



Of. nº 10-A/4270-SMGGD/DEXP/GH

Novo Hamburgo, 28 de agosto de 2025

Ao Excelentíssimo Senhor  
**Cristiano Coller**  
Presidente  
Câmara de Vereadores  
Novo Hamburgo

**Assunto: Resposta à Indicação nº 2556/2025 Protocolo nº 112592/2025**

Senhor Presidente,

Vimos à presença de Vossa Excelência, em atendimento à Indicação em epígrafe, de autoria da Vereadora Daia Hanich, protocolada sob o nº 112592/2025, encaminhar, em anexo, Ofício expedido pela Diretoria de Transporte Público da Secretaria Municipal de Obras Públicas e Infraestrutura.

Atenciosamente,

CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO  
PROTOCOLO  
DOC V 1030 11:38

29 AGO. 2025

GUSTAVO DIOGO FINCK  
Prefeito

*Manuel Taxano*

  
ERONI VENDELINO NUNES DOS SANTOS  
Secretário Municipal de Obras e Infraestrutura



Novo Hamburgo, 27 de Agosto de 2025

Resposta à Indicação nº 2556/2025

Em atenção à Indicação nº 1334/2025, da Vereadora Daia Hanich, a Diretoria de Transporte Público – DTP, concorda com a indicação de acessibilidade, salienta a necessidade de que a implantação também requer neste objetivo a adequação dos bancos em posição que permita a manobra do equipamento do PCD (cadeira).

Hoje o sistema de transporte coletivo possuí 1120 pontos de parada, destes 45% estão dotados de abrigos.

Investir na qualidade do serviço do transporte público em toda a cidade de Novo Hamburgo é garantir maior interesse no uso deste modal.

A Diretoria de Transporte Público permanece à disposição.

Atenciosamente,



Eliseu Raimundo  
Diretor – DTP



## PARECER TÉCNICO 03/2025 - DMU

**Assunto:** relativo a Indicação 2556/2025

**Destinatário:** Diretor de Transporte Público

**Objetivo:** Avaliação quanto obrigatoriedade de rampas de acessibilidade junto a pontos de ônibus.

### CONSIDERAÇÕES

Primeiramente foram levantadas informações relativas a Normas e Manuais pertinentes ao assunto. A saber:

**A NBR-9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos - dispõe sobre:**

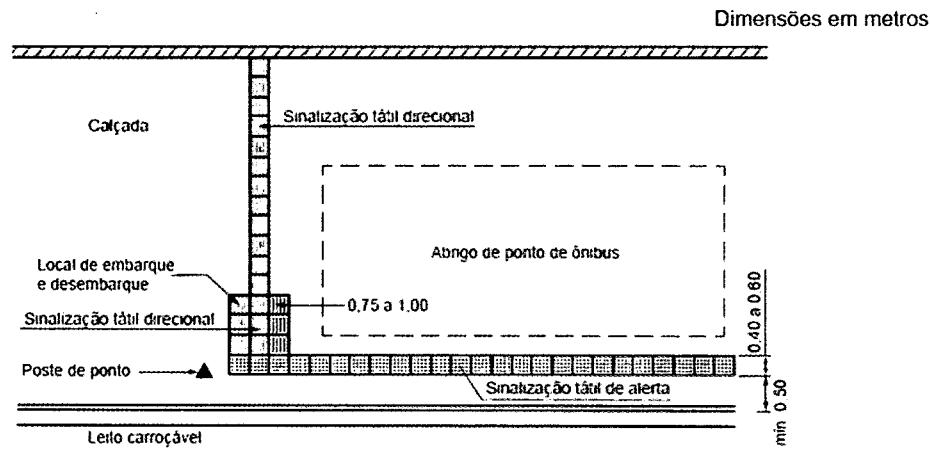
8.2.1 Pontos de embarque e desembarque de transporte público:

8.2.1.1 Na implantação de ponto de embarque e desembarque de transporte público, **deve ser preservada a faixa livre na calçada**. Nenhum de seus elementos pode interferir na faixa livre de circulação de pedestres.

8.2.1.2 Quando houver assentos fixos e/ou apoios isquiáticos, deve ser garantido um espaço para P.C.R.

**A NBR-11537-2024 - Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação – dispõe sobre:**

7.8.7 Deve ser implantada sinalização tátil direcional transversalmente à calçada, identificando os locais de embarque e os pontos de parada de ônibus, conforme as Figuras:



**Figura 73 – Pontos de ônibus em calçada sem sinalização tátil direcional**

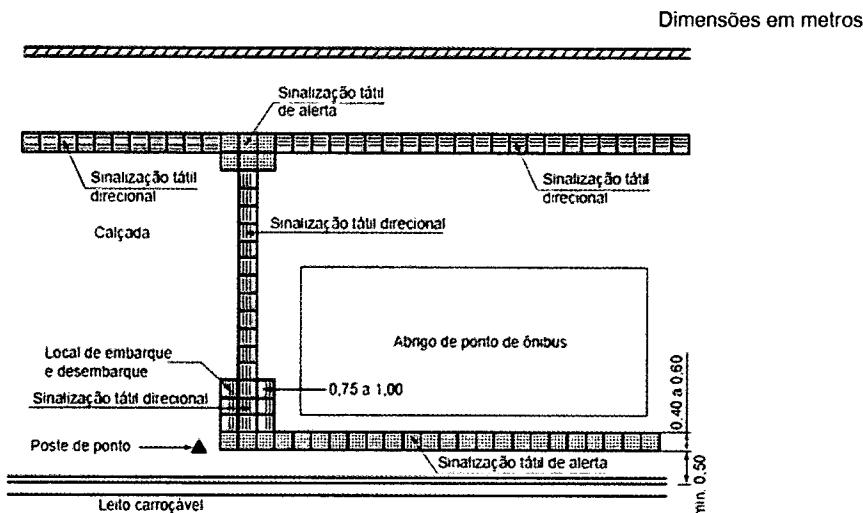


Figura 74 – Pontos de ônibus em calçada com sinalização tátil direcional

#### 6.12.7 Travessia de pedestres em vias públicas [...]

As travessias de pedestres nas vias públicas, nas vias de áreas internas de edificações ou em espaços de uso coletivo e privativo, com circulação de veículos, devem ser acessíveis das seguintes formas: com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento de calçada.

A definição da localização das travessias nas vias públicas (no meio de quadra, próximo às esquinas ou nas esquinas) é de responsabilidade do município.

**Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito VOLUME IV Sinalização Horizontal – CONTRAN 2022**

#### 5.4 Faixa de travessia de pedestres (FTP)

A locação da FTP deve respeitar, sempre que possível, o **caminhamento natural dos pedestres**, sempre em locais que ofereçam maior segurança para a travessia.

### ANÁLISE E CONCLUSÃO

Na NBR 9050 a implantação de **Rebaixamento de Calçada** está atrelada a **travessia de pedestres em vias públicas** recomendando sempre que possível, que a largura do Rebaixamento de Calçada seja igual ao comprimento das faixas de travessias de pedestres.

Frente ao levantamento de informações e avaliando as recomendações do estado da arte da literatura, entende-se que **não há obrigatoriedade de implantação de faixa de travessia de pedestres e rampa de acessibilidade junto a pontos de embarque e desembarque**.

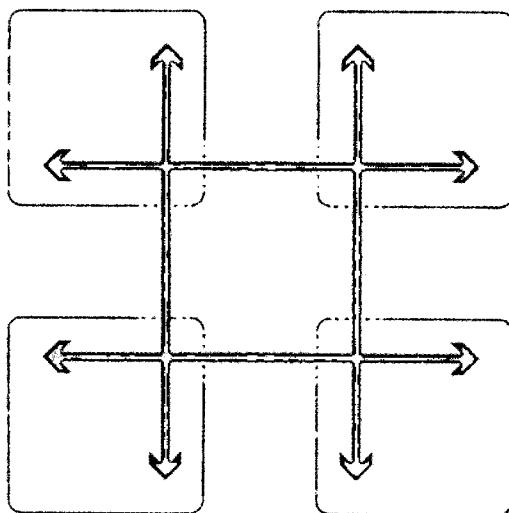
Outrora, é importante salientar que a **acessibilidade**, em centros urbanos está a trelada principalmente



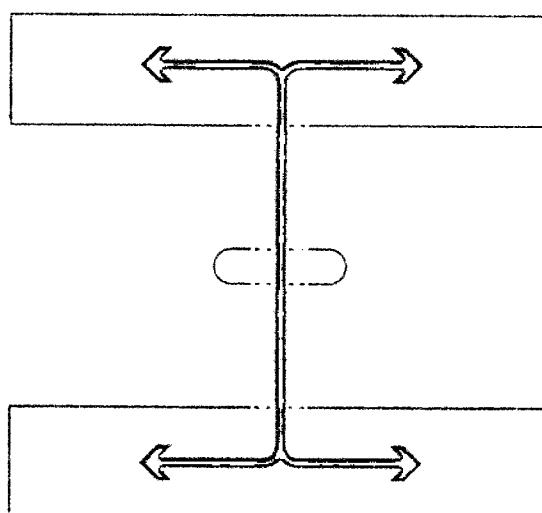
**a qualidade do passeio público.** Nesse contexto o transporte público tem sua eficiência, atrelada a uma bacia de captação, que por sua vez quanto mais abrangente melhor, ou seja, quanto maior a qualidade dos passeios públicos maior será a capacidade de captação de usuários do transporte público.

De forma complementar, a **baia de ônibus deve ser dimensionada** de forma que garanta com que o veículo se aproxime do meio-fio e que o usuário de transporte público possa realizar o desembarque já no passeio, sendo inadequado que o embarque/desembarque ocorra utilizando a via para circulação de pedestres.

Ainda, o acesso de pedestre aos pontos de embarque e desembarque, quando há necessidade de atravessar a via, deve ocorrer com o uso de FTP. Contudo a alocação das faixas deve ocorrer de forma que melhor se adeque ao **caminho natural do pedestre**, que ocorre geralmente, junto as interseções ou no meio de quadra.



Deverem ser prestadas travessias em todas as direções para criar uma rede completa de pedestres



As travessias que cruzam duas ou mais das direções de um cruzamento de pedestres devem ser para todos

Por fim, a implantação de FTP junto a abrigos pode encurtar o caminho, facilitando o acesso. A recomendação é que a **distância de caminhada** na face da quadra, ou seja, entre FTPs, no caso de **redes muito densas de ruas**, são exigidas **travessias qualificadas nas vias principais somente em intervalos de 200 metros ou menos.**

Cordialmente,

Francisco M. Dalosto  
Engenheiro de Tráfego  
Diretoria de Mobilidade Urbana

Novo Hamburgo, 28 de agosto de 2025.