

Handwritten marks resembling 'X' or '7'.



ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO AMAPÁ

Palácio Dep. Nelson Salomão

PROTÓCOLO

PROTÓCOLO Nº 0588

DATA 27 / 11 / 97

HORA DE ENTRADA 09:30 hs.

ESPECIE P. LEI Nº 0069/97-

Rosalina

1997

Parte Interessada: DEPUTADO FRAN JÚNIOR

Documento Originário: PROJETO DE LEI Nº 0070/97-AL.

Protocolado neste Departamento sob o Nº 0588 Em: 27 / 11 / 97

ASSUNTO: DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE ONDULAÇÕES TRANSVERSAIS ÀS RODOVIAS DO ESTADO DO AMAPÁ.

ANDAMENTO

1ª Leitura em 02 / 12 / 97 Sessão Nº 105

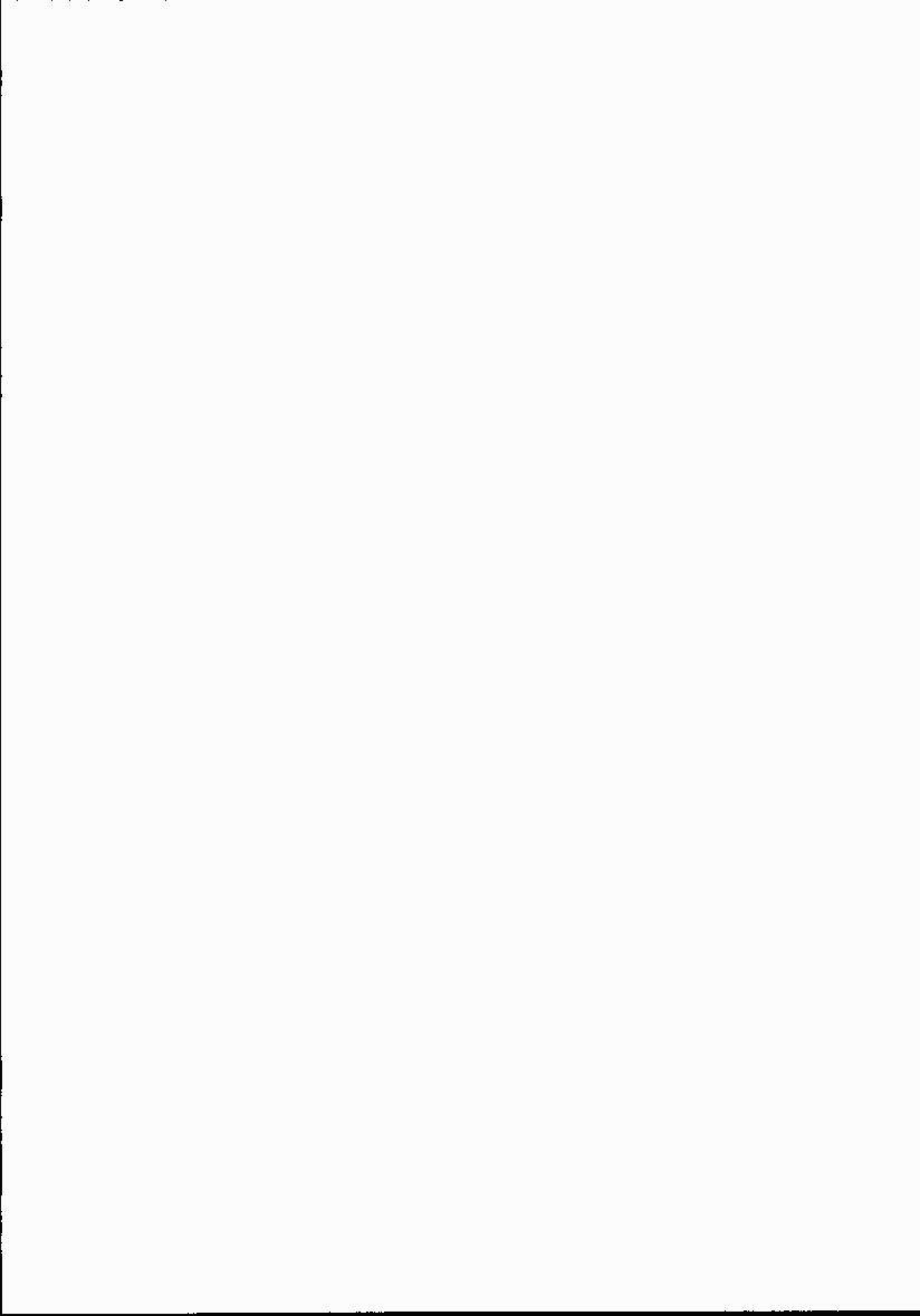
2ª Leitura em 04 / 12 / 97 Sessão Nº 107

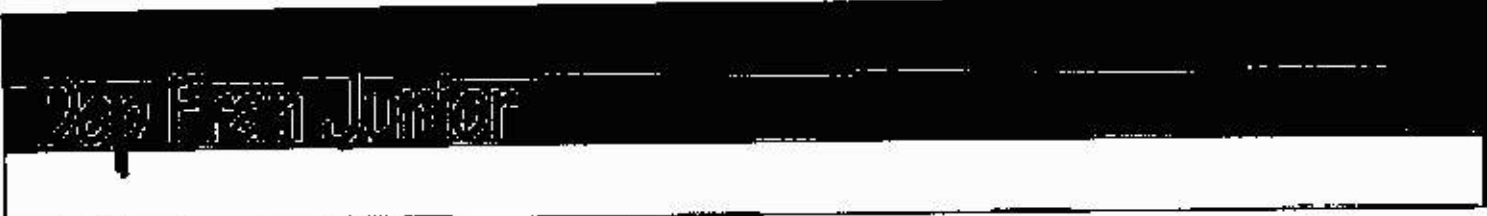
3ª Leitura em 09 / 12 / 97 Sessão Nº 108

Outras Leituras em:

Comissões Permanentes

COMISSÃO	Encaminhado em	OFÍCIO Nº	RECEBIDO EM
Comissão de Constituição Justiça e Redação.	/ /		/ /
Comissão de Finanças, Economia, Fiscalização Financeira, Orçamentária e Administração Pública.	/ /		/ /
Comissão de Educação, Saúde e Assist. Social, Abastecimento, Def. do Consumidor, Agric. P. Agrária e Meio Ambiente.	/ /		/ /
Comissão de Transportes, Obras Públicas, Indústria, Comércio e Turismo. Minas e	/ /		/ /





PROTOCOLO

PROTOCOLO Nº 0588

DATA 27/11/97

HORA DE ENTRADA 09:30hs

ESPECIE P. Lei Nº 0069/97 AL.

Rosalina

FUNÇÃO

PROJETO DE LEI N.º 008/97

Dispõe sobre a instalação de ondulações transversais às rodovias do Estado do Amapá.

O Governador do Estado do Amapá

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado do Amapá decreta e sanciona a seguinte Lei.

Art. 1 - A construção de ondulações transversais nas ruas e rodovias do Estado será precedida de análise técnica elaborada pelo órgão de trânsito do Estado, com jurisdição sobre a área, acompanhada por 01 (um) membro do Sindicato dos Condutores de veículos automotores, e 01 (um) membro da UBMA e obedecerá aos termos desta lei.

Parágrafo único - A análise prevista no "caput" deste artigo atenderá à necessidade de prevenção de acidente, priorizando os interesses dos transeuntes e a segurança no tráfego.

Art. 2 - A forma do quebra-mola a ser instalado terá a medida máxima de 3,66m (três metros e sessenta e seis centímetros) de largura por 0,08m (oito centímetros) de altura, reduzindo a velocidade até 30km/h (trinta quilômetros por hora) nas vias secundárias e nas rodovias.

Art. 3 - A sinalização e a pavimentação utilizadas para a colocação dos redutores serão:

I - placa de regulamentação R-19, indicando que a velocidade máxima é de 30km/h (trinta quilômetros por hora);

II - placa de advertência A-18, indicando a presença de lombada ou saliência;

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

Dep. Fran Junior

III - marcas oblíquas pintadas sobre a ondulação nas cores preta e amarela, alternadamente, admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação na cor amarela;

IV - distância mínima de 500,00m (quinhentos metros) entre duas ondulações sucessivas;

V - distância mínima de 50,00m (cinquenta metros) para colocação da primeira ondulação junto ao início ou ao término de rampas com declividade acentuada;

VI - placas indicativas, a partir do local onde a rodovia adentra o perímetro urbano e a intervalos máximos de 100,00m (cem metros) da presença dos quebra-molas;

VII - faixas de travessia de pedestres próximas aos redutores, nos locais em que o volume de tráfego justifique o procedimento.

Art. 4 - É fundamental observar as seguintes características relativas à via e ao tráfego local para a instalação das ondulações:

I - ausência de rampas com declividade superior a 4,5% (quatro inteiros e cinco décimos por cento) ao longo do trecho;

II - ausência de curvas ou interferências visuais (arborização, lombadas e outras) que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;

III - volume do tráfego estipulado por estudos de engenharia no local da implantação.

Art. 5 - Fica proibida a colocação de quebra-mola do tipo valeta (depressão).

Art. 6 - O poder público dará preferência ao emprego de medidas de engenharia de tráfego em relação às ondulações transversais, mediante análise global da área em estudo.





Dep. Fran Junior

Parágrafo único - São medidas de engenharia de tráfego, entre outras:

- I - sentido único de circulação;
- II - refúgios e canteiros;
- III - alargamento de passeios e calçadas;
- IV - correção geométrica;
- V - semáforos;
- VI - sinalização estratigráfica;
- VII - redução da capacidade da via;
- VIII - rotatória.

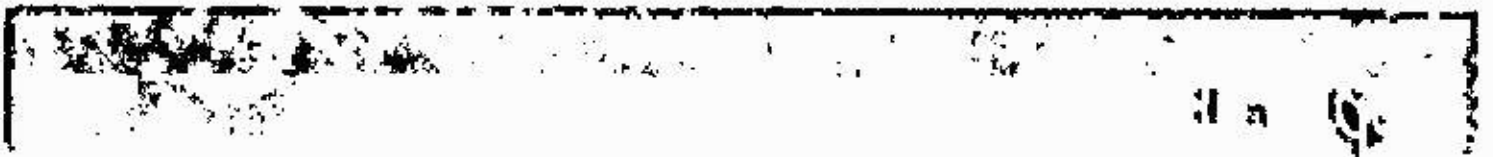
Art. 7 - O Poder Público terá o prazo de 60 (sessenta) dias para adaptar as atuais lombadas aos critérios desta Lei.

Art. 8 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9 - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões do Palácio Deputado Nelson Salomão, em 12 de novembro de 1997.


Deputado Fran Junior



Dep. Fran. Junior

Justificação:

A segurança no tráfego rodoviário tem sido assunto de contínuas discussões e estudos técnicos, que buscam minimizar os índices fatídicos de acidentes automobilísticos.

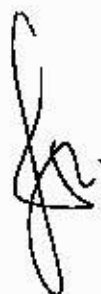
Desde a década de 70, originalmente na Inglaterra, por meio do TRRL (Laboratório de Pesquisas Rodoviárias e de Transportes), vêm sendo realizados testes com vários tipos de veículos trafegando em diferentes velocidades e com ondulações em variadas dimensões, objetivando encontrar um modelo de redutor que satisfizesse as exigências de segurança desejadas e não causasse estragos aos automóveis ao transpô-lo nem fizesse o motorista perder o controle do veículo.

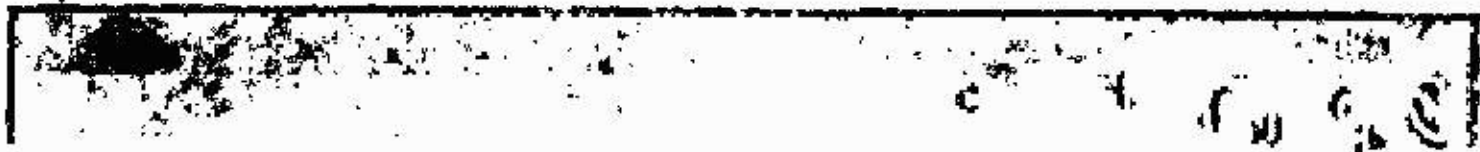
No Brasil, em meados de 1973, esses dispositivos começaram a ser implantados, sem que, no entanto, fosse observada uma padronização.

Apresentamos, na forma do art. 2 de nossa proposta, medidas adequadas para os quebra-molas, tendo em vista a redução compulsória da velocidade em locais onde são necessárias a segurança dos transeuntes e a preservação dos automóveis.

A nosso ver, faz-se necessária a experimentação exaustiva dos tipos de redutores, visando a adequar seus aspectos físico-dinâmicos às reações provocadas sobre os veículos; encontrar um padrão dimensional condizente com a demanda viária; abrandar desvantagens freqüentes como atrasos no tráfego em geral, trepidações, poluição sonora, desgaste dos veículos, rachaduras dos imóveis, desvio do fluxo de veículos para vias paralelas; enfatizar a redução de velocidade; criar expectativas para o ingresso na área urbana e rural; e buscar alternativas comprovadamente eficazes, na preferência, com medidas de engenharia de tráfego, citadas no art. 6, parágrafo único, incisos I a VIII, de nossa proposta de lei, as quais podem dimensionar erros surgidos pela colocação indevida dos redutores.

O tipo valeta, definido pelo formato de uma depressão, é extremamente danoso aos usuários, aos veículos e ao tráfego em geral. A nossa sugestão de proibição favorece o impedimento dos sinistros e da depredação do patrimônio.





1 2 3



Dep. Fran Junior

O procedimento da ação é de competência do órgão de trânsito do Estado, ficando o poder público encarregado de regulamentar os dispositivos legais pertinentes à consecução das obras.

A Constituição Estadual, em seu art. 61, inciso XVII, declara que esta Casa, com a sanção do Governador, pode dispor "sobre todas as matérias de competência do Estado", incluindo "matéria decorrente de competência comum prevista no art. 23, inciso XII, da Constituição da República."

Tendo em vista o que a Carta Magna, em seus arts. 6 e 205, estatui e a função expressa dos redutores na fixação de limites de velocidade a índices adequados para o trânsito e seus usuários, e com o objetivo claro de assegurar tranquilidade, consideramos o exposto no "caput" do parágrafo único do art. 1 deste projeto de legítima procedência.

O Código Nacional de Trânsito estabelece em seu art. 14, inciso IX, que a autoridade de trânsito, segundo as conveniências do local, poderá "disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos de ensino de 1 e 2 graus, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito".

A jurisprudência nos mostra, por meio de um caso ocorrido em 1990, no Estado de Minas Gerais, que a ausência de precaução na instalação de quebra-molas e sua insuficiente sinalização indicativa resultaram em danos pessoais ao usuário. O Tribunal Federal de Recursos julgou o Estado responsável civilmente pelos danos causados. Ao poder público coube a reparação financeira, na forma da Súmula n 490, do STF, que estatui: "a pensão correspondente à indenização oriunda de responsabilidade civil deve ser calculada com base no salário mínimo vigente ao tempo de sentença e ajustar-se às variações posteriores".

Apresentamos este projeto com a intenção de antever tais situações, poupando despesas aos cofres públicos e possibilitando que o Estado garanta à sociedade a esperada e merecida segurança.





— — —

