travessia não pode ser implantada em trecho de via em que seja observada uma das seguintes características:

I. Curva vertical com declividade superior a 6% ou curva horizontal ou interferência visual que impossibilite a visibilidade do dispositivo;

II. Pista não pavimentada, ou inexistência de calçadas;

III. Ausência de iluminação pública ou específica.

Art. 7º - A implantação de faixa elevada para travessia de pedestres deve ser acompanhada da devida sinalização, constando, no mínimo, de:

I. Placa de regulamentação "Velocidade Máxima Permitida", limitando a velocidade até um máximo de 30km/h, sempre antecedendo a travessia, devendo a redução de velocidade da via ser gradativa, seguindo os critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

II. Placas de advertência "passagem sinalizada de pedestres", nas áreas comuns de pedestres ou "passagem sinalizada de escolares", nas proximidades das escolas, acrescidas da informação complementar "travessia elevada", antes e junto ao local onde for implantada a faixa elevada.

III. Devendo a placa de "travessia elevada" ser complementada com seta de posição, conforme desenho constante no ANEXO II da presente lei.

IV. Demarcações em forma de triângulo na cor branca sobre a rampa de acesso da faixa elevada para travessia de pedestres, conforme ANEXO III.

V. Demarcação de faixa de pedestres na área plana da faixa elevada para travessia de pedestres, conforme critérios estabelecidos no volume.

VI. Sinalização horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN.

VII. A área de calçada próxima ao meio-fio deve ser sinalizada com piso tátil de alerta, conforme ANEXO III da presente resolução.

Art. 8º - A colocação de faixa elevada para travessia de pedestres sem permissão prévia do setor técnico responsável do município, sujeita o infrator às penalidades previstas no §3º do Art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 9º - Os critérios, parâmetros e normativas técnicas estabelecidas nesta lei podem ser adequados e alterados de acordo com a legislação municipal, estadual e federal, bem como com as orientações dos órgãos técnicos relativos ao assunto.

Art. 10 – O setor técnico responsável do município deve adotar as providências necessárias para remoção ou adequação da faixa elevada para travessia de pedestres que estiver em desacordo com o determinado nesta lei no prazo de 360 dias após sua publicação.

Art. 11 – Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito, 21 de setembro de 2017.

Amin José Hannouche
Prefeito

Claudio Trombini Bernardo
Procurador Geral do Município

PROMULGAÇÃO
Promulgo nesta data a Lei nº 86/17.
C. Procópio, 21 de setembro de 2017.

Prefeito

Sueli Cecília Teodoro Vitório
Diretora do Departamento de Contabilidade [1]

Cornélio Procópio, 21 de setembro de 2017.

Diones de Carlos Campos
Vereador – PPS
Ananias Antonio Martins Neto
Vereador – PSDC
Ismar Medeiros da Nóbrega
Vereador - PSD

[1] Vinculada pelo art. 52 da Lei Complementar nº 179/12

ANEXO I

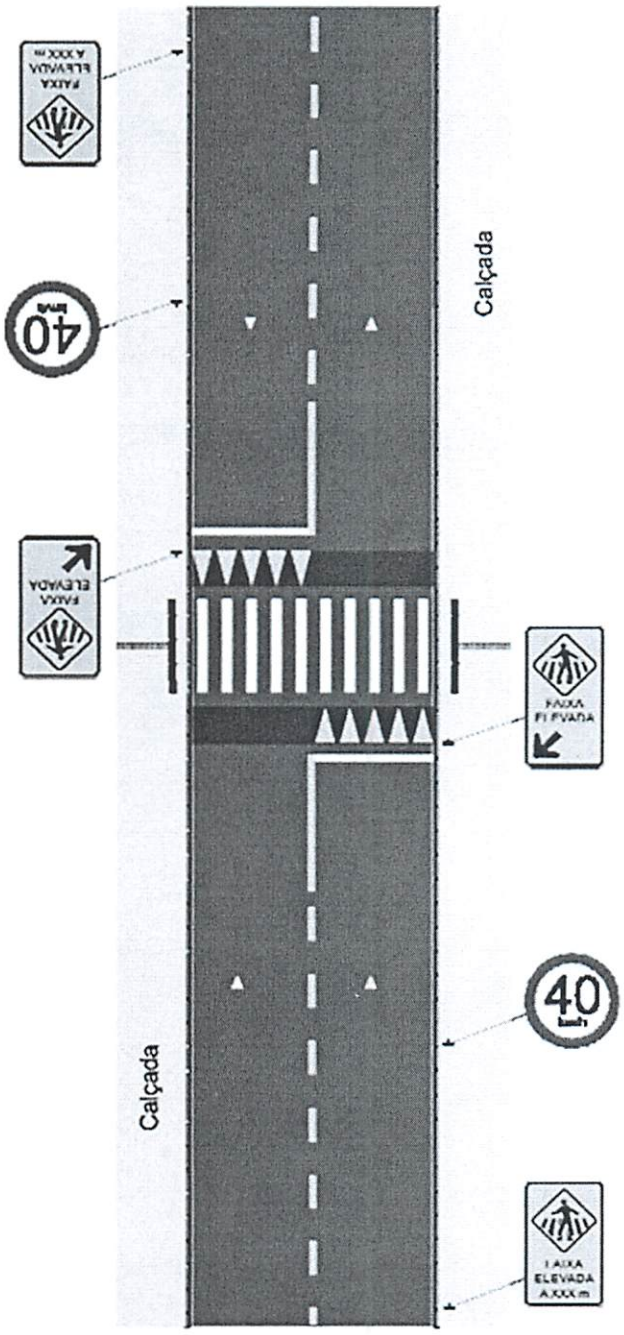
FAIXA ELEVADA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRES NAS VIAS PÚBLICAS

Trata-se, resumidamente, de uma junção da faixa de pedestres (a fim de estabelecer, por meio de sinal horizontal, o local adequado para a travessia viária), com um redutor de velocidade, motivo pelo qual alguns a denominam de "lombo faixa" (em alusão às lombadas). A ideia é que o pedestre, ao realizar a travessia da via, para se deslocar à calçada em sentido oposto, não tenha que "descer à via", mas possa continuar a caminhar tranquilamente, ao mesmo tempo em que os condutores de veículos são obrigados a reduzirem a velocidade para lhe dar a prioridade.

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, cujo artigo 8º prevê, inclusive, que o órgão competente deve adotar providências necessárias para remoção ou adequação da faixa que estiver em desacordo com a Resolução, no prazo de 360 dias após sua publicação (o que deve exigir um trabalho atento dos órgãos de trânsito, em todo o Brasil, já que, como apontado no início, muitos municípios já vinham implantando a técnica, cada um à sua maneira).

Uma questão que merece nosso destaque é o disposto no artigo 2º da Resolução n. 495/14, o qual prevê que "*a implantação de faixa elevada para travessia de pedestres nas vias públicas depende de autorização expressa do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via*" (o que é reforçado no artigo 7º, com imposição de sanção àquele que colocar a faixa elevada sem permissão prévia). Tal disposição, ao que nos parece, trata de exceção à regra, quando, eventualmente, ocorrer a participação externa à administração pública, na gestão do trânsito, já que, como norma geral, a implantação da sinalização de trânsito é de competência do próprio órgão de trânsito, ou seja, não lhe cabe "autorizar implantação", mas efetivamente "implantá-la" (neste sentido, prescreve o § 1º do artigo 90 do CTB: "*o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação*").

ANEXO II



ANEXO III

Para que a faixa elevada de travessia atinja o objetivo que se pretende, podemos destacar dois aspectos essenciais do seu projeto de implantação: 1º) sua altura deve ser igual à altura da calçada (o inciso IV do artigo 3º da Resolução n. 495/14 ainda reforça o seguinte: as alturas se equivalem apenas se a calçada tiver até 15 cm; se for superior a isto, deve ser feito o rebaixamento da calçada, conforme Norma da ABNT n. 9050); e 2º) somente há sentido em se estabelecer a faixa elevada onde a velocidade dos veículos for baixa (o artigo 4º estabelece a necessidade de que a velocidade máxima no local de implantação seja de 40 km/h, por suas características naturais, ou por medidas para redução de velocidade).

Além destes dois critérios, que considero principais, determina a 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.