

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0065/1995 DE 1995

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0065/1995 DE 16/02/95

PROMOVENTE: VEREADOR

MARIO NODA

DOCUMENTO RECEBIDO CMSP:

E M E N T A:

TORNA OBRIGATÓRIO A COLOCAÇÃO NAS VIAS PUBLICAS DO
MUNICIPIO, PRÓXIMOS AS LOMBADAS, AS SINALIZAÇÕES,
CONHECIDAS COMO OLHO DE GATO, E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O B S E R V A C O E S:

11.824 de 12.02.95

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
25/10/2010 10:41:43

00000012297-10



ARQUIVADO EM 14/10/95

CHEFE DE SESSÃO



Folha no	02	de proc
no	65	de 1955
<i>Ed</i>		

Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

Tem por finalidade este projeto de lei de solucionar os problemas de acidentes causados pela falta de sinalização da existência das lombadas nas vias públicas do nosso Município.

Quando as faixas ou sinalizações de advertência inexistem ou são apagadas pelo tempo os motoristas, principalmente à noite, não conseguem ter uma visão da existência de lombadas, e com isso danificam seus veículos causados pelo impacto podendo até sofrer acidentes graves.

Com a construção destas sinalizações conhecidas como "Olho de Gato", a falta de visualização será resolvido, já que a luz do farol ao iluminá-lo, automaticamente, advertirá ao motorista que existe obstáculo a frente, fazendo com que ele(a) diminua a velocidade.

Contamos com apoio dos nobres colegas para que esta proposição tenha a sua aprovação por tratar-se de um assunto de interesse geral de toda a nossa população da cidade.

X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.X.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 65 de 19 95 24, 02, 95 (a) Adelina

Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, nada consta
Em 24-02-94

Ad
Adelina

A Com. de Const. e Justiça

24, 2, 95

~~LUIZ AREIAS DE CARVALHO~~
Ass. Tec. Leg. Chf. - A. T. II.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 24/02/95 às 17:00 hs.

Ao Nobre Vereador
para relatar.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça
em 24 de Fevereiro de 1995

Presidente

SEGUE m juntado m nesta data, documento m e papel para informação, rubricado m

sob folha m

nº m

04 a 06

Em

24

04

95

(a)



Câmara Municipal de

Folha n.º	07	do proc
N.º	65	de 1945
O funcionário	S. Paulo	

PRORROGAÇÃO

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63, "caput", do Regimento Interno.

Em, 15/03/95

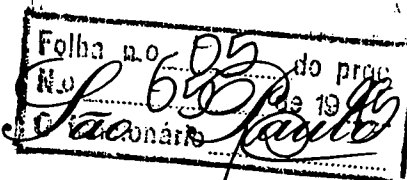


Ver. Darcio Arruda
Presidente da Comissão de
Constituição e Justiça



17 - RELCOM
17-1177/1995

Câmara Municipal de



16 - PAR
16-0360/1995

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E

JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 65/95.

PUBLIQUE-SE EM
37/04/95

O nobre Vereador Mário Noda apresentou projeto de lei que objetiva tornar obrigatória a colocação nas vias públicas municipais, próximo aos obstáculos tipo lombada, as sinalizações conhecidas como "olho-de-gato".

Nos termos propostos o projeto é inviável, pois dispõe sobre medidas típicas de administração, próprias do Poder Executivo.

Assim, a fim de sanar a irregularidade apontada, sugerimos substitutivo à propositura, que encontra amparo no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município.

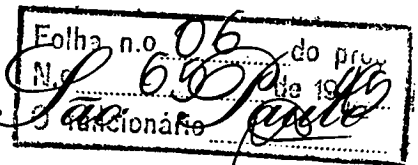
Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

SUBSTITUTIVO Nº

AO PL Nº 65/95



Câmara Municipal de



Dispõe sobre a sinalização dos
obstáculos tipo "lombada".

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que todos os obstáculos tipo "lombada" existentes nas vias públicas municipais sejam devidamente sinalizados, seja através de placas de advertência colocadas em locais visíveis, seja através das sinalizações conhecidas como "olho-de-gato", ou outro meio apto a indicar adequadamente a existência daqueles obstáculos aos motoristas.

Art. 2º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça,

20/03/95

A Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em 25/04/95

P/ 
ENILZA ANDRÉ
Secretária

Recebido na Comissão de Pol. Urbana,

Em 07/6/95 às _____ hs.


Luis Fernando B. de Araujo
Reg. 10840

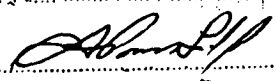
AO NOBRE VEREADOR

Duino Cader

PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

7/06/95


PRESIDENTE



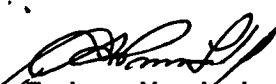
Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	07	do proc
N.º	65	de 19 95
O funcionário		

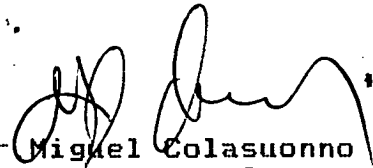
EXMO. SR. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A fim de melhor embasar posição desta relatoria, solicitamos que seja encaminhado pedido de informações ao Executivo, relativamente ao PL 065/95, que torna obrigatória a colocação de sinalizações conhecidas como "olho de gato" nas lombadas das vias públicas do Município, no sentido de que este, através dos órgãos técnicos competentes, avalie e opine quanto à propositura, de autoria do nobre Vereador Mário Noda.

12/06/95


Ver. Antonio Paiva Monteiro Filho
Presidente da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Defiro


Ver Miguel Colasuonno
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

A

LEG 3 - Senhora Chefe

Por solicitação do Sr. Presidente,
para providências.

SP

20/6/95

CAETANO DEL CIOFFO
Chefe Gab. Presidência
Reg. 22.272

RECEBIDO EM LEG. 3

22/06/95

16:50h

Sr. Cristino.

Oficiar ao Executivo, solicitando informações para a
Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

22/6/95

ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe da Seção Técnica

Sr^a Chefe.

Providenciado, conforme solicitação de V. Sa.

22/6/95

José Cristino Souza Santos
Oficial Leg. 2

SEQUE m....., juntado....., nesta data
documento..... e papel de informação
rubricado..... sob folha..... nº 08 a 10
Em 30 / 06 / 95

José Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 26 de junho de 1995.

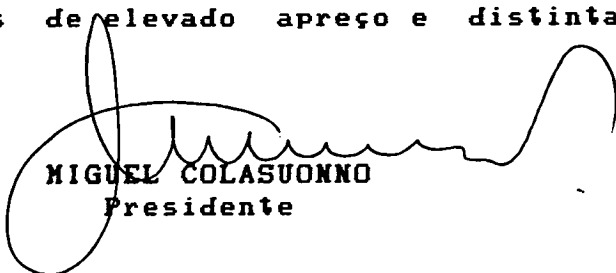
18 - OF-LEGS
OFICIO N.0319/1995

Folha n°.	08	do proc.
n°.	65	de 1995
<i>J</i>		

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do Projeto de Lei nº 65/95, de autoria do Vereador Mário Noda - que torna obrigatória a colocação nas vias públicas do Município, próximo às lombadas, das sinalizações conhecidas como olho-de-gato, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido que nos envie subsídios para que a referida Comissão possa emitir Parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MIGUEL COLASUONNO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 65/95 e do despacho da comissão solicitante de fls. 07.

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

Jcss.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

MEMORANDO

São Paulo, 26 de junho de 1995

Folha n.º	09	do proc.
n.º	65	de 1995
<i>[Signature]</i>		

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 0319/95 de 26-06-95, solicitando ao Executivo informações referente ao Projeto de Lei nº 065/95 de autoria do Ver. Mário Noda.

ANEXO: cópia xerográfica do PL 065/95 e do despacho da comissão solicitante.

27/06/95
[Signature]

REGINA LÚCIA PINHEIRO TEIXEIRA
Oficial de Gabinete



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 10

do processo nº 65 de 19 95 30, 06, 95 (a)

Jose Orlando Souza Santos
Oficial Legislativo

À Comissão de
Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
Para as devidas providências.

30/6/95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe do Setor Técnico I



Prefeitura do Município de São Paulo
São Paulo, 25 de JULHO de 1995

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 175/95

Folha n.º	11	do proc.
N.º	65	de 1995
O funcionário	M	

15 - DOCREC
15-0156/1995

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, junto ao presente, cópias das informações prestadas pelas Unidades competentes desta Prefeitura, relativas aos Projetos de Lei constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.



PAULO MALUF
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor Miguel Colasuonno
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
LMBN/

À Douta Comissão de
Polícia Metropolitana
e Moço André

Em, 01/08/95

AB

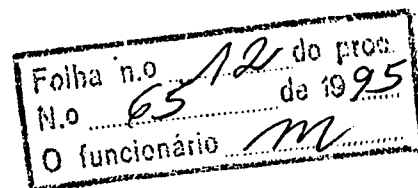
ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II

Recebido na Comissão de Pol. Urbana.

Em 01/08/95 às 18 hs.

M

RELAÇÃO ANEXA AO OFÍCIO A.T.L. Nº 175- /95 DAS INFORMAÇÕES
RELATIVAS AOS PROJETOS DE LEI RELACIONADOS A SEGUIR:



1. P.L. nº 313/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0397/95 - Executivo, que dispõe sobre concessão administrativa de uso de área de propriedade municipal ao Clube dos Oficiais da Polícia Militar do Estado de São Paulo, e dá outras providências.
2. P.L. nº 287/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0351/95 - Vereador Aurélio Nomura - que dispõe sobre a utilização de vias e áreas públicas localizadas junto aos edifícios onde estão instalados os órgãos do Poder Judiciário e distritos policiais para estacionamento de veículos utilizados por advogados e dá outras providências.
3. P.L. nº 071/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0320/95 - Executivo - que modifica parcialmente o plano de melhoramentos aprovado pela Lei nº 5.855, de 7 de novembro de 1961, e dá outras providências.
4. P.L. nº 322/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0321/95 - Vereador Mário Noda - que proíbe o tabagismo, consumo e venda, nos locais que especifica e determina outras providências.
5. P.L. nº 360/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0352/95 - Vereador Mohamad Said Mourad - que dispensa a parada de ônibus urbanos nos pontos normais de parada de embarque e

desembarque de passageiros para desembarque de portadores de deficiência física.

Folha n.º	13	do proc.
N.º	65	de 1995
O funcionário	M	

6. P.L. nº 65/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0319/95 - Vereador

Mário Noda - que torna obrigatória a colocação nas vias públicas do Município, próximo às lombadas, das sinalizações conhecidas como olho-de-gato.

7. P.L. nº 479/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0329/95 - Vereador

Antonio de Paiva Monteiro - que denomina Antonio Alves de Oliveira a praça localizada na Av. Tarumã, Rua Alto Turi e Rua Brejo Novo, Vila Rui Barbosa, nesta Capital.

8. P.L. nº 475/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0328/95 - Vereador

Wadih Mutran - dispõe sobre a alteração de denominação de logradouro público, situado no Bairro Jardim Nadir, de Estrada de Campo Limpo (Cadlog 346829-9), para Avenida Matias Machline, e dá outras providências.

9. P.L. nº 498/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0331/95 - Vereador

Mário Noda - que denomina Praça Katumi Kida, local denominado sito à Rua Pedro Marcília Filho, esquina com as Ruas Braço da Cruz e Libérale Carraro Jr., no Jardim Assunção - Distrito de Vila Matilde.

10. P.L. nº 442/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0323/95 -

Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho - que denomina Salvador Fernandes Turíbio a viela localizada na Rua

Henrique de Souza Queiroz, bairro da Penha, nesta Capital.

Folha n.º	114	do proc.
N.º	65	de 10.95
O funcionário	M	

11. P.L. nº 728/93 - Ofício nº 18/Leg.370109/95 -

Vereador Maurício Faria - que autoriza o Executivo a reconhecer o potencial construtivo de área transferida ao domínio público na área remanescente que especifica, e dá outras providências.

12. P.L. nº 090/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0353/95 -

Vereador Nelo Rodolfo - que dispõe sobre a fixação de placas defronte aos estabelecimentos comerciais no Município de São Paulo.

13. P.L. nº 487/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0330/95 -

Vereador Edson Simões - que denomina praça José Fernandes Camisa Nova o logradouro público inominado situado no Distrito do Jardim São Luiz.

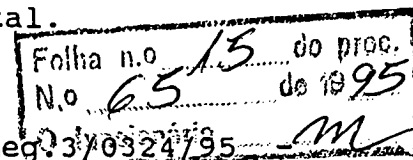
14. P.L. nº 499/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0332/95 -

Vereador Mário Noda - que denomina Praça Centenário da Amizade Brasil-Japão, a atual Praça dos Elementos Químicos, situada na Av. Maria Luisa Americano com Av. Antonio de Souza Queirós - Cidade Líder.

15. P.L. nº 509/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0333/95 -

Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho - que denomina José Benedicto Pereira da Silva o logradouro público

localizado na Rua Crisostomo Alvares com a Rua Prof. Alves Pedroso, Bairro Cangaíba, nesta Capital.



16. P.L. nº 445/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0324/95 - Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho - que denomina Sami Daoud Gebara a praça formada pela Rua das Cruzadas, Rua das Rolinhas e Rua Guassatungas.

17. P.L. nº 451/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0325/95 - Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho - que denomina Pedro Breda a praça localizada na Rua Manoel Artacho em Gangaíba, nesta Capital.

18. P.L. nº 462/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0326/95 - Vereador Osvaldo Giannotti - que denomina Prof. Roberto Plínio Colacioppo, via pública inominada da Cidade de São Paulo.

19. P.L. nº 463/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0327/95 - Vereador Mário Noda - denomina Rua Armando Violante a viela sem denominação, localizada na Rua Maria Marcolina, entre a Rua Paraíba e a Praça República da Coréia, no Distrito do Pari.

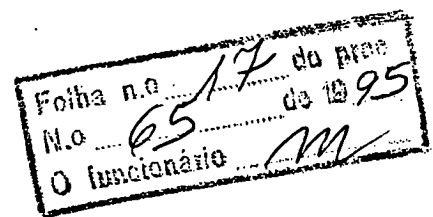
20. P.L. nº 514/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0334/95 - Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho - que denomina Geny Clara Baroni Palma a viela sem denominação, localizada na Rua Nova Esperança, nº 90, AR-PE, nesta Capital.

Forma no.	16	do prov.
N.º	65	de 1995
O funcionário	M	

21. P.L. nº 318/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0356/95 -
Vereadora Ana Maria Quadros - que dispõe sobre a coleta
de lixo especializado de objetos no Município de São
Paulo.

22. P.L. nº 407/95 - Ofício nº 18/Leg.3/0322/95 -
Vereador Carlos Zarattini - dispõe sobre a criação de
taxa de uso das vias públicas municipais para caminhões
que adentrem o Município de São Paulo, e dá outras
providências.

LMBN/mag.



CÓPIA DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROJETO DE
LEI Nº 65/95, REFERENTE AO OFÍCIO Nº 18/Leg.3/0319/95, REME
TIDO À CÂMARA MUNICIPAL COM O OFÍCIO A.T.L. Nº 175 -/95

Folha n.º	18	do proc.
N.º	65	de 1995
Funcionário	M	

Nousa Trindade
Secretária - reg. 1019

MANUEL ANTUNES
Reg. CET 6623-DSV
MARIA JOSE E. OLIVEIRA
Reg. CET 1229-9 / DSV-A

DSV-AT - Sr. Assistente

Com referência ao projeto de lei nº 01-0065/95, fazemos as seguintes considerações :

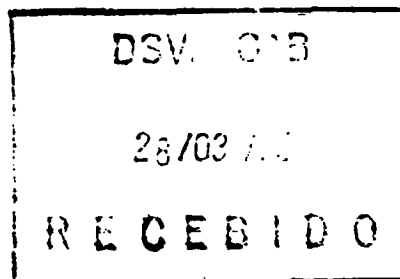
- 1) Compete ao CONTRAN, e não ao Município, estabelecer e disciplinar a utilização de qualquer sinalização de trânsito (Art.33 parágrafo único do CNT combinado ao Art.63 do RCNT).
- 2) entretanto, o uso de dispositivos retro-refletivos junto às ondulações transversais "lombada", virá a contribuir para melhoria das condições de visibilidade noturna desses dispositivos.

Pelo exposto no item 1. não somos favoráveis a aprovação do referido projeto de lei. De qualquer forma, caso se dê prosseguimento ao citado projeto, deverá ser dada nova redação como se segue:

- substituição do termo "olho de gato" por delineadores retro-refletivos
- a obrigatoriedade de uso destes dispositivos junto às lombadas: deverá seguir critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.

ARGTO VALTER CASSEB
Gerência de Desenvolvimento e Estudos Especiais

SOBS/hcc



Folha n.º 19 do proc.
N.º 65 de 1995
O funcionário M

[Handwritten signature]
CPSIA
b 08
MARIA JOSE E. OIDE
Reg. CE 1239 / D.S.

MEMO ATL n. 166/95

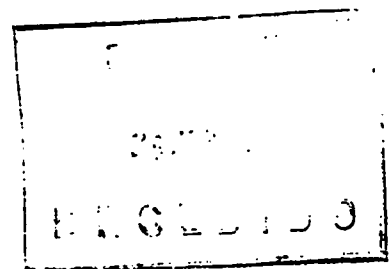
Projeto de Lei n. 65/95

DSV.AT / Sr. Assistente Técnico.

Com relação ao Memo ATL 166/95, solicitando manifestação técnica sobre o Projeto de Lei n. 0065/95 de autoria do legislativo, temos a informar que o assunto foi discutido com a Gerência de Desenvolvimento e Estudos Especiais e que a nossa posição está de acordo com o parecer elaborado por essa Gerência.

AST/27.03.95

[Handwritten signature]
Luiz de Carvalho Montans
Assessoria de Segurança de Trânsito





PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO - PMSP
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV

19.09
ARIA 1.012
CL 1280 / DSV-A

Folha de informação no. 08
do Memo ATL no. 166/95 em 28/03/95 (a) 1

DSV.AJ - Sra. Assistente

Folha n.º 20 da qual
n.º 65 de 1995
O Secretário M

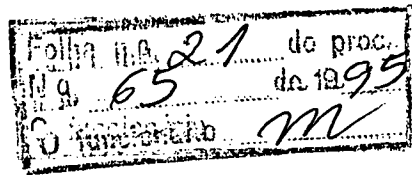
De ordem do Sr. Diretor do DSV,
restituo o presente expediente à Vossa Senhoria,
informando que o Projeto de Lei nº 065/95, de autoria do
legislativo, foi analisado em atenção ao Memorando ATL
166/95, com o informado às fls. 06 pela GDE e às fls. 07
pela AST, que ratifico.

DSV.AT. em 28/03/95

JOSE ALMEIDA LOPES FILHO
Assistente Técnico
Gabinete do Diretor do DSV

MAR 28 1995

DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO
DSV. AJ
28 MAR 1995
287
ENTRADA



10
MARIA
DOG. SEI 1

Folha de Informação nº..... do Memo nº166/95

Ref: Memo ATL nº 166/95
Projeto de Lei nº 65/95.
ASSUNTO: OLHO DE GATO.
Vereador:Mario Noda.

DSV-6
SENHOR DIRETOR

1) A Assessoria Técnico Legislativa SGM-ATL solicita pronunciamento conclusivo sobre o projeto de lei n.65/95, que torna obrigatório a colocação nas vias públicas do Município, próximos a lombadas, as sinalizações conhecidas como "Olho de Gato".

2) De acordo com o projeto de lei apresentado, torna-se obrigatório a colocação nas vias públicas do Município, próximo as lombadas, as sinalizações conhecidas como "Olho de Gato".

3) As áreas técnicas assim se manifestaram sobre o assunto, às fls 06 e 07:

3.1) A GERENCIA de DESENVOLVIMENTO E ESTUDOS ESPECIAIS, salientou que compete ao CONTRAN, e não ao Município, estabelecer e disciplinar a utilização de qualquer sinalização de trânsito, sendo neste aspecto contrário à aprovação do projeto. Contudo sob o ponto de vista técnico considera válida a intenção do Legislador no sentido de obrigar o uso de dispositivos retro- refletivos junto às ondulações transversais, uma vez que irá contribuir para melhoria das condições de visibilidade noturna desses dispositivos. Assim, caso aprovado o projeto de lei em tela deverá haver a substituição do termo " olho de gato" por delineadores retro- refletivos, devendo sempre ser observado os critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.



Folha nº 22 do processo
Nº 65 de 1995
O Secretário de M

198 11
198 11

3.2) A ASSESSORIA DE SEGURANÇA DE TRANSITO
- AST compartilha da mesma opinião exarada pela GERENCIA DE DESENVOLVIMENTO E ESTUDOS ESPECIAIS.

4- O art.33, parágrafo único do CNT combinado com o art. 63 do RCNT dispõe que compete ao CONTRAN estabelecer e disciplinar a utilização de qualquer sinalização de trânsito. Portanto, tal tarefa está fora do âmbito de atribuições do Município.

5- Por sua vez parece-nos que a matéria aqui tratada refere-se à prestação de serviço público que é tarefa de iniciativa privativa do Executivo conforme art.37 da Lei Orgânica do Município.

6- Por todo o exposto entendemos que deva ser vetado o projeto de lei em tela.

Com essas informações, encaminhamos o presente, para sua apreciação, salientando que SGM-ATL prorrogou o prazo até 03/04/95.

São Paulo, 31 de março de 1995.

pelo Assistente Jurídico

LENI MARIA JUOCYS LOFRANO
ASSISTENTE JURIDICA
DSV

SMT - CHEFIA DE GABINETE

Encaminho a V.Sª, o parecer, que endosso, da Assistência Jurídica deste Departamento, solicitando a pronta remessa do expediente a SGM-ATL, à vista do prazo concedido.

São Paulo, 31 de março de 1995.

GILBERTO MONTEIRO LEHFELD
Diretor do Departamento
DELEGADO DE INAD
DELEGADO



Folha n.º	23	do proc.
N.º	65	de 1995
O funcionário	M	

Folha de informação do processo nº 59-001.459-95*09, nº 121
em 14/ 07 /95

MARIA JOSE E. OID-
Reg. CET 1228-9 / DSV-AJ

DSV.AT.

Sr. Assistente

Ref.: proc. 59-001.459-95*73

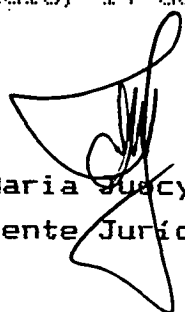
1 - A Assessoria Técnico-Legislativa
- SGM/ATL solicita manifestação sobre o projeto de lei nº
65/95, consoante quesitos de fls.04.

2 - Estamos anexando ao presente
cópias das manifestações das áreas técnicas do DSV/CET quando
da análise do projeto de lei em decorrência do Memo ATL
166/95, bem como da manifestação desta Assistência, que
reiteramos.

3 - Assim, encaminhamos este
expediente para ciência e demais providências que entender
cabíveis para atendimento ao solicitado à fls.06.

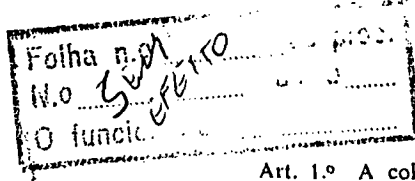
4 - Rogamos urgência considerando que
o prazo para devolução à SGM/ATL é 14.07.95.

São Paulo, 14 de julho de 1995


Leni Maria Jucys Lofrano
Assistente Jurídica-DSV

DSV. CAB
14 /07 /95
RECEBIDO

RESOLUÇÃO N. 635, DE 23 DE NOVEMBRO
DE 1984 (**)



Dispõe sobre a colocação de ondulações transversais às vias públicas.

Art. 1.º A colocação de ondulações transversais às vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via e das características da via em que se queira colocá-las.

Art. 2.º As ondulações transversais às vias públicas a serem utilizadas denominam-se Tipo I e Tipo II e suas formas e dimensões são as estabelecidas no Anexo à presente Resolução.

(*) DOU de 3-7-1984.

(**) DOU de 7-12-1984.

Art. 3.º A ondulação Tipo I somente poderá ser utilizada quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades bem reduzidas — abaixo de 20 km/h — e apenas nas vias e condições discriminadas a seguir:

- a) vias locais;
- b) vias secundárias, nas proximidades dos estabelecimentos de ensino.

Art. 4.º A ondulação Tipo II somente poderá ser utilizada quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades reduzidas — até 30 km/h — nas vias secundárias e nas rodovias, preferencialmente nas proximidades de estabelecimentos de ensino.

Art. 5.º Para a colocação de ondulações Tipo I e Tipo II deverão ser observadas, ainda, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- a) índice de acidentes significativos ou risco potencial de acidentes;
- b) ausência de rampas com declividade superior a 4,5% ao longo do trecho;
- c) ausência de curvas ou interferências visuais (arborização, lombadas etc.) que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;
- d) volume de tráfego inferior a 600 (seiscentos) veículos por hora, durante os períodos de pico. A autoridade de trânsito poderá admitir volumes mais altos, desde que próximos dos acima estipulados, sendo justificados por estudos de engenharia de tráfego no local de implantação do dispositivo.

Art. 6.º A colocação dessas ondulações na via somente será admitida após a devida sinalização, que constará no mínimo de:

- a) Placa de Regulamentação R-19, limitando a velocidade ao máximo de 20 km/h, quando se utilizar a ondulação Tipo I e, ao máximo de 30 km/h, quando se utilizar a ondulação Tipo II;
- b) Placa de Advertência A-18 (saliência ou lombada);
- c) marcas oblíquas pintadas sobre a ondulação nas cores preta e amarela, alternadamente. Admite-se também a pintura de toda a ondulação na cor amarela.

Art. 7.º Para a colocação das ondulações Tipo II deverão ser observados os seguintes critérios:

§ 1.º Além da sinalização constante do art. 6.º, deverá haver, a partir do local onde a rodovia adentra o perímetro urbano, e a intervalos máximos de 100 m, sinalização de indicação mostrando a presença de ondulações transversais adiante.

§ 2.º Deverão ser colocadas faixas de travessia de pedestres, nos locais em que o volume destes justifique tal procedimento, de preferência, próximas às ondulações transversais.

§ 3.º O órgão com jurisdição sobre a via deverá executar campanhas educativas, visando alertar os condutores dos veículos sobre a presença destes dispositivos, e o pedestre, sobre a maneira correta de atravessar a via.

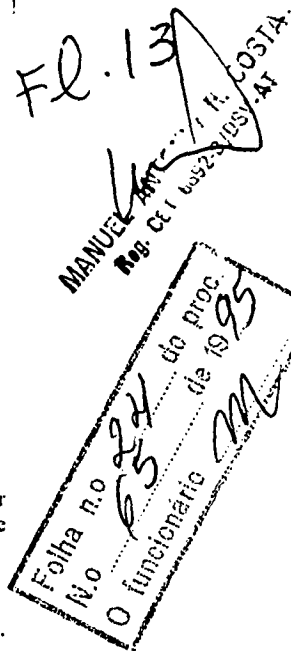
§ 4.º O policiamento deverá ser intensificado nos trechos da rodovia em que forem colocados os dispositivos em pauta.

Art. 8.º O órgão de trânsito com jurisdição sobre a via será responsável pelo fiel cumprimento da presente Resolução.

Art. 9.º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Resoluções ns. 567/80 e 634/84.

Brasília, 23 de novembro de 1984.

Celso Claro Horta Murta — Presidente
Geraldo Luiz Horta de Alvarenga — Cons.º Relator



471/74, 505/76, 508/76, 517/77, 535/78.
598/82, 645/85 e 498/75.

Brasília, DF, 14 de janeiro de 1986.

Marcos Luiz da Costa Cabral — Presidente
Dêlio Fortes Lins e Silva — Relator

(DOU 10, 15/01/86)

ANEXO I*

AUTORIZAÇÃO PARA TRANSFERÊNCIA DE VEÍCULO

AUTORIZO O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO-DETRAN, TRANSFERIR O REGISTRO DESTA VEÍCULO, PARA:

VALOR — CR

NOME _____

RG _____ CPF/COD _____

ENDEREÇO _____

LOCAL E DATA _____

ASSINATURA DO PROPRIETÁRIO _____

DE ACORDO _____

ASSINATURA DO LOCUPLENTE _____

RECONHECIMENTO DE FIRMA DO PROPRIETÁRIO _____

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
CERTIFICADO DE REGISTRO DE VEÍCULO

UF Nº 000000000

PLACA _____

ESPECÍFICO _____

MARCA/MODELO _____

CAPOTICA _____

CATEGORIA _____

COMBUSTÍVEL _____

ANO/FAB _____

ANO MOD _____

COR PREDOMINANTE _____

OBSERVAÇÕES _____

DATA _____

LOCAL _____

PLACA ANTERIOR _____

CHASSI _____

DOCUMENTO VÁLIDO PARA TRANSFERÊNCIA

PORTA NÃO OBRIGATÓRIA

DETRAN

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO

UF Nº 000000000

PLACA _____

ESPECÍFICO _____

MARCA/MODELO _____

CAPOTICA _____

CATEGORIA _____

COMBUSTÍVEL _____

ANO/FAB _____

ANO MOD _____

COR PREDOMINANTE _____

OBSERVAÇÕES _____

DATA _____

LOCAL _____

PLACA ANTERIOR _____

CHASSI _____

DOCUMENTO DE PORTE OBRIGATÓRIO

NÃO VÁLIDO PARA TRANSFERÊNCIA

DETRAN

ANEXO II*

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO

UF Nº 000000000

PLACA _____

ESPECÍFICO _____

MARCA/MODELO _____

CAPOTICA _____

CATEGORIA _____

COMBUSTÍVEL _____

ANO/FAB _____

ANO MOD _____

COR PREDOMINANTE _____

OBSERVAÇÕES _____

DATA _____

LOCAL _____

PLACA ANTERIOR _____

CHASSI _____

DOCUMENTO DE PORTE OBRIGATÓRIO

NÃO VÁLIDO PARA TRANSFERÊNCIA

DETRAN

ANEXO III*

ESPECIFICAÇÃO: CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO.

I — DIMENSÃO:

Altura — 152mm (6,0 polegadas)
Largura — 109mm (4,3 polegadas)

II — PAPEL:

De segurança, que contenha em sua massa filigranas ou fibras coloridas, 94g/m².

III — IMPRESSÃO: FRENTE —

1. Tarjas (cercaduras) — em off-set na cor verde.
2. Textos — em off-set na cor verde.
3. Armas da República — em off-set na cor verde.
4. Cabeçalho — em off-set na cor verde.
5. "UF" e "NP" — em off-set na cor verde.
6. Número de Série — com nove (09) dígitos, em tipografia na cor verde.
7. Fundo — medalhão arco-íris, impresso em off-set, a duas (02) combinações de cores, incorporando duas (02) vezes as Armas da República Federativa do Brasil. O arco-íris terá a cor verde com faixa marrom no centro. O campo com informações do seguro

*Anexo III dado pela Res. 730/89.

obrigatório, conterá a expressão "SEGURO OBRIGATÓRIO" vazada.

VERSO —

Textos — em off-set na cor preta.

IV — OBSERVAÇÃO: Este documento conterá um vinco na horizontal, dividindo-o em duas (02) partes iguais.

RESOLUÇÃO 666/86

Dispõe sobre a edição de normas complementares de interpretação, colocação e uso de marcas viárias e dispositivos auxiliares à sinalização de trânsito.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando da competência que lhe conferem o artigo 5º e o parágrafo único do artigo 33, da Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com as modificações introduzidas pelo Decreto-Lei

237, de 28 de fevereiro de 1967, e o artigo 64, § 2º, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968, com as alterações introduzidas pelo Decreto 73.696, de 28 de fevereiro de 1974;

CONSIDERANDO a necessidade de editar normas complementares ao Regulamento do Código Nacional de Trânsito, no que diz respeito à interpretação, colocação e uso da sinalização horizontal, em consonância com as normas e manuais internacionais, padronizando sua forma a nível nacional, assegurando melhor fluidez e segurança aos deslocamentos de veículos e pedestres;

CONSIDERANDO os posicionamentos técnicos apresentados pela EBTU, DNER, COPPE-UFRRJ, IPPUC/SP, CET/SP, METRO-BEL, Órgãos Rodoviários Estaduais, Departamentos de Trânsito e por entidades técnicas privadas;

CONSIDERANDO o que consta do Processo 002347/86-MJ e a deliberação do Colegiado em sua reunião de 23 de janeiro de 1986, RESOLVE:

Art. 1º – A interpretação, o uso, a colocação, a classificação e os conceitos referentes às Marcas Viárias e aos Dispositivos Auxiliares à Sinalização de Trânsito, constantes do Anexo II, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto 73.696, de 28 de fevereiro de 1974, obedecerão aos critérios fixados no Anexo MANUAL DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO – PARTE II Marcas Viárias e PARTE III Dispositivos Auxiliares à Sinalização, que acompanham a presente Resolução, e dispõem sobre as seguintes normas complementares:

- a) marcas longitudinais em pistas de rolamento;
- b) variações e aplicações de marcas longitudinais;
- c) dispositivos de canalização permanente;
- d) marcas transversais em pistas de rolamento;
- e) variações e aplicações de marcas transversais;
- f) marcas de delimitação e controle de estacionamento e parada;
- g) inscrições no pavimento;
- h) dispositivos delimitadores;

- i) alterações nas características do pavimento e obstáculos ao rolamento;
- j) dispositivo de alerta;
- l) dispositivos de referenciamento.

Art. 2º – Os órgãos responsáveis pela regulamentação e implantação de sinalização viária, urbana e rodoviária, deverão providenciar a adequação da sinalização já existente às normas constantes do MANUAL DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO, previsto no artigo anterior.

Art. 3º – Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, DF, 28 de janeiro de 1986.

Marcos Luiz da Costa Cabral – Presidente

Dêlio Fortes Lins e Silva – Relator

(DOU de 30/1/86)

Anexo da Resolução nº 666/86

Parte II – Marcas Viárias

CAPÍTULO I CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1 – Definição, Função e Uso

Por Marcas Viárias entende-se o conjunto de sinais constituído de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversos, apostos ao pavimento da via.

Sua função é regulamentar, advertir ou indicar aos usuários da via, quer sejam condutores de veículos ou pedestres, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da mesma.

De uso universal – elas podem e devem ser usadas em vários tipos de vias – comumente elas são empregadas em conjunto com a Sinalização Vertical que lhes for coerente, visando enfatizar a mensagem que se procura transmitir. Todavia, poderão ser utilizadas isoladamente, quando isto propiciar melhor entendimento para a mensagem transmitida. Em alguns casos têm poder de regulamentação, os quais estão previstos no Regulamento do Código Nacional de Trânsito e assinalados neste manual.

1.2 – Importância das Marcas Viárias – Necessidade de sua Padronização e Manutenção

De generalização de uso mais recente que a da Sinalização Vertical, as Marcas Viárias vêm sofrendo grande desenvolvimento e diversificação na sua utilização para a transmissão de mensagens ao usuário da via, mormente no meio urbano.

Esta última constatação, que não subtrai nada da importância de seu uso em meio não urbano, é decorrência natural da conjugação de dois fatores, cada um deles característica marcante da situação que representam, a saber:

– o meio urbano abriga intensa solicitação – poluição visual – à atenção dos que nele se encontram; isto implica que qualquer mensagem para ser notada, necessita de um destaque ou enfoque apropriado;

– as Marcas Viárias são a única forma de transmissão de uma mensagem de sinalização de trânsito, para cuja percepção e entendimento, não se torna necessário, ao condutor, desviar sua atenção do leito da via.

A facilidade enunciada no segundo fator, aliada ao progressivo aumento dos volumes de tráfego nas vias, torna de grande importância uma utilização extensiva das Marcas Viárias, de modo a assegurar aproveitamento integral do espaço viário disponível, não só em vias urbanas como também em vias rurais, maximizando o aproveitamento do seu poder de comunicação.

Para a consecução de tal objetivo, contudo, deve-se ter em vista que a sinalização deve ser reconhecida e compreendida por todo o usuário, independentemente de sua origem ou da frequência com que se utiliza da via.

Depreende-se, então, que a sinalização deva ser, o mais possível, uniforme no dimensionamento, posicionamento e aplicação, ou seja, condições idênticas requerem e devem ser tratadas de modo idêntico, para que possam provocar reações semelhantes diante de situações também semelhantes.

Ainda que superadas pelas suas vantagens, as Marcas Viárias têm algumas limitações bem explícitas: quando molhadas e/ou sujas têm sua visibilidade dificultada; sua durabilidade é função, principalmente, da intensidade do tráfego usuário da via.

Portanto, um cuidado necessário é procurar mantê-las em boas condições de conservação e visibilidade, de modo a superar estas limitações. Isto pressupõe manter-se limpa a pista onde estão aplicadas, e a reaplicação,

quando houver o desgaste natural do material, deve ser procedida.

A frequência de sua reaplicação é função do tipo e estado da superfície do pavimento existente, do volume e composição do tráfego, das condições geométricas do traçado, das condições ambientais e, naturalmente, do material utilizado na aplicação.

Ao ser feita a reaplicação, deverá-se tomar o cuidado de haver total superposição entre a antiga e a nova marca viária. Não sendo isto possível, ou havendo mudanças na mensagem transmitida, a marca antiga deverá ser devidamente apagada, a fim de se evitar confusão no entendimento da mensagem.

1.3 – Classificação e Conceitos Associados às Características das Marcas Viárias

A sinalização por marcas viárias se utiliza de variados tipos de cores e padrões, os quais estão associados a determinados conceitos, para enunciação de suas mensagens específicas. Basicamente, as marcas viárias podem ser englobadas dentro das seguintes classificações:

– quanto ao posicionamento em relação ao sentido de circulação dos veículos:

• longitudinais – ordenam os deslocamentos laterais dos veículos;

• transversais – ordenam os deslocamentos frontais dos veículos e os harmonizam com os deslocamentos de outros veículos e pedestres;

• outras – complementam informações fornecidas por outro tipo de sinalização;

– quanto ao padrão de traçado:

• contínuas – estão associadas à ideia de proibição aos movimentos dos veículos, quando separarem fluxos de trânsito (a ideia é acentuada quando duplas), à delimitação das pistas destinadas à circulação de veículos, e ao controle de estacionamentos e paradas de veículos;

• tracejadas ou interrompidas – estão associadas à ideias de permissão de movimentos de veículos, quando separarem fluxos de trânsito, e à delimitação das pistas destinadas à circulação de veículos.

– quanto à cor utilizada:

• amarelas – estão associadas à regulação de fluxos de sentidos opostos e aos controles de estacionamentos e paradas;

• brancas – estão associadas à regulação de fluxos de mesmo sentido, e à delimitação

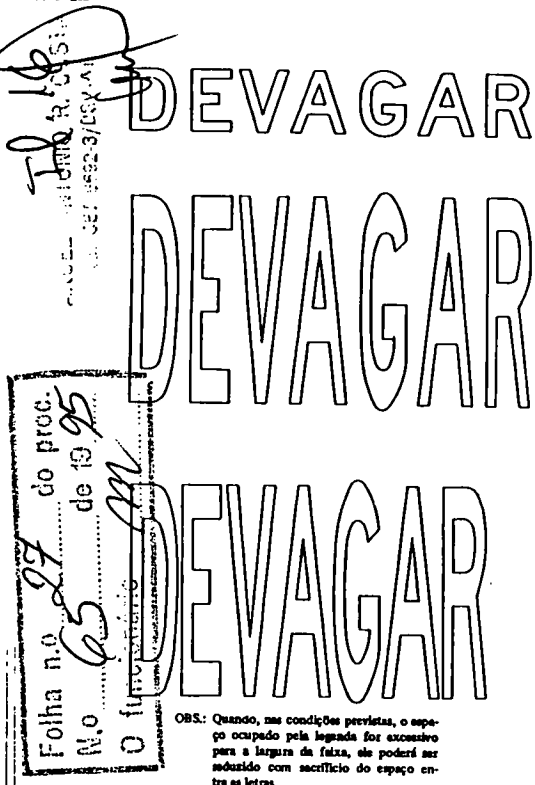


Fig. 8.4.7. Exemplos de Legendas (continuação)



Fig. 8.4.7. Exemplo de Legendas (continuação)

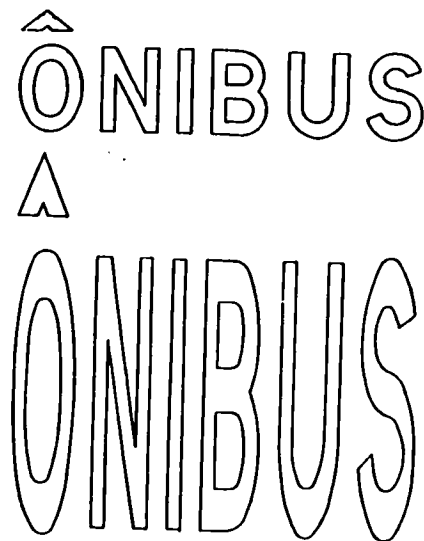


Fig. 8.4.7. Exemplos de Legendas (continuação)

Parte III – Dispositivos Auxiliares à Sinalização

CAPÍTULO 1

CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1. – Definição, Função e Uso

Por Dispositivos Auxiliares à Sinalização entende-se conjunto de recursos constituído de materiais de composição, formas, cores e refletibilidade diversos, aplicados ao pavimento da via ou adjacente à mesma.

Sua função básica é incrementar a visibilidade da sinalização ou de obstáculos à circulação, deste modo alertando os condutores quanto às situações de perigo potencial ou, de maneira geral, que requeiram maior atenção, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via. Secundariamente, dentro do contexto de referenciar o condutor na via, informa-o de sua localização na mesma.

Comumente, eles são empregados em conjunto com o restante da Sinalização, à qual vêm

dar ênfase nas mensagens que se procura transmitir, tendo o poder de substituí-la somente em casos muito específicos.

1.2 – Limitações e Importância da Padronização e Manutenção

A maior limitação destes dispositivos é sua vulnerabilidade à depredação, proposital ou não, o que, devido à importância de suas funções, realça a necessidade de se fazer manutenção eficiente, verificando-se constantemente as peças danificadas e providenciando-se rapidamente sua recuperação ou substituição.

Outro cuidado necessário para propiciar maior eficiência na utilização destes dispositivos é a padronização de suas formas, dimensões e posicionamento, de modo a permitir ao condutor fácil reconhecimento e compreensão da mensagem que procuram transmitir.

CAPÍTULO 2

DISPOSITIVOS DELIMITADORES

2.1 – Generalidades

São dispositivos capazes, em condições apropriadas, de melhorar a percepção do condutor, dos limites de espaço destinado ao rolamento ou de adverti-lo quanto às situações que possam afetar a sua segurança.

Geralmente, embora não obrigatoriamente, consistem de unidades refletoras, apostas a suportes próprios, capazes de refletir de maneira visível, em condições atmosféricas normais, a luz dos faróis altos de um veículo a uma distância de 300,00m.

Sua importância está em permitir melhores condições de visibilidade (mormente à noite, se refletorizados) e seu uso pode ser feito nas mais diversas situações, recebendo denominações próprias, que constituem os itens deste Capítulo.

2.2 – Balizadores

2.2.1 – Conceituação

São dispositivos delimitadores refletorizados apostos fora da superfície pavimentada (inclusive acostamento), com o objetivo de pro-

porcionar ao condutor melhor percepção das mudanças no alinhamento horizontal da via e, mais remotamente, no seu greide.

São utilizados, mais comumente, em rodovias ou vias urbanas de trânsito rápido, em trechos limitados da via, onde haja modificação do alinhamento horizontal, tais como curvas, entroncamentos, transição de largura etc.; assim como nas proximidades de obstáculos e obras de arte. Podem, entretanto, ser ainda utilizados em trechos em tangentes, em determinadas curvas verticais, ilhas de canalização e locais sujeitos à neblina.

2.2.2 – Características do Dispositivo

Os Balizadores constituem unidades refletoras afixadas, mono ou bidirecionamento, em suportes de altura superior a 0,50m, os quais usualmente se constituem de pilares de concreto armado (seção circular, triangular ou elíptica) ou em lâminas de material flexível. A Fig. 2.2.1 mostra o primeiro tipo citado.

As unidades refletoras constituir-se-ão, de preferência, de películas refletivas de formato retangular, as quais deverão ter as dimensões de 0,08m x 0,12m, quando empregadas em rodovias de 1ª classe ou equivalentes, ou 0,05m x 0,12m, quando nas demais vias.

Os elementos refletores devem ser colocados de maneira que seu limite inferior não fique abaixo de 0,50m, nem seu centro fique acima de 0,60m, em relação à cota do bordo mais próximo da pista.

Os Balizadores serão, normalmente, bidirecionais, ou seja, disporão de duas faces refletoras separadas de 136° entre seus eixos de simetria. Poderão ser monodirecionais se destinados a pistas de sentido único de circulação e voltados exclusivamente para este.

As faces refletoras serão nas cores branca, amarela ou vermelha, conforme se enquadrarem nas condições especificadas a seguir, considerando-se como referencial um dos sentidos de circulação, ou seja, a face voltada para este sentido:

– em vias de pista simples e duplo sentido de circulação:

- em zonas livres de restrição:
 - lado direito – branca,
 - lado esquerdo – amarela;

• em zonas de proibição de ultrapassagem (inclusive nos 150,00m que antecedem obstáculos ou obras de arte):

lado direito – amarela,
lado esquerdo – vermelha;

– em pistas de sentido único de circulação (e vias de pista dupla):

• em zonas livres de restrição:

branca em ambos os lados da pista;

• em zonas de restrição, conforme especificadas anteriormente:

amarela, em ambos os lados da pista.

A distância horizontal dos balizadores bordo da pista poderá variar de 0,60m a 3,60m, sendo o mais aconselhável, em qualquer situação, colocá-los a 0,60m da guia (meio-fio) delimitadora da superfície pavimentada (inclusive acostamento).

Na ausência desta em vias que dispõem de acostamento, é recomendável adotar-se a distância de 1,80m ao bordo da superfície de rolamento (exclusive acostamento).

Nas vias de pista dupla com canteiro central, se este dispõe de largura superior a 3,00m, pode-se adotar uma dupla fileira de Balizadores de face única, distando cada uma 0,60m da guia mais próxima (limite do canteiro). Tendo o canteiro largura inferior à citada, adota-se uma fileira única de Balizadores de dupla face, ao longo do eixo de simetria do mesmo.

Nos trechos em tangente, os Balizadores, normalmente, deverão ser colocados a distâncias regulares entre si de 60,00m. Havendo impedimento de fazê-lo, poder-se-á tentar a colocação dentro de uma distância que abranja, no máximo, a quarta parte do espaçamento normal, antes ou após o ponto inicialmente previsto. Permanecendo o impedimento, deve-se suprimir o Balizador em questão.

Ainda em trechos em tangentes, é recomendável que os balizadores sejam colocados alternadamente nas laterais da pista ou seja: que não estejam alinhados na mesma perpendicular ao eixo da pista, em ambos os lados desta.

Nos trechos em curva, o cálculo do espaçamento entre os Balizadores é feito pela seguinte fórmula:

$$D = \sqrt{R}; 6,00 \text{ m} \leq D \leq 60,00 \text{ m}$$

D – espaçamento entre os Balizadores (m);

R – raio da curva (m).

Nos trechos anteriores ou posteriores às curvas, o espaçamento entre o ponto de início ou término da curva e o primeiro Balizador que lhe antecede ou lhe segue deverá ser de 1,8D; entre o primeiro e o segundo, de 3,0D e entre o segundo e o terceiro, de 6,0D, desde que não superem o valor de 60,00m, que deverá ser adotado daí em diante.

Valores de espaçamento inferiores a 6,00m só são admissíveis quando necessários para delimitar canteiros em interseções.

Os Balizadores são fortemente recomendáveis nas seguintes situações, colocados das seguintes formas:

– em vias de pista simples e duplo sentido de circulação, em curvas perigosas – no lado externo da curva;

– em vias de pista dupla – em ambos os lados da pista;

– em acessos, com curva de raio pequeno – em ambos os lados, no início da curva; no lado interno, pelo menos quatro Balizadores;

– em curvas reversas – pelo menos três Balizadores, em ambos os lados, nas proximidades do ponto de inflexão;

– em casos de transição de largura de pista – colocam-se Balizadores no lado convergente;

– em curvas verticais – em ambos os lados, quando a mudança de declividade se der de modo repentino.

2.2.3 – Sinalização Complementar

Não há sinalização complementar específica, exceto a usualmente utilizada nas situações a que o tratamento se destina.

2.3 – Balizamento Refletivo das Pontes e Viadutos

2.3.1 – Conceituação

É o dispositivo delimitador refletorizado do feito mediante a aplicação de películas refletivas ao longo do guarda-corpo e/ou mureta de proteção das pontes e viadutos, com o objetivo de propiciar ao condutor melhor percepção dos limites destas obras de arte, momento nos períodos de deficiência de visibilidade.

2.3.2 – Características do Dispositivo

O Balizamento Refletivo de Pontes e Viadutos consiste, como foi citado acima, na aplicação

de películas refletivas nos seus guarda-corpos ou muretas de proteção. Estas, de lentes inclusas e/ou expostas, deverão ter dimensões mínimas de 0,08m x 0,12m e deverão manter, entre si, uma distância mínima de 2,00m.

As faces refletoras serão nas cores amarela (opcionalmente branca) e vermelha e, coerentemente com o conceito utilizado nas situações de restrição descritas no item anterior, sua aplicação será feita conforme se enquadrem nas condições especificadas a seguir, considerando-se como referencial um dos sentidos de circulação, ou seja, a face voltada para este sentido:

– em vias de pista simples e duplo sentido de circulação (balizamento bidirecional);

• lado direito – amarela,

• lado esquerdo – vermelha;

– em pistas de sentido único de circulação (batizamento monodirecional):

• amarela, em ambos os lados da pista.

2.3.3 – Sinalização Complementar

Não há sinalização complementar específica, exceto a usualmente utilizada nas situações a que o tratamento se destina.

2.4 – Delineadores

2.4.1 – Conceituação

São dispositivos delimitadores apostos diretamente à superfície do pavimento, sobre, ou de preferência adjacentes às marcas longitudinais; eventualmente podem substituí-las. São dispostos geralmente em série, delimitando um espaço na via e/ou indicando obstáculo ou situação perigosa.

2.4.2 – Tipos de Delineadores e suas Características

Os Delineadores podem ser refletorizados ou não. Quando refletorizados, podem constituir-se de superfícies refletoras aplicadas a suportes ou diretamente ao pavimento. Em qualquer destas situações, devido à característica de estarem sobre o pavimento, devem ser evitados os materiais e formas que possam ser considerados agressivos ou com potencial de geração de acidentes, sendo, em função disso, sua altura limitada a 0,10m.

A seguir são descritos os tipos de Delineadores mais comuns, suas características físicas e de aplicação.

– Botões

Os Botões são Delineadores constituídos unicamente de uma lente refletora, de forma circular ou quadrada, de pequenas dimensões, fixada por colagem diretamente ao pavimento.

Devem ser usados em todas as situações genericamente colocadas neste capítulo e, para a sua aplicação, quanto às cores e ao espaçamento, devem ser seguidas as regras estabelecidas para Tachas, mostradas adiante. Em casos específicos, todavia, onde se julgue necessário incrementar a visibilidade, eles podem ser colocados ao longo das marcas longitudinais, a espaços regulares e de comprimento relativamente pequeno.

– Tachas e Tachões

São Delineadores constituídos de superfícies refletoras, aplicadas a suportes de pequenas dimensões, principalmente quanto à altura, de forma circular ou quadrada, fixadas ao pavimento por meio de pinos.

Devem ser empregadas para a melhoria da visibilidade e onde se deseje imprimir uma resistência, mínima que seja, aos deslocamentos que impliquem sua transposição, proporcionando um relativo desconforto ao fazê-lo.

As Tachas e Tachões serão em cor coerente com a da marca a que se estão conjugando e terão seus elementos refletores nas cores branca e amarela, também coerentemente com a mensagem que a sinalização esteja transmitindo.

Mais explicitamente, deverão ser observadas as seguintes regras:

– em vias de pista simples e duplo sentido de circulação:

linhas de bordo (brancas) – bidirecionais brancas, com elementos refletores brancos, sugerindo-se os seguintes espaçamentos:

trechos em tangente – uma no início de cada segmento de linha tracejada, ou a espaço equivalente quando contínua (16,00m);

trechos sinuosos – uma a cada 4,00m;

trechos que antecedem obstáculos ou obras de arte, até 150,00m – uma a cada 4,00m.

linhas de divisão de fluxos de mesmo sentido (inclusive para faixa adicional de rampa ascendente) – monodirecionais brancas, com elementos refletores brancos, a cada 4,00m,

de preferência nos espaços entre os segmentos em linhas seccionadas;

linhas de divisão de fluxos de sentidos opostos – bidimensionais amarelas, com elementos refletores amarelos a cada 4,00m e, de preferência, no espaço entre as linhas, quando duplas, ou entre os segmentos, quando tracejados;

– em pistas de sentido único de circulação:

linhas de bordo brancas – monodirecionais, brancas e elementos refletores brancos, com os seguintes espaçamentos:

trechos em tangente – uma a cada 16,00m,

trechos sinuosos – uma a cada 8,00m,

trechos que antecedem obstáculos ou

obras de arte, até 150,00m – uma a cada 4,00m;

linhas de divisão de fluxos de mesmo sentido – monodirecionais e elementos refletores, ambos na cor branca, em grupos de duas a quatro espaçadas de 1,00m, implantadas no terço médio do espaço entre os segmentos ou similar, nas linhas tracejadas, ou a cada 4,00m nas contínuas;

– em faixas de uso exclusivo (inclusive ciclofaixas) – monodirecionais e elementos refletores, ambos em cor coerente com a da linha, a cada 4,00m ou menos, se julgado necessário.

De maneira geral, deve-se evitar colocar as Tachas e Tachões sobre as linhas, optando-se por colocar entre as linhas quando duplas, no espaço entre os segmentos quando tracejadas, ou deslocadas para o lado mais conveniente quando singelas e contínuas.

– Calotas

As Calotas são Delineadoras cuja forma da parte visível é semi-esférica e, geralmente, não são refletorizadas. Ao invés disso, já que de uso mais comum em área urbana, são iluminadas, ainda que pela iluminação usual do ambiente; suas cores, deverão ser branco e amarelo, corentemente com a cor da marca a que estão conjugadas.

Seu emprego deve ser feito em todas as situações genericamente colocadas neste Capítulo, mas deve ser limitado, e bastante estudada a opção por ele, posto que apresenta dimensões já significativas e potencialmente mais perigosas.

Não há regra específica para sua aplicação, embora recomende-se que não sejam aplicadas sobre as linhas, mas ao lado delas, a espaços regulares, evitando-se seu uso onde haja necessidade de transposição frontal das mesmas (ver item 3.4. – Ondulações Transversais em Pistas de Rolamento).

– Prismas

Os Prismas são Delineadores de seção trapezoidal e arestas superiores amortecidas; geralmente não são refletorizados e, semelhantemente às Calotas, devem ser iluminados. Sua cor usualmente é branca, mas podem ser também em cor amarela, se contíguos à sinalização desta cor.

Seu emprego deve ser feito em substituição às guias quando, por qualquer motivo, não for interessante a construção imediata das mesmas. Mesmo assim, seu emprego deve ser limitado e bastante pesquisado, pois suas formas e dimensões são significativas e agressivas.

2.4.3 – Sinalização Complementar

Não há sinalização complementar específica; apenas recomenda-se o uso de placas indicativas a respeito da mensagem que os Delineadores procuram reforçar.

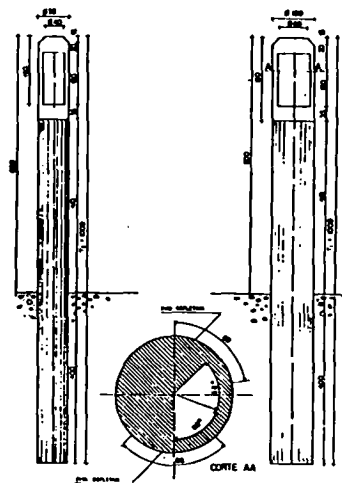


Fig. 2.2.1. Exemplo de Balizador – Tipo Pilarete

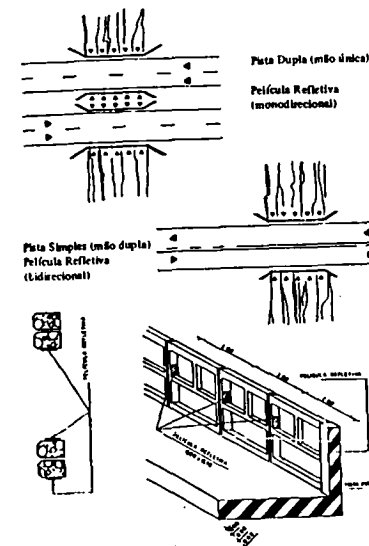


Fig. 2.3.1. Aplicação de Balizamento Refletivo

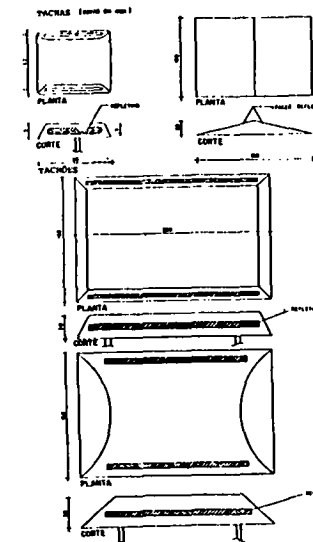
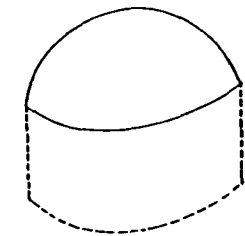


Fig. 2.4.1. Exemplos de Delineadores – Tachas e Tachões

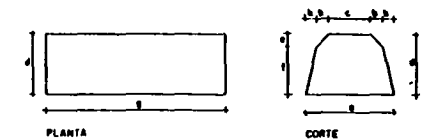


Dimensões Recomendadas

$R = 10,0$

h = necessário para cravar a calota no pavimento

Fig. 2.4.2 Exemplos de Delineadores – Calotas



Dimensões Recomendadas (m)

$a = 0,15$
 $b = 0,02$
 $c = 0,07$
 $d = 0,10$
 $e = 0,02$
 $f = 0,08$
 $g = 0,30$

Fig. 2.4.3. Exemplos de Delineadores – Prismas

CAPÍTULO 3

ALTERAÇÕES NAS CARACTERÍSTICAS DO PAVIMENTO E OBSTÁCULOS AO ROLAMENTO

3.1 - Generalidades

Os pavimentos especiais, com características de cor ou rugosidade nitidamente alteradas, podem ser usados para substituir ou complementar as mensagens usualmente transmitidas pela sinalização horizontal. Semelhantemente, as Ondulações Transversais podem ser utilizadas para estimular a redução de velocidade em pistas de rolamento.

Para se conseguir o efeito desejado é necessário que estes recursos sejam utilizados em áreas bem delimitadas e em contrastes bem nítidos com o restante do pavimento. Também é importante que suas características não sejam excessivamente agressivas para a percepção do condutor.

As situações de uso e características estão explicitadas nos itens que se seguem.

3.2 - Alteração de Cor - Pavimentos Coloridos

3.2.1 - Conceituação

Os Pavimentos Coloridos podem ser obtidos pela adição de corantes específicos à massa utilizada para a confecção dos pavimentos usuais. Eles podem ser utilizados em substituição direta às marcas viárias ou como advertência da aproximação de situações específicas e seu uso se dá obedecendo aos critérios especificados no próximo tópico.

3.2.2 - Tipos de Aplicação e suas Características

Os Pavimentos Coloridos podem ser utilizados nas seguintes situações e obedecendo aos seguintes critérios:

- pavimento branco:

- faixas de travessia de pedestres - substituindo-as e obedecendo às dimensões para elas estabelecidas;

- canalização de fluxos de mesmo sentido - em substituição ao zebado de preenchimento e ocupando toda a área neutra,

- acostamentos - preenchendo todo o espaço destinado aos mesmos;

- pavimento amarelo:

- somente para a divisão de fluxos de sentidos opostos, quer em substituição às linhas centrais ou no preenchimento de áreas neutras existentes entre estes fluxos ou de acostamento à esquerda, em pistas de mão única;

- pavimento vermelho:

- na indicação de aproximação de uma parada obrigatória; neste caso, deve estar situado junto à placa de advertência A-15 - Parada Obrigatória à Frente, ocupando toda a largura destinada ao rolamento, no sentido a que se destina a mensagem, e extensão proporcional à velocidade no local; seu uso deve ser limitado a situações muito particulares que o justifiquem.

3.2.3 - Sinalização Complementar

É a mesma recomendada nas situações e marcas que estes recursos vêm substituir ou complementar. Observe-se também que é recomendável sua conjugação com o recurso exposto no próximo item.

3.3 - Alteração das Características da Superfície de Rolamento - Pavimentos Rugosos e Pisos Franjados

3.3.1 - Conceituação

Os Pavimentos Rugosos podem ser obtidos pela alteração da composição granulométrica dos agregados utilizados em sua fabricação. Os Pisos Franjados são obtidos ao se imprimir formas específicas - ondulações ou ressaltos - à sua superfície.

Em ambos os casos, procura-se elaborar uma superfície que produza trepidação no veículo e som distinto dos normalmente produzidos pelos pavimentos. A constituição dessas superfícies deve ser tal que não cause dano ao veículo, nem impacto excessivo ao condutor, e nem possa induzi-lo a fazer manobra mais perigosa.

O uso destes recursos é possível, obedecendo aos critérios estabelecidos no próximo tópico.

3.3.2 - Tipos de Aplicação e suas Características

Os Pavimentos Rugosos e os Pisos Franjados podem ser utilizados nas seguintes situações e obedecendo aos seguintes critérios:

- Pavimentos Rugosos:

- nas aproximações de uma parada obrigatória - em toda a largura do pavimento destinada ao rolamento, no sentido a que se destina a mensagem, e em toda a extensão desde o local da placa de advertência A-15 - Parada Obrigatória à Frente, até a Linha de Retenção;

- acostamento - preenchendo todo o espaço destinado ao mesmo;

- Pisos Franjados:

- ao longo da linha de bordo - entre a linha de bordo e o acostamento, ondulações transversais de pequena amplitude, em faixa de largura a ser determinada por estudos de engenharia - este dispositivo não substitui a linha de bordo;

- áreas neutras - faixas de alturas alteradas (ressaltos), em substituição ao zebado de linhas de preenchimento da área neutra.

3.3.3 - Sinalização Complementar

É a mesma recomendada nas situações e marcas que estes dispositivos vêm complementar.

3.4 - Ondulações Transversais às Vias Públicas

3.4.1 - Conceituação

As Ondulações Transversais às Vias Públicas são dispositivos físicos colocados acima do pavimento, com a finalidade precípua de reduzir a velocidade dos veículos que passam pelo local, a um nível satisfatório, aumentando a segurança de veículos e pedestres em trânsito.

Sua importância está em propiciar, ao operador da via, um meio de obrigar o condutor a reduzir a velocidade de seu veículo, em locais onde esta redução se torna imperativa e outros meios se mostraram ineficientes.

Sua colocação dependerá de autorização expressa de autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via e das características das vias em que se queira colocá-las.

3.4.2 - Características do Dispositivo

O dispositivo deve ter cor diferenciada da do pavimento, o que pode ser conseguido por pintura ou pigmentação do material de que é feito com marcas oblíquas pintadas sobre a ondulação, nas cores preta e amarela, alternadamente, admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação na cor amarela.

Sua forma, mostrada nas Figs. 3.4.1 e 3.4.2 constitui suave ondulação, que parte da superfície do pavimento até alcançar a altura máxima de 0,10m; ocupa, por comprimento, toda a largura da pista onde está instalada e sua largura varia, de acordo com o tipo adotado, entre 0,80m e 3,70m.

As Ondulações Tipo I (ver Fig. 3.4.1) somente poderão ser utilizadas quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades abaixo de 20 km/h e apenas nas vias secundárias (nas proximidades dos estabelecimentos de ensino) e nas vias locais; as Ondulações Tipo II (ver Fig. 3.4.2) somente poderão ser utilizadas quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades abaixo de 30 km/h, nas vias secundárias e nas rodovias, preferencialmente, nas proximidades dos estabelecimentos de ensino.

Para a colocação das Ondulações deverão ser observadas, ainda, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- índice de acidentes significativo ou risco potencial de acidentes;

- ausência de rampas com declividade superior a 4,5% ao longo do trecho;

- ausência de curvas ou interferências visuais (arborização, lombadas etc.) que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;

- volume de tráfego inferior a 600 veículos por hora, durante os períodos de pico; a autoridade de trânsito poderá admitir volumes mais altos, desde que próximos dos acima estipulados, sendo justificados por estudos de engenharia de tráfego no local de implantação do dispositivo.

Sua localização deve preceder o objeto de sua instalação, de distância julgada conveniente pela equipe responsável pela sinalização, no mínimo igual a 10,00m; a distância mínima entre duas ondulações sucessivas é de 50,00m; devem ser colocadas perpendicularmente à direção de passagem dos veículos e de modo a não impedir o escoamento das águas pluviais.

3.4.3 – Sinalização Complementar

Ondulações Transversais em Pistas de Rolamento devem estar precedidas de placa de advertência A-18 – Sábina ou Lombada, de placa de regulamentação R-19 – Velocidade Máxima Permitida, limitando a velocidade a 20 km/h (Tipo I) ou a 30 km/h (Tipo II) e de linhas de estímulo à redução de velocidade. Também é possível a instalação de semáforos, funcionando em amarelo intermitente, e a colocação de placas indicativas chamando a atenção para sua presença, principalmente em uma fase inicial.

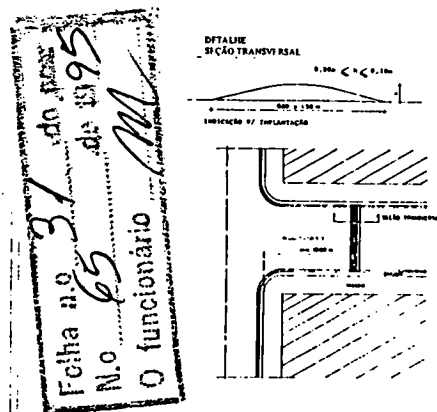


Fig. 3.4.1. Exemplos de Ondulação Transversal Tipo I)

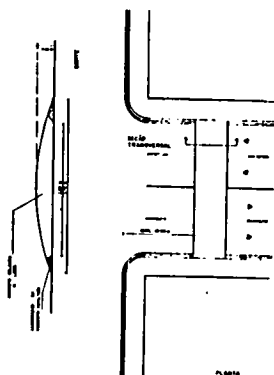


Fig. 3.4.2. Exemplo de Ondulação Transversal (Tipo II)

CAPÍTULO 4

DISPOSITIVOS DE ALERTA

4.1. – Generalidades

São dispositivos auxiliares à sinalização capazes, em condições apropriadas, de melhorar a percepção do condutor quanto aos obstáculos e situações geradoras de perigo potencial à sua circulação, que estejam na via ou adjacentes à mesma.

Embora a sua utilização seja feita com o objetivo de alertar o condutor, são fundamentais para propiciar circulação mais segura.

Mesmo não estando dentro do contexto da Sinalização Vertical, devem receber tratamento semelhante, no que tange à escolha do material, refletorização, manutenção etc.

4.2 – Marcadores de Perigo

4.2.1 – Conceituação

É o dispositivo destinado a alertar o condutor de veículo quanto a um possível empecilho ao seu deslocamento ou situação de perigo potencial. Seu uso se dá, entre outros, junto a obstáculos tais como pilares de viadutos, cabeceiras de pontes, "narizes" de bifurcações e ilhas.

4.2.2 – Características do Dispositivo

Os Marcadores de Perigo são placas de 0,30m x 0,90m, pintadas nas cores preta e amarela, em faixas alternadas de 0,10m, inclinadas de 45° e voltadas para baixo, indicando o lado do obstáculo pelo qual os veículos deverão passar. Em função desta característica apresentam três conformações básicas, conforme indiquem a passagem pela direita, esquerda, ou ambos os lados.

As placas deverão ser afixadas em suportes, de maneira que seu limite inferior não exceda a altura de 1,00m. O conjunto – placa e suporte – será colocado imediatamente à frente dos obstáculos ou imediatamente após o limite físico dos "narizes" de bifurcações e ilhas, sobre os quais se deseja alertar.

4.2.3 – Sinalização Complementar

Os Marcadores de Perigo deverão estar acompanhados de placas de regulamentação,

advertência e indicação, assim como das marcas viárias pertinentes à situação a que estão aplicados. Isto significa dizer:

- os obstáculos, tais como viadutos, deverão estar precedidos de placas de regulamentação e advertência indicando altura e largura máxima permitidas; seus pilares deverão estar precedidos da sinalização de canalização apropriada (ver item 4.4 da parte II – Marcação de Aproximação de Ilhas e Obstáculos na Pista);

- as pontes, quando estreitas, deverão estar precedidas da placa de advertência correspondente (A-22);

- em todas as situações onde houver canalização dos fluxos de tráfego, com passagem obrigatória, a placa de regulamentação correspondente (R-24b) deverá ser colocada, podendo inclusive utilizar-se do mesmo suporte do Marcador de Perigo.

4.3.1 – Marcação de Obstáculos

4.3.1 – Conceituação

É o recurso de sinalização destinado a alertar o condutor quanto a um possível obstáculo capaz de afetar sua segurança, procurando destacar e, conseqüentemente, aumentar a visibilidade do mesmo. Sua aplicação deve ser feita sobre objetos de dimensões significativas, tais como pilares de viadutos, na via ou adjacentes à mesma.

4.3.2 – Características do Dispositivo

A Marcação de Obstáculos é feita mediante a aplicação direta aos mesmos de pintura de faixas alternadas, nas cores preta e amarela, de 0,20m de largura, inclinadas de 45° e voltadas para baixo, indicando o lado do obstáculo pelo qual os veículos deverão passar. À semelhança dos Marcadores de Perigo, isto gerará três conformações básicas, conforme indiquem a passagem pela direita, esquerda, ou ambos os lados.

4.3.3 – Sinalização Complementar

A Marcação de Obstáculos deverá estar acompanhada de placas de regulamentação, advertência e indicação, assim como marcas viárias pertinentes à situação a que está aplicada.

4.4 – Marcadores de Alinhamento

4.4.1 – Conceituação

É o dispositivo destinado a incrementar a percepção do condutor quanto à mudança no alinhamento horizontal das vias. Seu uso se dá principalmente ao longo de curvas horizontais, mas pode também ser utilizado em retornos e acessos em interseções.

4.4.2 – Características do Dispositivo

Marcadores de Alinhamento são placas refletivas de 0,50m x 0,60m de dimensões recomendáveis, de fundo amarelo, às quais é sobreposta uma ponta de seta, em cor preta, ou vice-versa, com as características mostradas na Fig. 4.4.1.

As placas deverão ser afixadas em suportes e a altura e espaçamento entre elas deverão ser fixados por estudos de engenharia no local, de maneira que sempre haja pelo menos três marcadores no ângulo de visão do condutor, até que se tenha completado a mudança de alinhamento.

Para funcionarem eficazmente, os Marcadores de Alinhamento deverão ser visíveis a uma distância de 150,00m e colocados ao longo de todo o trecho em curva, no lado externo desta, com sua ponta voltada para o lado interno.

4.4.3 – Sinalização Complementar

Não há sinalização complementar específica para Marcadores de Alinhamento, devendo somente fazer-se presente a sinalização usual pertinente.

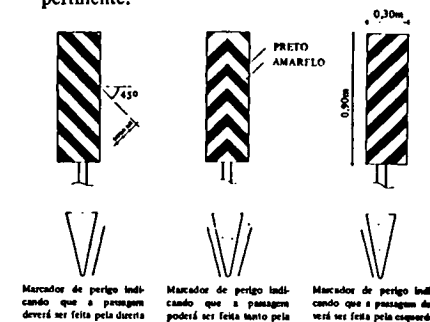
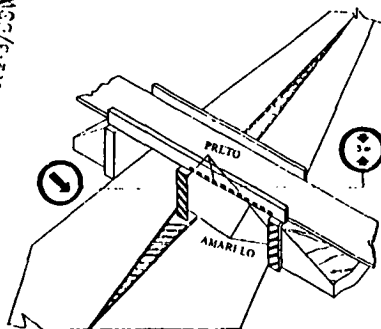
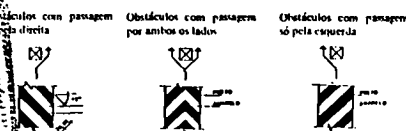


Fig. 4.2.1. Marcador de Perigo

MANUEL ANTONIO R. COSTA
Reg. CTR 6622-3/23-1-7



REGRA GERAL PARA MARCAÇÃO DE OBSTÁCULOS



4.3.1. Marcação de Obstáculos

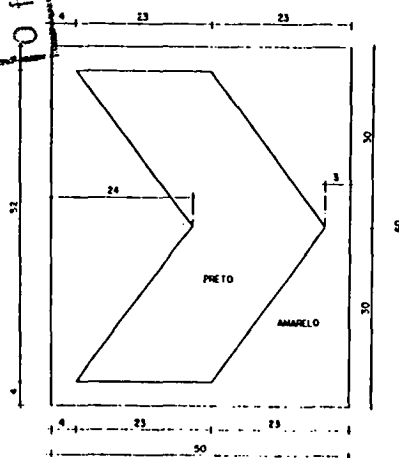


Fig. 4.4.1. Marcadores de Alinhamento

CAPÍTULO 5

DISPOSITIVOS DE REFERENCIAMENTO

5.1 – Marco Quilométrico

5.1.1 – Conceituação

Marco Quilométrico é o dispositivo auxiliar à sinalização destinado a informar ao usuário da via sua localização em termos de distância, em relação a um ponto da mesma, que se convencionou ser o seu ponto inicial.

O uso do Marco Quilométrico é mais comum em vias não urbanas, melhor dizendo: nas vias consideradas como estradas, quer sejam sob jurisdição federal, estadual ou municipal. Em áreas urbanas não são usuais, exceto em vias expressas.

5.1.2 – Características do Dispositivo

O sinal, em si, constitui duas legendas sobrepostas: a superior é a abreviatura oficial da unidade quilômetro – km; a inferior, o número que indica a distância, em quilômetros, ao ponto inicial da via.

Este sinal deverá estar inscrito em uma placa de fundo verde, legenda e orla em cor branca, obedecendo às dimensões e padrões de colocação mostrados na Fig. 5.1.1 Esta placa deverá ter sempre sua face visível voltada contra o sentido da corrente de tráfego do lado da via em que esteja, ou seja: de modo a ser vista pelos condutores que trafegam neste sentido.

Os Marcos Quilométricos poderão ser dispostos na via dos seguintes modos, considerando as laterais da mesma em relação ao seu sentido de contagem da quilometragem:

- em vias de pista simples:
 - marcos pares – serão colocados em ordem crescente à direita da via;
 - marcos ímpares – serão colocados em ordem decrescente à esquerda da via;
- em vias de pista dupla – nas seguintes formas, isolada ou concomitantemente:
 - nas laterais externas das pistas – serão colocados em ordem crescente na pista da direita e decrescente na pista da esquerda;
 - no divisor das pistas – serão colocados em dupla face, de modo a serem vistos em ordem crescente na pista da direita e decrescente na pista da esquerda (neste caso será colo-

cado a altura suficiente para garantir sua visibilidade).

Embora o nome do sinal subentenda que os mesmos devam ser colocados a intervalos de um quilômetro entre si, nada impede que, conforme o requeiram outras condições, indiquem também frações de quilometragem.

O marco inicial da via será determinado pela autoridade competente sob cuja jurisdição se encontre a via, assim como a forma de se proceder à contagem da quilometragem, nos casos em que sua continuidade física esteja afetada.

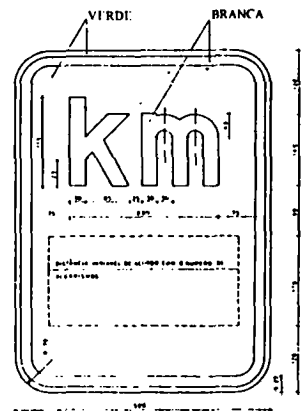


Fig. 5.1.1 Marcos Quilométricos

RESOLUÇÃO 667/86

Dispõe sobre a divisão do território nacional em "regiões de trânsito" e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando da competência que lhe confere o Art. 5º, da Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com as modificações introduzidas pelo Decreto-Lei 237, de 28 de fevereiro de 1967, e

o Art. 9º do Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que aprovou o Regulamento do Código Nacional de Trânsito,

CONSIDERANDO a necessidade de melhor articular as atividades dos Órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, através da troca de intercâmbio técnico e de procedimentos, e a necessidade de manter harmônica a unidade do Sistema na conseqüente observância da Legislação Nacional de Trânsito, e normas baixadas pelo CONTRAN;

CONSIDERANDO que ao Departamento Nacional de Trânsito compete prover a realização periódica de reuniões nacionais de trânsito;

CONSIDERANDO a concordância dos Diretores de Departamentos de Trânsito, que compareceram ao IV Encontro de Dirigentes de DETRANs, realizado em Dezembro de 1985, em Mato Grosso do Sul, e o que consta do Processo 003073/86-MJ e a Deliberação do Colegiado em sua reunião de 4 de fevereiro de 1986,

RESOLVE:

Art. 1º – Para efeito desta Resolução fica o território nacional dividido em Regiões de Trânsito, a fim de que nelas se realizem as REUNIÕES DE TRÂNSITO previstas no item VIII, do Art. 28, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 2º – As Regiões de Trânsito, estabelecidas na forma do artigo anterior, serão classificadas em número de cinco (5), e obedecerão a seguinte composição e distribuição por unidades da federação:

I – PRIMEIRA REGIÃO:

estados do ACRE, AMAZONAS, PARÁ, MARANHÃO, PIAUÍ, RONDÔNIA, e os Territórios do AMAPÁ e RORAIMA;

II – SEGUNDA REGIÃO:

estados do CEARÁ, RIO GRANDE DO NORTE, PARAÍBA, PERNAMBUCO, ALAGOAS, SERGIPE, BAHIA e o Território de FERNANDO NORONHA;

III – TERCEIRA REGIÃO:

estados do ESPÍRITO SANTO, RIO DE JANEIRO, MINAS GERAIS e SÃO PAULO;

IV – QUARTA REGIÃO:

estados do PARANÁ, SANTA CATARINA e RIO GRANDE DO SUL;

V – QUINTA REGIÃO:

estados de GOIÁS, MATO GROSSO, MATO GROSSO DO SUL e o DISTRITO FEDERAL.

Art. 3º - As REUNIÕES DE TRÂNSITO serão dirigidas e coordenadas pelo Departamento Nacional de Trânsito e Organizadas em cooperação com os órgãos de trânsito onde as mesmas se realizarem.

Art. 4º - As conclusões das REUNIÕES DE TRÂNSITO serão consideradas Recomendações e deverão ser encaminhadas, através de Exposição de Motivos do Departamento Nacional de Trânsito, à apreciação do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 5º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, e revoga a Resolução 392/68, e demais em contrário.

Brasília, 4 de fevereiro de 1986.

Marcos Luiz da Costa Cabral - Presidente
Dêlio Fortes Lins e Silva - Cons. Relator
(DOU de 6/11/86)

RESOLUÇÃO 671/86

Dispõe sobre a autuação e o recolhimento de multas aplicadas a veículos licenciados em outros países.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º, da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, com a redação do Decreto-Lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1966, e o artigo 9º do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 62127, de 16 de janeiro de 1968;

CONSIDERANDO o disposto no artigo 194, parágrafos 1º e 3º, do Regulamento do Código Nacional de trânsito;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar o sistema de arrecadação de multas impostas a condutores de veículos licenciados em outros países;

CONSIDERANDO o disposto no Processo nº 20100-013560/85-2, do DNER, e a deliberação do Colegiado em sua Reunião realizada em 06 de junho de 1986.

RESOLVE:

Art. 1º - No caso de infração praticada por veículo licenciado em outro País, em rodovias federais, o agente da autoridade de trânsito, ao proceder a autuação, deverá fornecer ao condutor do veículo documento que permita o recolhimento da multa correspondente, junto à rede bancária.

Parágrafo único - O documento a que se refere o "caput" deste artigo, deverá obedecer ao disposto no modelo constante do anexo desta Resolução.

Art. 2º - O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data da autuação, ou até sua saída do País, considerando-se a hipótese que ocorrer primeiro, para pagamento da multa e ou interpor recurso.

Art. 3º - Os órgãos de trânsito, com jurisdição sobre as vias de acesso às fronteiras internacionais, deverão prestar apoio na fiscalização do pagamento das multas aplicadas a veículos licenciados em outros Países, antes da saída dos mesmos do Território Nacional.

Art. 4º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 06 de junho de 1986.

Marcos Luiz da Costa Cabral - Presidente
Pedro José de Moraes - Relator
publicada no DOU de 27-06-87

M J - CONTRAM M Y - DNER AUTO DE INFRAÇÃO		ARQUIVAMENTO	
01 NÚMERO	05 CÓDIGO		
	019		
04 PLACA	06 VEÍCULO		
03 MARCA	07 DATA DA INFRAÇÃO		
08 RODOVIA	09 NÚMERO		
10 INFRACÕES (ASSINALE COM "X")	11 VELOCIDADE (Km/h)		
12 101 30 B3 - DEBITO EM	13 101 16 02 - TRANSITO EM		
14 101 01 01 - COND. SEM	15 101 30 A3 - EXCESSO DE		
16 101 02 02 - ULTRAPASSAGEM	17 101 04 - EXCESSO DE		
18 101 02 01 - EXCESSO DE	19 101 02 02 - EXCESSO DE		
20 101 02 04 - EXCESSO DE	21 101 02 04 - EXCESSO DE		
22 101 02 04 - EXCESSO DE	23 101 02 04 - EXCESSO DE		
24 101 02 04 - EXCESSO DE	25 101 02 04 - EXCESSO DE		
26 101 02 04 - EXCESSO DE	27 101 02 04 - EXCESSO DE		
28 101 02 04 - EXCESSO DE	29 101 02 04 - EXCESSO DE		
30 101 02 04 - EXCESSO DE	31 101 02 04 - EXCESSO DE		
32 101 02 04 - EXCESSO DE	33 101 02 04 - EXCESSO DE		
34 101 02 04 - EXCESSO DE	35 101 02 04 - EXCESSO DE		
36 101 02 04 - EXCESSO DE	37 101 02 04 - EXCESSO DE		
38 101 02 04 - EXCESSO DE	39 101 02 04 - EXCESSO DE		
40 101 02 04 - EXCESSO DE	41 101 02 04 - EXCESSO DE		
42 101 02 04 - EXCESSO DE	43 101 02 04 - EXCESSO DE		
44 101 02 04 - EXCESSO DE	45 101 02 04 - EXCESSO DE		
46 101 02 04 - EXCESSO DE	47 101 02 04 - EXCESSO DE		
48 101 02 04 - EXCESSO DE	49 101 02 04 - EXCESSO DE		
50 101 02 04 - EXCESSO DE	51 101 02 04 - EXCESSO DE		
52 101 02 04 - EXCESSO DE	53 101 02 04 - EXCESSO DE		
54 101 02 04 - EXCESSO DE	55 101 02 04 - EXCESSO DE		
56 101 02 04 - EXCESSO DE	57 101 02 04 - EXCESSO DE		
58 101 02 04 - EXCESSO DE	59 101 02 04 - EXCESSO DE		
60 101 02 04 - EXCESSO DE	61 101 02 04 - EXCESSO DE		
62 101 02 04 - EXCESSO DE	63 101 02 04 - EXCESSO DE		
64 101 02 04 - EXCESSO DE	65 101 02 04 - EXCESSO DE		
66 101 02 04 - EXCESSO DE	67 101 02 04 - EXCESSO DE		
68 101 02 04 - EXCESSO DE	69 101 02 04 - EXCESSO DE		
70 101 02 04 - EXCESSO DE	71 101 02 04 - EXCESSO DE		
72 101 02 04 - EXCESSO DE	73 101 02 04 - EXCESSO DE		
74 101 02 04 - EXCESSO DE	75 101 02 04 - EXCESSO DE		
76 101 02 04 - EXCESSO DE	77 101 02 04 - EXCESSO DE		
78 101 02 04 - EXCESSO DE	79 101 02 04 - EXCESSO DE		
80 101 02 04 - EXCESSO DE	81 101 02 04 - EXCESSO DE		
82 101 02 04 - EXCESSO DE	83 101 02 04 - EXCESSO DE		
84 101 02 04 - EXCESSO DE	85 101 02 04 - EXCESSO DE		
86 101 02 04 - EXCESSO DE	87 101 02 04 - EXCESSO DE		
88 101 02 04 - EXCESSO DE	89 101 02 04 - EXCESSO DE		
90 101 02 04 - EXCESSO DE	91 101 02 04 - EXCESSO DE		
92 101 02 04 - EXCESSO DE	93 101 02 04 - EXCESSO DE		
94 101 02 04 - EXCESSO DE	95 101 02 04 - EXCESSO DE		
96 101 02 04 - EXCESSO DE	97 101 02 04 - EXCESSO DE		
98 101 02 04 - EXCESSO DE	99 101 02 04 - EXCESSO DE		
100 101 02 04 - EXCESSO DE	101 101 02 04 - EXCESSO DE		
102 101 02 04 - EXCESSO DE	103 101 02 04 - EXCESSO DE		
104 101 02 04 - EXCESSO DE	105 101 02 04 - EXCESSO DE		
106 101 02 04 - EXCESSO DE	107 101 02 04 - EXCESSO DE		
108 101 02 04 - EXCESSO DE	109 101 02 04 - EXCESSO DE		
110 101 02 04 - EXCESSO DE	111 101 02 04 - EXCESSO DE		
112 101 02 04 - EXCESSO DE	113 101 02 04 - EXCESSO DE		
114 101 02 04 - EXCESSO DE	115 101 02 04 - EXCESSO DE		
116 101 02 04 - EXCESSO DE	117 101 02 04 - EXCESSO DE		
118 101 02 04 - EXCESSO DE	119 101 02 04 - EXCESSO DE		
120 101 02 04 - EXCESSO DE	121 101 02 04 - EXCESSO DE		
122 101 02 04 - EXCESSO DE	123 101 02 04 - EXCESSO DE		
124 101 02 04 - EXCESSO DE	125 101 02 04 - EXCESSO DE		
126 101 02 04 - EXCESSO DE	127 101 02 04 - EXCESSO DE		
128 101 02 04 - EXCESSO DE	129 101 02 04 - EXCESSO DE		
130 101 02 04 - EXCESSO DE	131 101 02 04 - EXCESSO DE		
132 101 02 04 - EXCESSO DE	133 101 02 04 - EXCESSO DE		
134 101 02 04 - EXCESSO DE	135 101 02 04 - EXCESSO DE		
136 101 02 04 - EXCESSO DE	137 101 02 04 - EXCESSO DE		
138 101 02 04 - EXCESSO DE	139 101 02 04 - EXCESSO DE		
140 101 02 04 - EXCESSO DE	141 101 02 04 - EXCESSO DE		
142 101 02 04 - EXCESSO DE	143 101 02 04 - EXCESSO DE		
144 101 02 04 - EXCESSO DE	145 101 02 04 - EXCESSO DE		
146 101 02 04 - EXCESSO DE	147 101 02 04 - EXCESSO DE		
148 101 02 04 - EXCESSO DE	149 101 02 04 - EXCESSO DE		
150 101 02 04 - EXCESSO DE	151 101 02 04 - EXCESSO DE		
152 101 02 04 - EXCESSO DE	153 101 02 04 - EXCESSO DE		
154 101 02 04 - EXCESSO DE	155 101 02 04 - EXCESSO DE		
156 101 02 04 - EXCESSO DE	157 101 02 04 - EXCESSO DE		
158 101 02 04 - EXCESSO DE	159 101 02 04 - EXCESSO DE		
160 101 02 04 - EXCESSO DE	161 101 02 04 - EXCESSO DE		
162 101 02 04 - EXCESSO DE	163 101 02 04 - EXCESSO DE		
164 101 02 04 - EXCESSO DE	165 101 02 04 - EXCESSO DE		
166 101 02 04 - EXCESSO DE	167 101 02 04 - EXCESSO DE		
168 101 02 04 - EXCESSO DE	169 101 02 04 - EXCESSO DE		
170 101 02 04 - EXCESSO DE	171 101 02 04 - EXCESSO DE		
172 101 02 04 - EXCESSO DE	173 101 02 04 - EXCESSO DE		
174 101 02 04 - EXCESSO DE	175 101 02 04 - EXCESSO DE		
176 101 02 04 - EXCESSO DE	177 101 02 04 - EXCESSO DE		
178 101 02 04 - EXCESSO DE	179 101 02 04 - EXCESSO DE		
180 101 02 04 - EXCESSO DE	181 101 02 04 - EXCESSO DE		
182 101 02 04 - EXCESSO DE	183 101 02 04 - EXCESSO DE		
184 101 02 04 - EXCESSO DE	185 101 02 04 - EXCESSO DE		
186 101 02 04 - EXCESSO DE	187 101 02 04 - EXCESSO DE		
188 101 02 04 - EXCESSO DE	189 101 02 04 - EXCESSO DE		
190 101 02 04 - EXCESSO DE	191 101 02 04 - EXCESSO DE		
192 101 02 04 - EXCESSO DE	193 101 02 04 - EXCESSO DE		
194 101 02 04 - EXCESSO DE	195 101 02 04 - EXCESSO DE		
196 101 02 04 - EXCESSO DE	197 101 02 04 - EXCESSO DE		
198 101 02 04 - EXCESSO DE	199 101 02 04 - EXCESSO DE		
200 101 02 04 - EXCESSO DE	201 101 02 04 - EXCESSO DE		
202 101 02 04 - EXCESSO DE	203 101 02 04 - EXCESSO DE		
204 101 02 04 - EXCESSO DE	205 101 02 04 - EXCESSO DE		
206 101 02 04 - EXCESSO DE	207 101 02 04 - EXCESSO DE		
208 101 02 04 - EXCESSO DE	209 101 02 04 - EXCESSO DE		
210 101 02 04 - EXCESSO DE	211 101 02 04 - EXCESSO DE		
212 101 02 04 - EXCESSO DE	213 101 02 04 - EXCESSO DE		
214 101 02 04 - EXCESSO DE	215 101 02 04 - EXCESSO DE		
216 101 02 04 - EXCESSO DE	217 101 02 04 - EXCESSO DE		
218 101 02 04 - EXCESSO DE	219 101 02 04 - EXCESSO DE		
220 101 02 04 - EXCESSO DE	221 101 02 04 - EXCESSO DE		
222 101 02 04 - EXCESSO DE	223 101 02 04 - EXCESSO DE		
224 101 02 04 - EXCESSO DE	225 101 02 04 - EXCESSO DE		
226 101 02 04 - EXCESSO DE	227 101 02 04 - EXCESSO DE		
228 101 02 04 - EXCESSO DE	229 101 02 04 - EXCESSO DE		
230 101 02 04 - EXCESSO DE	231 101 02 04 - EXCESSO DE		
232 101 02 04 - EXCESSO DE	233 101 02 04 - EXCESSO DE		
234 101 02 04 - EXCESSO DE	235 101 02 04 - EXCESSO DE		
236 101 02 04 - EXCESSO DE	237 101 02 04 - EXCESSO DE		
238 101 02 04 - EXCESSO DE	239 101 02 04 - EXCESSO DE		
240 101 02 04 - EXCESSO DE	241 101 02 04 - EXCESSO DE		
242 101 02 04 - EXCESSO DE	243 101 02 04 - EXCESSO DE		
244 101 02 04 - EXCESSO DE	245 101 02 04 - EXCESSO DE		
246 101 02 04 - EXCESSO DE	247 101 02 04 - EXCESSO DE		
248 101 02 04 - EXCESSO DE	249 101 02 04 - EXCESSO DE		
250 101 02 04 - EXCESSO DE	251 101 02 04 - EXCESSO DE		
252 101 02 04 - EXCESSO DE	253 101 02 04 - EXCESSO DE		
254 101 02 04 - EXCESSO DE	255 101 02 04 - EXCESSO DE		
256 101 02 04 - EXCESSO DE	257 101 02 04 - EXCESSO DE		
258 101 02 04 - EXCESSO DE	259 101 02 04 - EXCESSO DE		
260 101 02 04 - EXCESSO DE	261 101 02 04 - EXCESSO DE		
262 101 02 04 - EXCESSO DE	263 101 02 04 - EXCESSO DE		
264 101 02 04 - EXCESSO DE	265 101 02 04 - EXCESSO DE		
266 101 02 04 - EXCESSO DE	267 101 02 04 - EXCESSO DE		
268 101 02 04 - EXCESSO DE	269 101 02 04 - EXCESSO DE		
270 101 02 04 - EXCESSO DE	271 101 02 04 - EXCESSO DE		
272 101 02 04 - EXCESSO DE	273 101 02 04 - EXCESSO DE		
274 101 02 04 - EXCESSO DE	275 101 02 04 - EXCESSO DE		
276 101 02 04 - EXCESSO DE	277 101 02 04 - EXCESSO DE		
278 101 02 04 - EXCESSO DE	279 101 02 04 - EXCESSO DE		
280 101 02 04 - EXCESSO DE	281 101 02 04 - EXCESSO DE		
282 101 02 04 - EXCESSO DE	283 101 02 04 - EXCESSO DE		
284 101 02 04 - EXCESSO DE	285 101 02 04 - EXCESSO DE		
286 101 02 04 - EXCESSO DE	287 101 02 04 - EXCESSO DE		
288 101 02 04 - EXCESSO DE	289 101 02 04 - EXCESSO DE		
290 101 02 04 - EXCESSO DE	291 101 02 04 - EXCESSO DE		
292 101 02 04 - EXCESSO DE	293 101 02 04 - EXCESSO DE		
294 101 02 04 - EXCESSO DE	295 101 02 04 - EXCESSO DE		
296 101 02 04 - EXCESSO DE	297 101 02 04 - EXCESSO DE		
298 101 02 04 - EXCESSO DE	299 101 02 04 - EXCESSO DE		
300 101 02 04 - EXCESSO DE	301 101 02 04 - EXCESSO DE		
302 101 02 04 - EXCESSO DE	303 101 02 04 - EXCESSO DE		
304 101 02 04 - EXCESSO DE	305 101 02 04 - EXCESSO DE		
306 101 02 04 - EXCESSO DE	307 101 02 04 - EXCESSO DE		
308 101 02 04 - EXCESSO DE	309 101 02 04 - EXCESSO DE		
310 101 02 04 - EXCESSO DE	311 101 02 04 - EXCESSO DE		
312 101 02 04 - EXCESSO DE	313 101 02 04 - EXCESSO DE		
314 101 02 04 - EXCESSO DE	315 101 02 04 - EXCESSO DE		
316 101 02 04 - EXCESSO DE	317 101 02 04 - EXCESSO DE		
318 101 02 04 - EXCESSO DE	319 101 02 04 - EXCESSO DE		
320 101 02 04 - EXCESSO DE	321 101 02 04 - EXCESSO DE		
322 101 02 04 - EXCESSO DE	323 101 02 04 - EXCESSO DE		
324 101 02 04 - EXCESSO DE	325 101 02 04 - EXCESSO DE		
326 101 02 04 - EXCESSO DE	327 101 02 04 - EXCESSO DE		
328 101 02 04 - EXCESSO DE	329 101 02 04 - EXCESSO DE		
330 101 02 04 - EXCESSO DE	331 101 02 04 - EXCESSO DE		
332 101 02 04 - EXCESSO DE	333 101 02 04 - EXCESSO DE		
334 101 02 04 - EXCESSO DE	335 101 02 04 - EXCESSO DE		
336 101 02 04 - EXCESSO DE	337 101 02 04 - EXCESSO DE		
338 101 02 04 - EXCESSO DE	339 101 02 04 - EXCESSO DE		
340 101 02 04 - EXCESSO DE	341 101 02 04 - EXCESSO DE		
342 101 02 04 - EXCESSO DE	343 101 02 04 - EXCESSO DE		
344 101 02 04 - EXCESSO DE	345 101 02 04 - EXCESSO DE		
346 101 02 04 - EXCESSO DE	347 101 02 04 - EXCESSO DE		
348 101 02 04 - EXCESSO DE	349 101 02 04 - EXCESSO DE		
350 101 02 04 - EXCESSO DE			



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV

Folha de informação no. 23
d. processo 59.001-459 95-73 em 14/07/95 (a) 11

Folha n.º	34	do proc
N.º	65	de 1995
O.º funcionário	M	

MANUEL A. COSTA
Reg. CET 6682-3/DSV-AT

SMT - Sr. Chefe de Gabinete

De ordem do Senhor Diretor do DSV, restituo o presente expediente a Vossa Senhoria, solicitando que o mesmo seja encaminhado à SGM/ATL, em atenção ao solicitado às fls. 06.

Ressalto a Vossa Senhoria, que em atenção ao solicitado às fls. 04, foram juntadas pelo DSV.AJ, como fls. 07 e fls. 08, cópias dos pareceres exarados pelas Áreas Técnicas da CET, sobre o Projeto de Lei 65/95. Bem como, das fls. 09 às fls. 11, cópias dos pareceres exarados pelo DSV.AT, DSV.AJ e despacho do Sr. Diretor do DSV, respectivamente.

Saliento, em complemento aos pareceres exarados, a existência da Resolução 635 de 23 de novembro de 1984, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que: "Dispõe sobre a colocação de ondulações transversais às vias públicas", cujas cópias foram juntadas como fls. 13, que estabelece as formas, dimensões e padrões de sinalização viária a serem obedecidos em todo o território nacional.



Processo 59.001.454-95*73

Folha nº	35	do proc.
Nº	65	da 19 95
O funcionário	M	

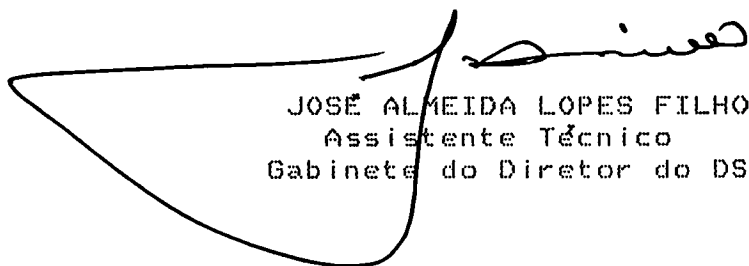
14-07-95

Fl. 24
len

MANUEL ANTÔNIO R. COSTA
Reg. CET 6682 /DSV-AT

Saliento ainda, da existência do "MANUAL DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - PARTE III Dispositivos Auxiliares à Sinalização", que acompanha a Resolução 666 de 28 de janeiro de 1986 do CONTRAN, que no seu capítulo 3 versa sobre "Alterações nas características do pavimento e obstáculo ao rolamento", item 3.4 "Ondulações Transversais às Vias Públicas", cujas cópias foram juntadas como fls. 14 à fls 22.

DSV.AT, em 14/07/95


JOSE ALMEIDA LOPES FILHO
Assistente Técnico
Gabinete do Diretor do DSV

MARC

Folha n.º 36 do proc.
N.º 65 de 19.95
O funcionário M

URGENTE



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha de informação no 25

d. O proc. no 59-001.459-95*73 em 17/04/95 (a) Gislene

GISELENE CAMPOS RODRIGUES
Of. Adm. Geral II
SMT-001

Do proc. 59-001.459-95*73

Int. : SGM/ATL

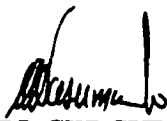
Ass: Referente ao Projeto de Lei nº 65/95

Inf. nº 989/95

SGM/ATL
Sra. Assessora

Restituímos o presente, com a manifestação do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, às folhas 23 e 24.

14/07/95


ALOISIO ROBERTO CERCHI NASCIMENTO
Chefe de Gabinete
SMT

ttmk

SMT GAB.
14/07/95
2 - 9



Câmara Municipal de

Folha n.º 37	do proc.
N.º 65	de 19 95
O funcionário <i>Paulo</i>	

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63 "caput", do Regimento Interno.

Em, 23/06/95


Ver. Antonio Paiva Monteiro Filho
Presidente



16 - PAR
16-1186/1995

Municipal de

Folha n.º 38 do proc.
N.º 65 de 1995
Funcionário *P.M.*
São Paulo

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 65/95

De autoria do Vereador Mário Noda, o presente projeto de lei, nº 065/95, objetiva tornar obrigatória a colocação, nas vias públicas municipais, próximo aos obstáculos tipo lombada, as sinalizações conhecidas popularmente como "olho-de-gato".

Procura o autor, com a medida, minimizar a ocorrência de acidentes com veículos, motivados pelo impacto com esses obstáculos, com perda de direção.

Em consulta realizada ao Executivo, através de pedido de informações, este considera o projeto positivo quanto ao mérito, visto que contribuiria para melhorar as condições de visibilidade noturna das lombadas.

A Comissão de Constituição e Justiça considerou o projeto inviável do ponto de vista legal da forma como proposto originalmente, visto que esbarraria na questão de iniciativa privativa do Executivo, tendo oferecido substitutivo a fim de sanar esta irregularidade.

Quanto ao mérito, nada a opor. Pelo contrário, consideramos a propositura muito boa, uma vez que auxiliaria deveras na visualização por parte dos motoristas das ondulações redutoras de velocidade (lombadas). A sinalização que atualmente é utilizada para a sua visualização não tem se revelado suficiente para tal, ora por deficiência de iluminação noturna, ora pelo próprio desgaste da tinta amarela empregada para advertência na pavimentação, sem a devida manutenção, entre outros problemas.

Os "olhos-de-gato", cujo nome técnico é delineador retro-reflexivo, pode efetivamente contribuir para a indicação de obstáculo. São de fácil aplicação e facilmente visíveis à noite por suas qualidades reflexivas.

Manifestamo-nos, dessa forma, favoráveis ao projeto.

A fim, entretanto, de propiciar uma redação técnica mais adequada ao projeto, oferecemos abaixo substitutivo à propositura.

17 - RELCOM
17-3210/1995



Câmara Municipal de

Ordem n.º	39
N.º	65
de 19	95
funcionário	São Paulo

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA
URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI Nº
65/95

Dispõe sobre a sinalização das
ondulações transversais às vias
públicas (lombadas).

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que todas as ondulações transversais às vias públicas, obstáculos mais conhecidos como "lombadas", sejam devidamente sinalizadas através de delineadores retro-reflexivos, de modo a indicar adequadamente a existência daqueles obstáculos aos motoristas.

Parágrafo único - A obrigatoriedade do uso dos dispositivos, a que se refere o "caput", junto às lombadas deverá seguir critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.

Art. 2º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e
Meio Ambiente, em 23/08/95


PRESIDENTE


RELATOR


PRESIDENTE


RELATOR

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em, 31/08/95

p/ M
LUIS FERNANDO BRAZ DE ARAUJO
Chefe de Seção Técnica I

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 31.8.95 as 1500 h. MARGARETE NUNES SILVA
Secretária

Ao nobre Vereador EDSON SIMÕES
para relatar

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

31/08/95

Presidência

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) ao processo(s) rubri-
cado(s) sob n.º 40 e folha de informação sob
n.º 41 12/09/95



16 - PAR
16-1318/1995

Câmara Municipal de São Paulo

DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O

PROJETO DE LEI Nº 65/95

Folha n.º 40 do proc.
n.º PL 65 de 1995
o funcionário

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Mário Noda, visa tornar obrigatória a colocação, nas vias públicas do Município, junto às lombadas, de sinalizações conhecidas como "Olho de Gato".

A douta Comissão de Constituição e Justiça, a fls. do processo, exarou parecer apresentando substitutivo, a fim de sanar irregularidade referente a medidas típicas de Administração, próprias do Poder Executivo.

Segundo informações do Executivo à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, cabe ao CONTRAN, e não ao Município, estabelecer e disciplinar a utilização de qualquer sinalização de trânsito. Contudo, considera válida a intenção de obrigar o uso de dispositivos retro-refletivos junto às ondulações transversais, uma vez que irá contribuir para melhorar a visibilidade noturna desses dispositivos. Sugere, portanto, a substituição do termo "olho de gato" por delineadores retro-refletivos e que sejam observados os critérios e especificações estabelecidos pelo órgão de trânsito.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor, nos termos do substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, visto que as despesas decorrentes da execução desta



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 41 do proc.
n.º 12.65 de 1995
o.º 1.º de 1995

propositura correrão por conta de dotações orçamentárias próprias,
suplementadas se necessário.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 12 de setem-
bro de 1995.

Presidente

Relator

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 14/10/1995
pagina 39 coluna 29
Conferido: M

A Leg. 3
Em, 14/10/1995

M
MARGARETE NUNES SILVA
Secretária

RECEBIDO EM LEG. 3

18/09/95

18:00h. B

Sr. Cristino.

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica,
preparar registro e carta de lei.

26/9/95

M
ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica I'

Sr^a Chefe.

Providenciado, conforme solicitação de V. S^a.

26/9/95

J
José Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo

SEGUE m juntado h neste data
documento h e papel de informação
rubricado h sob folha h n^o 42 a 47
Em 18/10/95

J
José Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 02 de outubro de 1995.

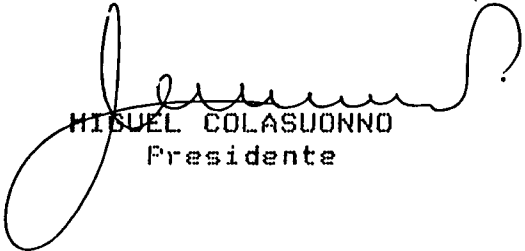
18 - OF-LEG3
OFICIO N.0568/1995

Folha n°	42	do proc.
n°	65	de 19 95

Senhor Prefeito.

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei aprovada pela Câmara em 26 de setembro do corrente, de acordo com o Inciso I do artigo 84 do Regimento Interno, relativa ao Projeto de Lei nº 065/95, de autoria do Vereador Mário Noda - dispondo sobre a sinalização das ondulações transversais às vias públicas (lombadas).

Valho-me da oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MIGUEL COLASUONNO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

z.a.



Câmara Municipal de São Paulo

Forma n.º	13	de proc.
n.º	65	de 1995

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NOS TERMOS DO INCISO I DO
ARTIGO 84 DO REGIMENTO INTERNO. Cópia extraída de fl. nº 39 do
Processo nº 01006595. (PROJETO DE LEI Nº 065/95). Dispõe sobre a
sinalização das ondulações transversais às vias públicas
(lombadas). A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º - O
Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que
todas as ondulações transversais às vias públicas, obstáculos mais
conhecidos como "lombadas", sejam devidamente sinalizadas através
de delineadores retro-reflexivos, de modo a indicar adequadamente
a existência daqueles obstáculos aos motoristas. Parágrafo único
- A obrigatoriedade do uso dos dispositivos, a que se refere o
"caput", junto às lombadas deverá seguir critérios e
especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito. Art. 2º - As
despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta
das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação,
revogadas as disposições em contrário. Eu, **ZUZASSATO**
Oficial Legislativo.....
Oficial Legislativo padrão "QPA-9-B" extraí a presente cópia
fielmente de fls. do livro competente nº 47 e datilografei.
Eu, **PAULO M. A. DE PAULA**
Oficial Legislativo..... Oficial Legislativo padrão "QPA-9-B" a
conferi. São Paulo, 29 de setembro de 1995. Chefe da Seção

Técnica de Preparo e Registro de Documentos Legislativos,
ANGELA BORDIN ANDREONI Visto, **LEILA XAVIER MACHADO** Diretora do Departamen-
Chefe da Seção Técnica II Diretor Téc. de Departamento
mento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo.-

aa) Miguel Colasuonno; Murillo Antunes Alves; Edivaldo Estima;
José Índio F. do Nascimento; José Viviani Ferraz



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n°	44	do proc.
n°	65	de 1995
<i>R</i>		

LEI Nº

DE

DE

DE 19

Dispõe sobre a sinalização das ondulações transversais às vias públicas (lombadas).

Faço saber que a Câmara nos termos do inciso I, do art. 84 do Regimento Interno, decretou a seguinte lei:

Art. 1º - O Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que todas as ondulações transversais às vias públicas, obstáculos mais conhecidos como "lombadas", sejam devidamente sinalizadas através de delineadores retro-reflexivos, de modo a indicar adequadamente a existência daqueles obstáculos aos motoristas.

Parágrafo único - A obrigatoriedade do uso dos dispositivos, a que se refere o "caput", junto às lombadas deverá seguir critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.

Art. 2º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n°.	45	do proc.
n°.	65	de 1995

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 29 de setembro de 1995.

O Presidente,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 02 de outubro de 1995.

Folha nº.	46	do proc.
nº.	65	de 1995
2		

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 568/95 de

02.10.95, encaminhando ao Sr. Prefeito Municipal cópia autêntica da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº **065/95** de autoria **do Ver. Mario Noda.**

ANEXO:

RECEBI EM:

03/10/95

Elene C. Piana
Elene C. Piana
Oficial de Gabinete
SGM/ATL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 47

do processo nº 65 de 19 95 18 10 95 (a) 8

José Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo

LEI Nº 11.894, DE 17 DE OUTUBRO DE 1995
(Projeto de Lei nº 065/95, do Vereador Mário Noda)

Dispõe sobre a sinalização das ondulações transversais às vias públicas (lombadas).

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O Executivo providenciará as medidas necessárias no sentido de que todas as ondulações transversais às vias públicas, obstáculos mais conhecidos como "lombadas", sejam devidamente sinalizadas através de delineadores retro-reflexivos, de modo a indicar adequadamente a existência daqueles obstáculos aos motoristas.

Parágrafo único - A obrigatoriedade do uso dos dispositivos, a que se refere o "caput", junto às lombadas deverá seguir critérios e especificações estabelecidas pelo órgão de trânsito.

Art. 2º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de outubro de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

FRANCIS SELWYN DAVIS, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes
ROBERTO PAULO RICHTER, Secretário Municipal de Planejamento
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de outubro de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 18, 10, 19 95

pagina 01 coluna 1ª

Conferido:

Ao

DT.94 - Senhora Chefe.

Para as devidas providências.

18/10/95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	= 47 = fls.
Arquivo em	19/10/95
O Func.º	
REGINA APARECIDA BARRIOS Chefe de Seção Técnica II	

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado
sob folha n.º
Em
(a)