



Of. nº 10/22-SE MAD/DGD/RR

Novo Hamburgo, 14 de janeiro de 2020

Ao Excelentíssimo Senhor
GÉRSON PETEFFI
Presidente da Câmara de Vereadores
Novo Hamburgo – RS

Assunto: RESPOSTA AO PEDIDO DE PROVIDÊNCIAS Nº: 5.110/2019.

Senhor Presidente,

Vimos à presença de Vossa Excelência, em atenção ao Pedido de Providências em epígrafe, protocolado sob nº 681145/2019, de autoria do Vereador Felipe Kuhn Braun, encaminhar Ofício nº 10/17-SE MAD/DGD/RR, expedido pela Secretaria Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários, em anexo.

Atenciosamente,

FÁTIMA DAUDT
Prefeita

CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO
PROTOCOLO
DOC N° 9012020 13-28

28 JAN. 2020



Of. nº 10/17-SE MAD/DGD/RR

Novo Hamburgo, 14 de janeiro de 2020

Ao Excelentíssimo Senhor
GÉRSON PETEFFI
Presidente da Câmara de Vereadores
Novo Hamburgo – RS

Assunto: RESPOSTA AO PEDIDO DE PROVIDÊNCIAS Nº: 5.110/2019.

Senhor Presidente,

Vimos à presença de Vossa Excelência, em atenção ao Pedido de Providências em epígrafe, protocolado sob nº 681145/2019, de autoria do Vereador Felipe Kuhn Braun, encaminhar resposta expedida pelo Diretor Ricardo Schiavon, da Diretoria de Trânsito – SEMOPSU.

Atenciosamente,


RAIZER FERREIRA

Secretário Municipal de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários

índice significativo ou risco potencial de acidentes cujo fator determinante é o excesso de velocidade praticado no local e onde outras alternativas de engenharia de tráfego são ineficazes.

Para a colocação de ondulações transversais deverão ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- I - Em rodovia, declividade inferior a 4% ao longo do trecho;
- II - Em via urbana e ramos de acesso de rodovias, declividade inferior a 6% ao longo do trecho;
- III- Ausência de curva ou interferência que comprometa a visibilidade do dispositivo;
- IV – Pavimento em bom estado de conservação;
- V – Ausência de guia de calçada (meio-fio) rebaixada, destinada à entrada ou saída de veículos;
- VI – Ausência de rebaixamento de calçada para pedestres. Também deve ser considerado que os mesmos só poderão ser implantados em vias locais ou coletoras e com as devidas sinalizações horizontal e vertical, devem estar espaçadas de no mínimo 50m em vias de sentido duplo de circulação e 100m em vias de sentido único, e distar no mínimo de 15m do alinhamento do meio-fio ou linha de bordo da via transversal.

Vale salientar que esta resolução exige que estudos técnicos sejam realizados, identificando e caracterizando o local de implantação, histórico de acidentes, potencial de risco, e projeto ou croqui do local, para posterior implantação do dispositivo, ou não.

Após a implantação das ondulações transversais a autoridade com circunscrição sobre a via monitore o seu desempenho por um período mínimo de 01(um) ano, devendo estudar outra solução de engenharia de tráfego, quando não for verificada expressiva redução do índice de acidentes no local.

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

Por isto tudo exposto, entendemos que a implantação de uma ondulação transversal neste local contraria a Resolução n.º 600/2016 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas``.

Ricardo Schiavon

ARQUITETO CAU A18.649-0

CHECK LIST PARA DEFINIÇÃO DE IMPLANTAÇÃO DE QUEBRA-MOLAS

Em vistoria ao local constatamos as seguintes situações:

- (X) Tem passeio público / calçada
 - () Tem travessia acentuada de pedestres
 - (X) Tipo de pavimentação **ASFALTO**
 - (X) Tipo de via **COLETORA**
 - () Via tem declividade acentuada
 - () Existe comprometimento de visibilidade
 - (X) Tem placa de limite de velocidade **40 km/h**
 - () Próximo a cruzamento viário
 - () Tem linha de ônibus
 - () Tem polo gerador tipo
- (X) Tem informação sobre acidentes no local – NÃO TEM REGISTRO DE ACIDENTES NESTE LOCAL, NO PERÍODO DE 2016 A 2019.**

Observações: Rua Alberto Torres, próximo ao nº 783.

PARECER SOBRE IMPLANTAÇÃO DE ONDULAÇÕES TRANSVERSAIS OU SONORIZADORES

Antes de se decidir pela implantação de uma ondulação transversal ou sonorizador, o técnico deve avaliar cuidadosamente sua necessidade, pois a redução de velocidade feita através destes dispositivos muitas vezes pode causar transtornos, como os veículos de emergência, bombeiros, ambulâncias, ônibus entre outros.

MEDIDAS QUE ANTECEDEM A IMPLANTAÇÃO

A implantação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas deverão atender a Resolução n.º 600/2016 do CONTRAN e dependerão de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser colocadas após estudo de alternativas de engenharia de tráfego, quando estas possibilidades se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes.

JUSTIFICATIVAS DE INSTALAÇÃO

A ondulação transversal pode ser utilizada onde se necessite reduzir a velocidade do veículo de forma imperativa, nos casos em que estudo técnico de engenharia de tráfego demonstre