



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO
RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

PARECER DA CCLJR AO PROJETO DE LEI Nº 023/2019.

PROJETO DE LEI Nº 023/2019 – DETERMINA QUE OS SEMÁFOROS SEJAM PROGRAMADOS PARA FICAREM PISCANDO O SINAL AMARELO A PARTIR DAS 23:00 HORAS. *(Determina que os semáforos instalados no município de Aracruz utilizem a sinalização semafórica operando em amarelo intermitente, no horário compreendido entre as 23h00 até às 05h00 do dia seguinte.)*

AUTOR: Vereador Celson Silva Dias.

I. RELATÓRIO:

Trata-se de Projeto de Lei de iniciativa do Vereador CELSON SILVA DIAS, tramitando nesta Casa Legislativa e distribuído a esta Comissão Permanente para fins de relatoria, dentro de suas atribuições regimentais, para que possa opinar sobre os aspectos constitucional, legal, regimental, jurídico e de técnica legislativa da proposição.

A matéria deste projeto de lei aborda a temática “TRÂNSITO E SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA”, buscando legislar sobre a utilização da sinalização semafórica operando em amarelo intermitente, no horário das 23h00 às 05h00, nos semáforos instalados no Município de Aracruz.

II. ANÁLISE DOS ASPECTOS CONSTITUCIONAL, LEGAL, REGIMENTAL, JURÍDICO E DE TÉCNICA LEGISLATIVA DO EPIGRAFADO PROJETO:

Nossa análise consistirá em verificar se o projeto de lei em questão não contraria os princípios e normas contidos na Constituição Federal, Constituição Estadual, Lei Orgânica do Município, Regimento Interno da Câmara de Vereadores e também na legislação em vigor. O PL (Projeto de Lei) também será examinado quanto à sua “iniciativa”, pois dependendo do tema, a proposta pode ser de competência exclusiva do Prefeito (nesse caso, não caberia ao Vereador ser autor do projeto de lei. Quanto à competência, a CCLJR deverá verificar se cabe ao Município legislar sobre dado assunto (pois determinadas matérias são de exclusividade do Estado ou da União).

- **Análise dos Aspectos Constitucional, Legal, Regimental e Jurídico:**

A Constituição da República Federativa do Brasil/1988, em seu artigo 22, dispõe o seguinte:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

...

XI - trânsito e transporte; (GRIFO NOSSO)

...

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

A Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o “Código de Trânsito Brasileiro” e, no seu Art. 5º, estabeleceu o ‘Sistema Nacional de Trânsito’:

Art. 5º. O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O CTB (Código de Trânsito Brasileiro) também estabeleceu quais órgãos e entidades deveriam compor o ‘Sistema Nacional de Trânsito’:

Art. 7º. Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V - a Polícia Rodoviária Federal;
- VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Definidos os órgãos e entidades que compõe o ‘Sistema Nacional de Trânsito’ e estabelecidas as competências de cada um deles, restou ao CONTRAN elaborar a **Resolução nº 483, de 09 de abril de 2014**, aprovando Volume V – Sinalização Semafórica do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito em consonância com o CTB e com as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando uniformizar e padronizar a sinalização semafórica em todo o território nacional.

A citada Resolução do CONTRAN estabeleceu critérios e restrições para utilização da sinalização semafórica operando em amarelo intermitente (conforme reprodução anexa ao presente Parecer da CCLJR).

Quanto à determinação da faixa de horário para emprego do modo amarelo intermitente, destacamos abaixo o teor do item 4.3.5 da Resolução nº 483-CONTRAN:

“A determinação da faixa de horário de abrangência do modo amarelo intermitente deve ser precedida de estudos específicos para cada local, que levem em conta o fluxo veicular, a composição do tráfego e o fluxo de pedestres. Recomenda-se que cada implementação do modo amarelo intermitente seja acompanhada em campo e que seus efeitos sejam monitorados por meio de vistorias periódicas e relatórios de acidentes.”



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

Situações excepcionais podem surgir, decorrentes de particularidades de um determinado local. Nesses casos, a decisão de implementar ou retirar o modo amarelo intermitente deverá ser tomada pelo técnico, devidamente fundamentado". (GRIFO NOSSO)

Apesar do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) permitir a municipalização do trânsito, conforme seu Art. 24, podemos constatar no endereço eletrônico: <https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8568-municipalizacao-espirito-santo.html> que apenas os municípios capixabas de Cachoeiro de Itapemirim, Cariacica, Colatina, Guarapari, Linhares, São Gabriel da Palha, Serra, Vila Velha e Vitória fizeram a inserção de suas cidades no Sistema Nacional de Trânsito (conforme publicação em anexo).

- **Análise quanto à "Iniciativa":**

Entendemos que, salvo melhor julgamento, a iniciativa para legislar sobre a temática 'Trânsito e Transporte' só adviria nos casos da incidência do parágrafo único do art. 22 da CF/88. Mesmo assim, tal lei complementar não incluiu os municípios no rol autorizativo para legislar sobre questões de trânsito e transporte:

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo. (GRIFO NOSSO)

A Lei Orgânica do Município de Aracruz, na Subseção III – Das Leis, ao tratar da iniciativa das leis estabelece o seguinte:

Art. 30 A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, satisfeitos os requisitos estabelecidos nesta lei.

Parágrafo Único - São de iniciativa privativa do Prefeito Municipal as leis que disponham sobre:

I - criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta, autárquica e fundacional do Poder Executivo ou aumento de sua remuneração;

II - organização administrativa, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração;

III - servidores públicos do Poder Executivo, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria, ressalvado o disposto no art. 22;

IV - criação e atribuições das Secretarias Municipais e Órgãos do Poder Executivo.

A propositura de leis pode ocorrer também, segunda a Lei Orgânica de Aracruz, por iniciativa popular, na forma do Art. 36:

Art. 36 A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara Municipal, de proposta de emenda à Lei Orgânica ou projeto de lei de interesse do Município, da cidade, dos distritos, das



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

vilas ou dos bairros, devidamente articulados e subscritos por, no mínimo, cinco por cento do eleitorado do Município.

Isto posto, podemos abstrair que o Parlamento Municipal (neste caso, representado pelo Autor do PL nº 023/19) não atende aos requisitos estabelecidos em lei para propor alteração nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

- **Análise quanto à “Competência”:**

Conforme vimos, o Art. 22 estabelece que a temática ‘Trânsito e Transporte’ é de competência privativa da União. Os Estados-membros, Distrito Federal e Municípios só poderiam legislar sobre o tema na forma do parágrafo único do citado artigo:

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

O município de Aracruz só adquirirá competência para tratar sobre ‘trânsito’ quando preencher os requisitos para integração no Sistema Nacional de Trânsito. A partir desse passo, a Administração Municipal passará a desempenhar as tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito, ou seja, assumirá a responsabilidade pelo planejamento, projeto, operação, fiscalização do trânsito na sua circunscrição (território).

Para tanto, a prefeitura precisa criar um órgão de trânsito municipal com toda a infraestrutura necessária (engenharia de tráfego, controle e análise de estatística, educação de trânsito, fiscalização de trânsito, além da JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações).

A efetivação do município ao Sistema Nacional de Trânsito requer, junto ao DENATRAN, as seguintes providências: legislação criando o órgão municipal de trânsito; legislação de criação da JARI e cópia do seu regimento Interno; Ato de nomeação da Autoridade Municipal de Trânsito; nomeação dos membros da JARI; Endereço, telefone, e-mail, fax do Órgão Municipal de Trânsito criado.

A justificativa que acompanha a proposição do presente PL (Projeto de Lei) diz o seguinte:

“A flexibilização noturna dos semáforos, nas madrugadas, promoverá mais segurança aos motoristas, pois os cruzamentos com sinalização amarela intermitente impõem aproximações cuidadosas, nas quais os condutores de ambas as vias obrigam-se a conter a velocidade dos veículos, redobrando a atenção”.

Ocorre que a determinação da faixa de horários de abrangência para emprego do modo amarelo intermitente deve ser precedida de estudos específicos para



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

cada local, considerando-se ainda o seguinte: fluxo veicular, composição do tráfego e fluxo de pedestres.

Destacamos que a sede do município possui 05 (cinco) pontos com sinalização semafórica, a saber:

- **1º Ponto de Sinalização Semafórica:** Avenida Venâncio Flores x Rua Lydio Flores - Referência: Caixa Econômica Federal x Supermercado Casagrande (**Reprodução fotográfica anexa*);
- **2º Ponto de Sinalização Semafórica:** Avenida Venâncio Flores x Rua Ademar Boff - Referência: Banestes x Papelaria Vital (**Reprodução fotográfica anexa*);
- **3º Ponto de Sinalização Semafórica:** Avenida Venâncio Flores x Rua Padre Luiz Parenzi - Referência: Banco do Brasil x Delegacia de Polícia Civil) (**Reprodução fotográfica anexa*);
- **4º Ponto de Sinalização Semafórica:** Avenida Venâncio Flores x Rua General Aristides Guaraná – Referência: Posto Atlântica x Pólo UAB/PMA (**Reprodução fotográfica anexa*);
- **5º Ponto de Sinalização Semafórica:** Rodovia ES-257 (Avenida Florestal) x Rua Carlos Blank – Referência: Auto Elétrica Dois Irmãos x Escola Samuel Costa (**Reprodução fotográfica anexa*).

De forma resumida, a argumentação do Autor do PL é de que tal medida “promoverá mais segurança aos motoristas”. Ocorre que, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Volume V – Sinalização Semafórica), existem critérios e restrições para utilização da sinalização semafórica operando em amarelo intermitente (vide material em anexo).

Conforme pontuamos anteriormente, existem na sede do município 05 (cinco) pontos com sinalização semafórica com fluxos de veiculares, composição do tráfego e fluxo de pedestres distintos. A implantação do “modo amarelo intermitente” deve ser precedida de estudos específicos para cada local e, nesses casos, a decisão de implementar ou retirar o modo amarelo intermitente deverá ser tomada pelo técnico, devidamente fundamentado.

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Volume V) recomenda que cada implementação do “modo amarelo intermitente” seja acompanhada em campo e que seus efeitos sejam monitorados por meio de vistorias periódicas e relatórios de acidentes. Todavia, o presente projeto de lei não observou tais ditames normativos.

Tais critérios e restrições são da alçada do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. O citado conselho é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito e tem por competência, dentre outras atividades, estabelecer as normas regulamentares as diretrizes da Política Nacional de Trânsito; coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

atividades; criar Câmaras Temáticas; estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE; estabelecer as diretrizes do regimento das JARI; zelar pela uniformidade e cumprimento das normas do Código e nas resoluções complementares; estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações; responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito; normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos.

- **Análise dos Aspectos da Técnica Legislativa:**

Uma lei bem elaborada facilita sua interpretação pelo povo e sua aplicação no seio da sociedade.

A boa técnica legislativa exige na elaboração de uma lei, o seguinte: simplicidade e concisão, correção da linguagem e precisão terminológica, distribuição do assunto por: livros, títulos, capítulos, seções, parágrafos, incisos e alíneas.

O presente parecer se baseou nas seguintes legislações: Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998 (dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do artigo 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona) e Lei Complementar nº 107, de 26.04.2001 (que alterou a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998).

O texto do projeto de lei em apreço, apresenta: número de referência, bem como a data de criação (Projeto de Lei nº 023, de 07/08/2019); a entidade de origem ("O Prefeito Municipal de Aracruz, Estado do Espírito Santo; Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei"); ementa ("Determina que os semáforos sejam programados para ficarem piscando o sinal amarelo a partir das 23:00 horas) e a assinatura da Autoridade (Vereador Celson Silva Dias). Desta forma, s.m.j., entendemos que atende aos requisitos da técnica legislativa apresentando-se ordenado, simples e conciso.

III. VOTO E PARECER DO RELATOR:

Após examinar o Projeto de Lei n.º 023/2019, no intuito de se verificar se a propositura não contraria os princípios e normas contidos na Constituição Federal, Constituição Estadual, Lei Orgânica do Município, Regimento Interno da Câmara de Vereadores e também na legislação em vigor, **MANIFESTO-ME PELA INCONSTITUCIONALIDADE E ILEGALIDADE DA PROPOSIÇÃO**, visto que a mesma fere a Constituição Federal/1988, a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Resolução CONTRAN nº 483, de 09 de abril de 2014, além de não encontrar amparo na Lei Orgânica e no Regimento Interno da Câmara de Vereadores de Aracruz. Assim sendo, pugno pela rejeição total do presente projeto de



Câmara Municipal de Aracruz

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO RELATORIA DO VEREADOR MARCELO CABRAL SEVERINO

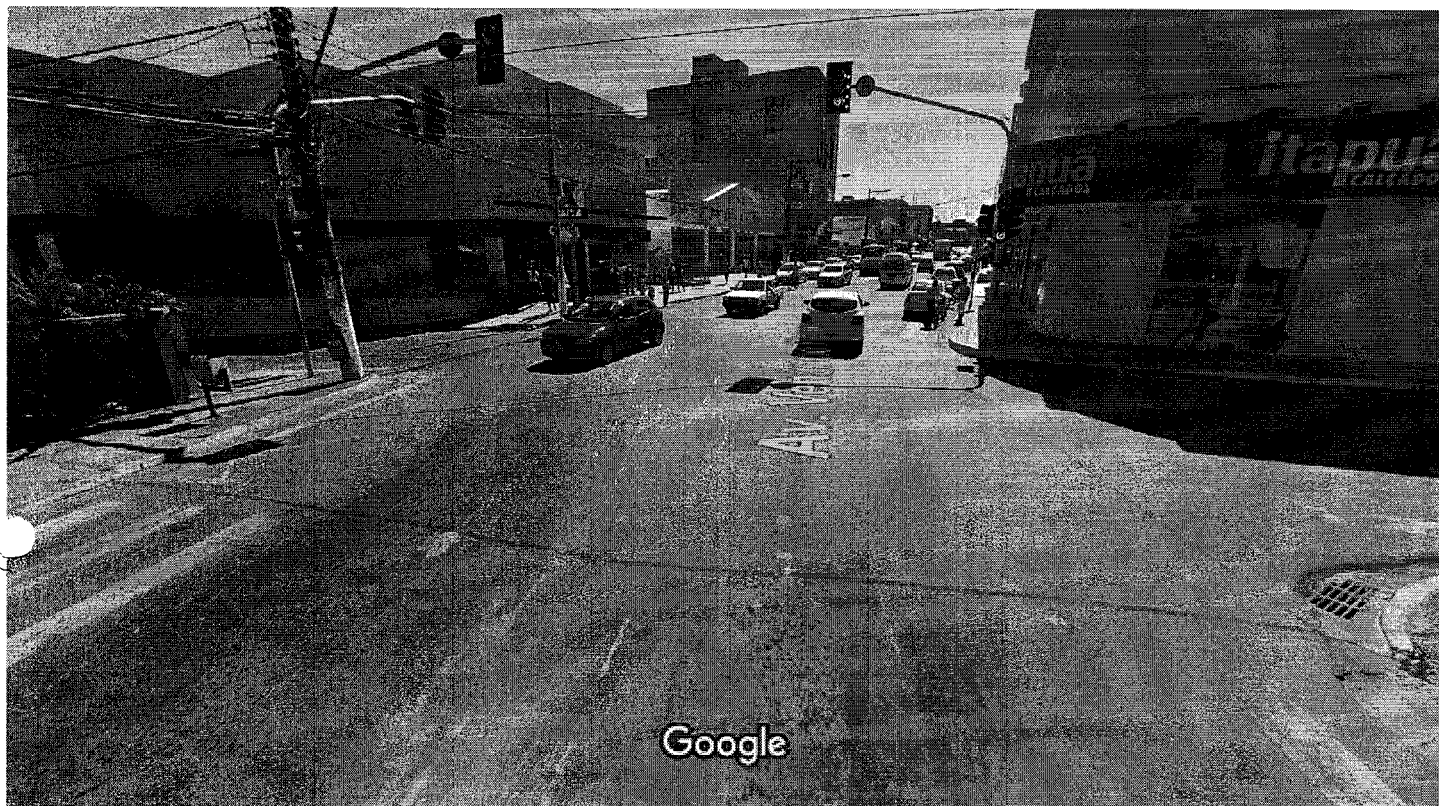
lei, na forma regimental, submetendo este parecer às demais comissões competentes e à decisão do Plenário desta Casa de Leis, se for o caso.

Aracruz-ES., 14 de agosto de 2019.


MARCELO CABRAL SEVERINO
Vereador Relator

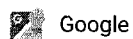
Google Maps 1085 Av. Venâncio Flores

1º Ponto de Sinalização Semafórica: Avenida Venâncio Flores x Rua Lydio Flores
(Referência: Caixa Econômica Federal x Supermercado Casagrande)



Captura da imagem: ago 2013 © 2019 Google

Aracruz, Espírito Santo



Street View - ago 2013



Google Maps

1240 ES-124

2º Ponto de Sinalização Semafórica: Avenida Venâncio Flores x Rua Ademar Boff
(Referência: Banestes x Papelaria Vital)

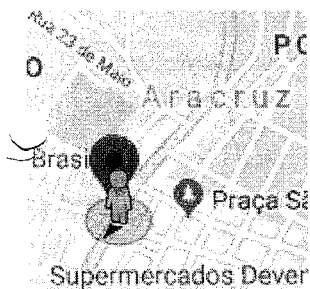


Captura da imagem: ago 2013 © 2019 Google

Aracruz, Espírito Santo

 Google

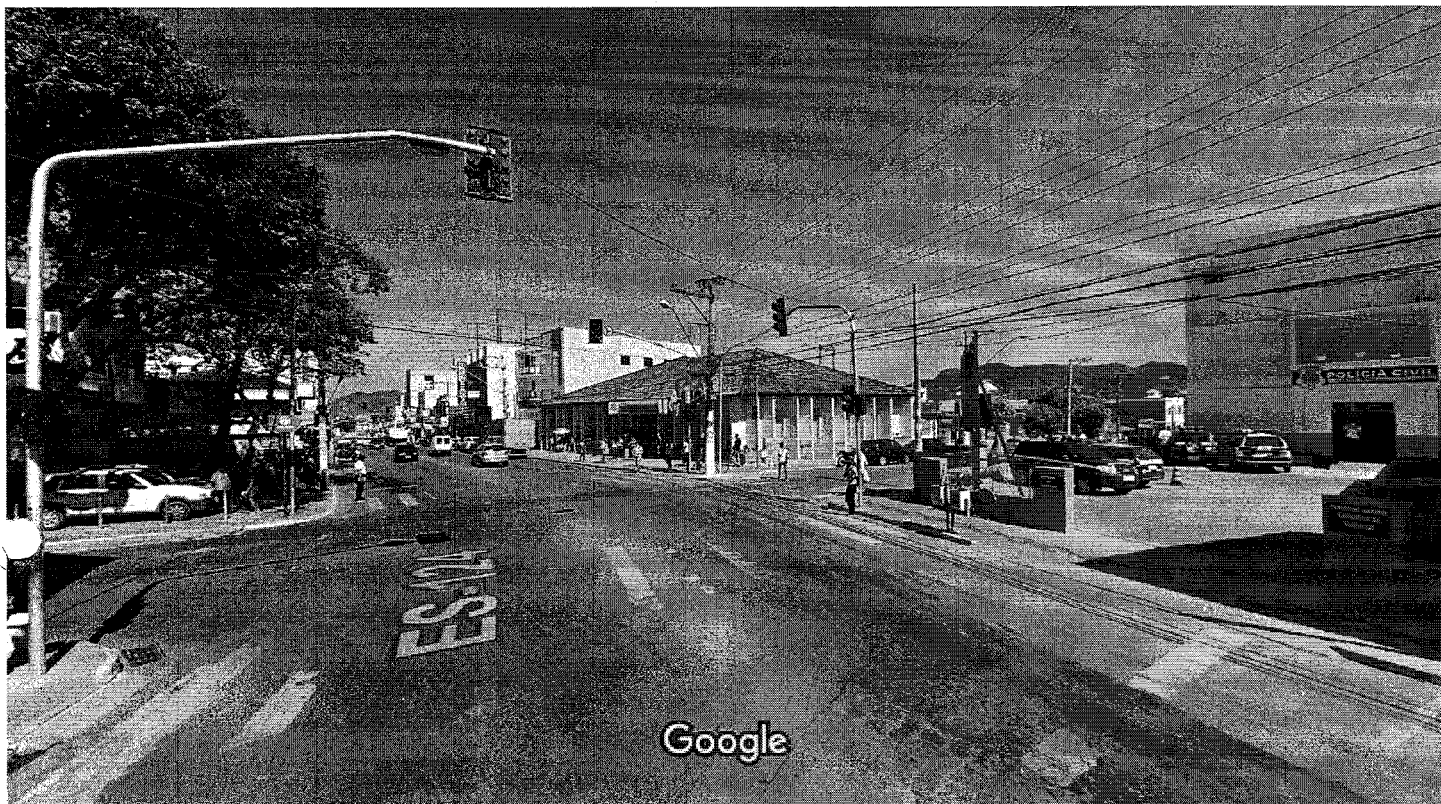
Street View - ago 2013



Google Maps

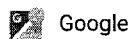
1340 ES-124

3º Ponto de Sinalização Semafórica: Avenida venâncio Flores x Rua Padre Luiz Parenzi (Referência: Banco do Brasil x Delegacia Polícia Civil)

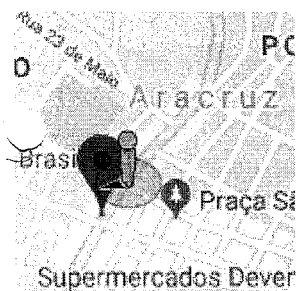


Captura da imagem: ago 2013 © 2019 Google

Aracruz, Espírito Santo

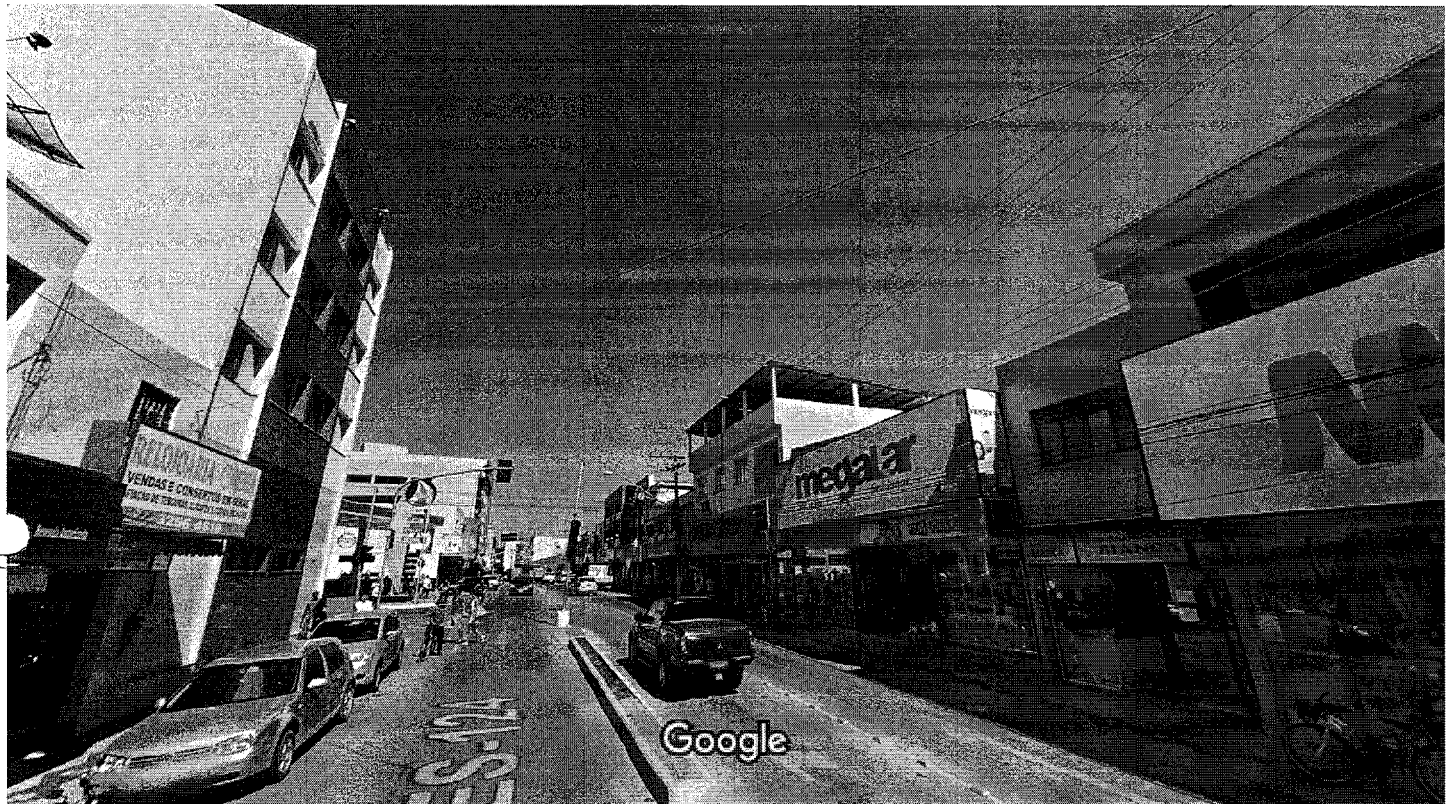


Street View - ago 2013



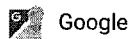
Google Maps 1462 ES-124

4º Ponto de Sinalização Semafórica: Avenida Venâncio Flores x Rua General Aristides
Guaraná (Referência: Posto Atlântica x Pólo da UAB/PMA)



Captura da imagem: ago 2013 © 2019 Google

Aracruz, Espírito Santo

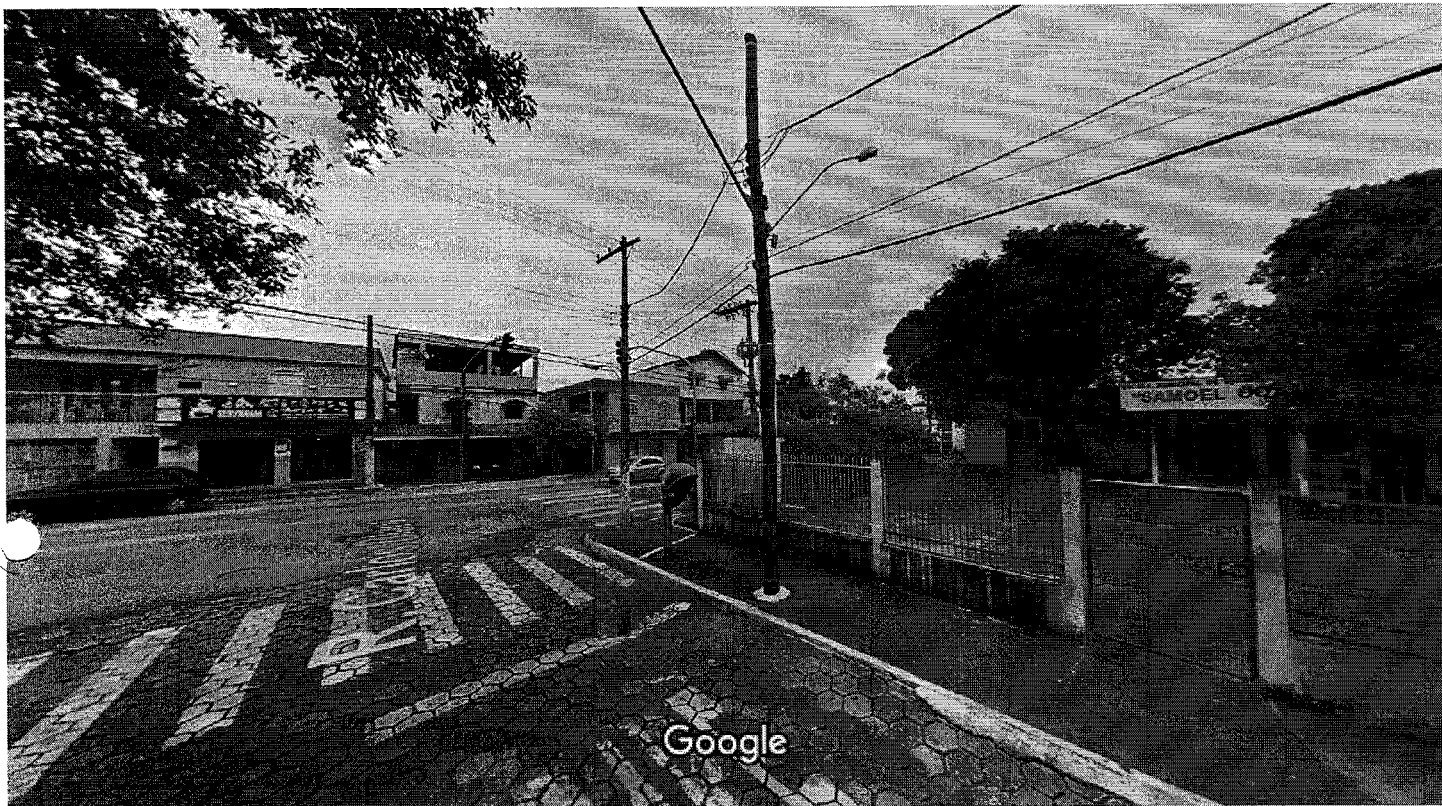


Street View - ago 2013



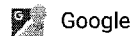
Google Maps 10 R. Carlos Blank

5º Ponto de Sinalização Semafórica: Rodovia ES-257 (Av. Florestal) x Rua Carlos Blank (Referência: Auto Elétrica Dois Irmãos x Escola Samoel Costa)



Captura da imagem: out 2011 © 2019 Google

Aracruz, Espírito Santo

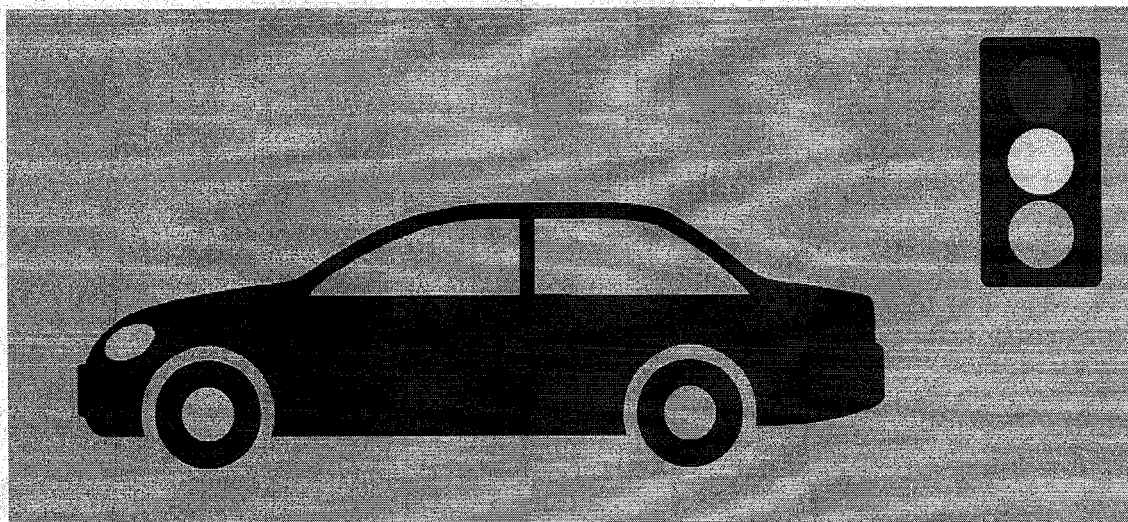
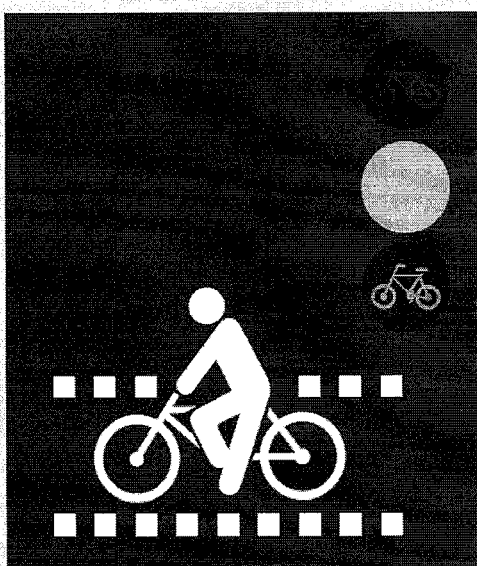


Street View - out 2011



VOLUME V

Sinalização Semafórica



[h] – O Critério justifica a implantação de sinalização semafórica?

Se o ponto identificado em [g] estiver acima da linha referente ao número de faixas das vias principal e secundária, a implantação da sinalização semafórica é justificada pelo critério.

[i] – Na transversal, combinação fluxo com espera indica sinalização semafórica?

Calcular o produto do fluxo de veículos da via secundária pelo atraso médio, a partir dos resultados obtidos em [a] e [f].

Se o tempo total de espera for inferior a 6.000 ucp x segundo, por hora, que corresponde a um atraso médio de 15 segundos para um fluxo de 400 ucp/hora na via secundária (sem considerar as motos), a sinalização semafórica **não deve** ser implantada.

No caso do tempo total de espera ser superior a 14.000 ucp x segundo, por hora, que corresponde a um atraso médio de 35 segundos para um fluxo de 400 ucp/hora na via secundária (sem considerar as motos), a sinalização semafórica **deve** ser implantada.

Para tempo total de espera entre 6.000 e 14.000 ucp x segundo, por hora, a decisão para implantação da sinalização semafórica fica condicionada a análises complementares por parte do técnico encarregado do estudo.

[j] – Sinalização semafórica

Definir a estratégia e o tipo de controle a ser propiciado pela sinalização semafórica. O dimensionamento do plano semafórico para a situação definida pode ser realizado de acordo com os procedimentos apresentados nos Capítulos 7 a 9 deste Manual.

[k] – Solução não semafórica

Adotar solução que promova a segurança do tráfego na interseção sem comprometer desnecessariamente a fluidez da via principal. Dentre as soluções possíveis, referidas na Tabela 4.4, destaca-se: redução das velocidades nas aproximações, adequação da geometria e implantação de minirrotatórias.

4.3 Critérios para utilização da sinalização semafórica operando em amarelo intermitente

Os controladores semafóricos eletrônicos permitem a programação, por horário, para operação em amarelo intermitente. Nesse caso o condutor do veículo fica obrigado a reduzir a velocidade e respeitar o disposto no Art. 29, inciso III, do CTB.

4.3.1 Utilidade da operação em amarelo intermitente

Em horários em que a demanda de veículos em uma interseção semaforizada é muito baixa, a sinalização semafórica, quando programada em tempos fixos, acaba gerando paradas desnecessárias. Em geral, as situações de baixa demanda ocorrem durante a madrugada.

Sinalizações semaforicas exclusivas para travessia de pedestres em meio de quadra também podem operar em amarelo intermitente em períodos onde a demanda de pedestres é muito reduzida.

Quando utilizado corretamente, o amarelo intermitente reduz as paradas dos veículos. Entretanto, existem várias restrições ao seu uso, que **devem** ser observadas, de modo a evitar acidentes de trânsito.

4.3.2 Restrições ao uso do amarelo intermitente

O amarelo intermitente em interseções, em períodos de baixa demanda veicular, **não deve** ser utilizado nos seguintes casos:

- ✓ onde pelo menos uma das vias tenha velocidade regulamentada acima de 60 km/h;
- ✓ onde a intervisibilidade dos condutores dos movimentos conflitantes não atende a distância de frenagem definida na seção 4.3.3;
- ✓ em sinalização semaforica que opera com três ou mais estágios veiculares;
- ✓ onde existirem duas ou mais linhas focais próximas, em sequência, no mesmo campo de visão do condutor, e uma delas não possa operar em amarelo intermitente, para não gerar dúvidas de interpretação do condutor.

Além das restrições apresentadas recomenda-se, por questões de segurança, que a decisão pelo uso do amarelo intermitente considere os seguintes fatores de risco:

- ✓ presença de pedestres na interseção;
- ✓ existência de duplo sentido de circulação em pelo menos uma das vias da interseção com velocidade regulamentada igual ou superior a 40 km/h, sem canteiro central ou com canteiro central com largura inferior a 5 m;
- ✓ circulação de caminhões e ônibus.

4.3.3 Critérios de utilização

Em relação às sinalizações semaforicas veiculares, o aspecto mais importante em uma interseção que opere em amarelo intermitente é a intervisibilidade dos condutores que se aproximam por movimentos conflitantes. Se a distância de frenagem for suficiente para que os condutores detenham seus veículos a tempo, o risco de colisões será minimizado. Essa distância é função da velocidade do veículo e da taxa de desaceleração, e assume os valores apresentados na Tabela 4.6.

Tabela 4.6: Distância de Frenagem

Velocidade (km/h)	30	40	50	60
Distância de Frenagem (m) ⁽¹⁾	12	21	33	47
Distância de Frenagem Mínima (m) ⁽²⁾	9	16	25	35

Notas: ⁽¹⁾distância calculada utilizando taxa de desaceleração igual a $3,0 \text{ m/s}^2$ e tempo de percepção e reação igual a zero.

⁽²⁾ distância utilizada na cidade de São Paulo para vias urbanas.

Na aplicação desse conceito, o técnico **deve** considerar a velocidade regulamentada da via.

A seguir, exemplos de aplicação deste método em alguns casos típicos, onde foi considerada a distância de frenagem mínima. A utilização do amarelo intermitente só é admitida se a área junto da interseção, limitada pela linha que liga a posição dos dois veículos (ver Figuras 4.17 a 4.20), estiver livre de obstáculos que dificultem a intervisibilidade dos condutores.

I) Situações em que as duas vias são mão única. Exemplos dessas situações são mostrados nas Figuras 4.17, 4.18, 4.19 e 4.20.

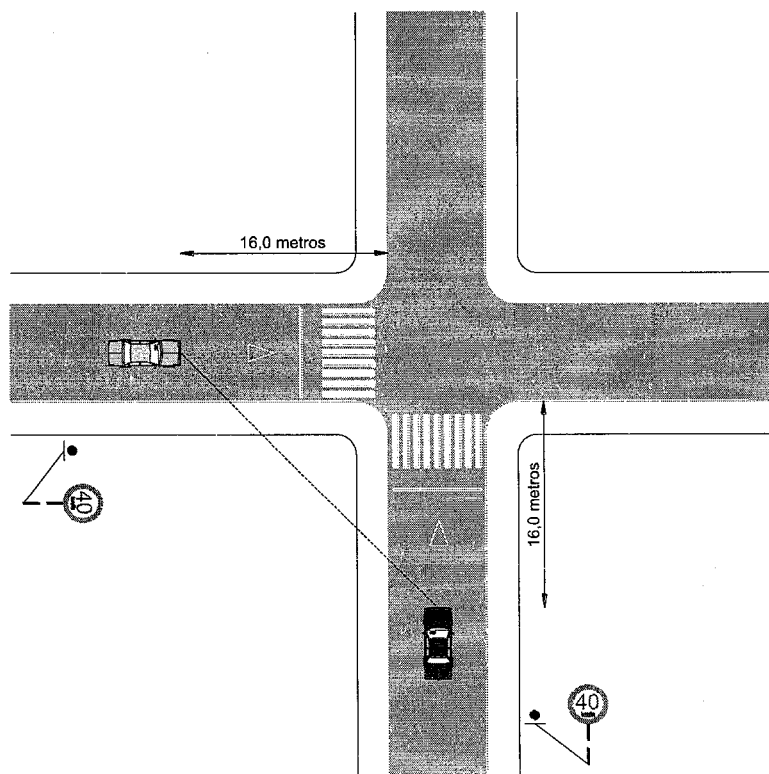


Figura 4.17: Interseção de duas vias com velocidade regulamentada de 40 km/h

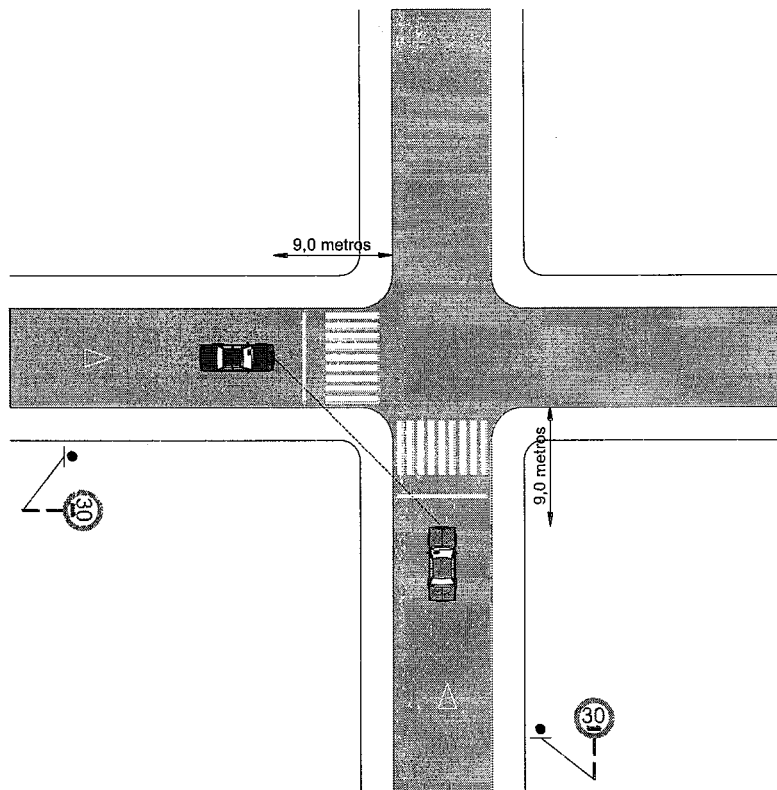


Figura 4.18: Interseção de duas vias com velocidade regulamentada de 30 km/h

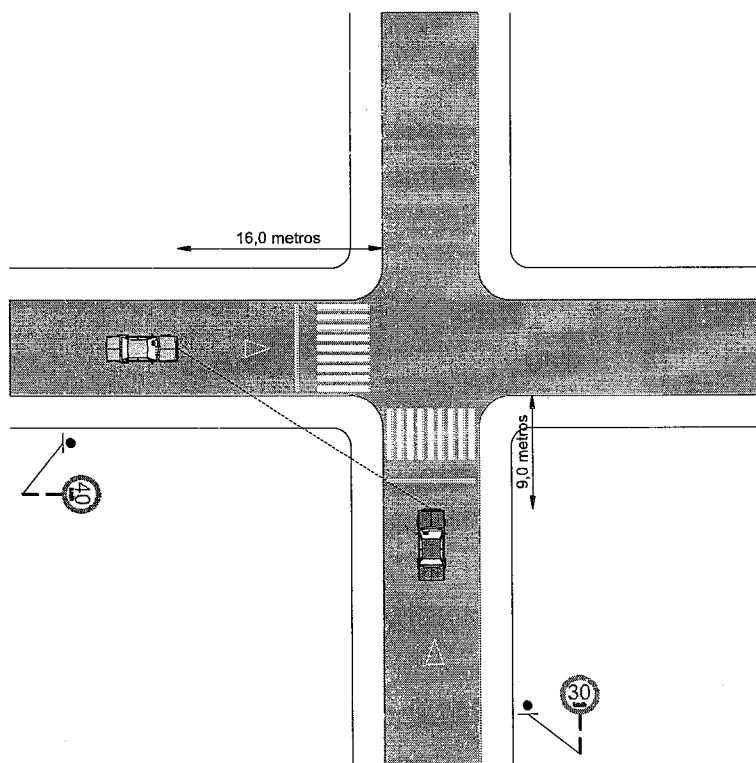


Figura 4.19: Interseção de vias com velocidades regulamentadas de 40 km/h e 30 km/h

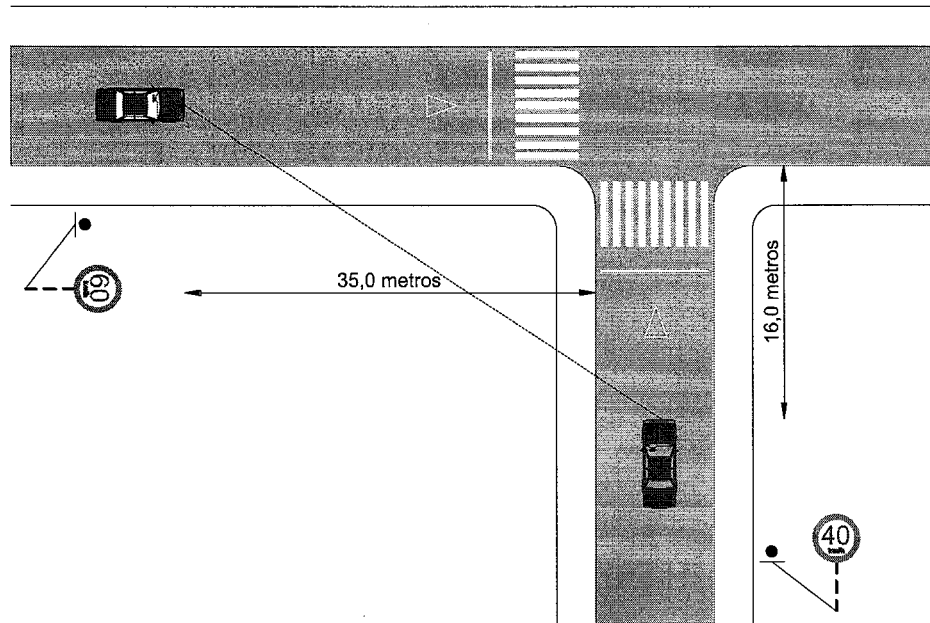


Figura 4.20: Interseção em “T”, de vias com velocidades regulamentadas de 60 km/h e 40km/h

II) Situação em que pelo menos uma das vias é mão dupla. Exemplo dessa situação é mostrado na Figura 4.21.

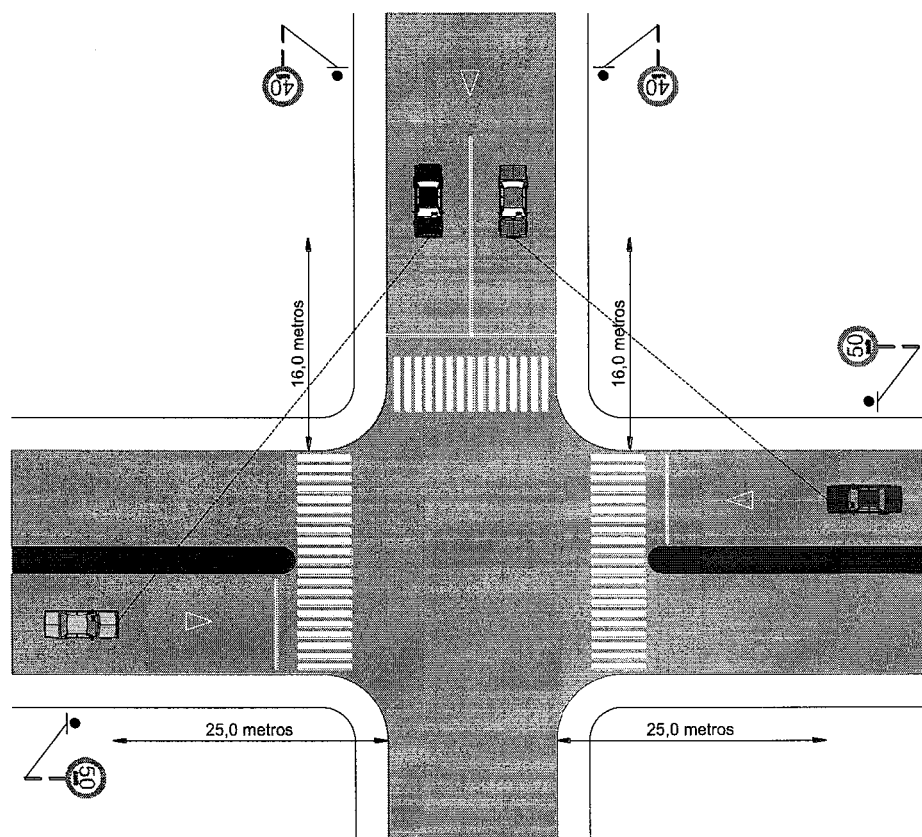


Figura 4.21: Interseção de vias de mão única e mão dupla com velocidades regulamentadas de 40 km/h e 50 km/h

4.3.4 Especificações das informações luminosas dos semáforos

Todos os grupos focais veiculares do local **devem** operar em amarelo intermitente e todos os grupos focais de pedestres **devem** permanecer apagados.

4.3.5 Considerações finais

A determinação da faixa de horário de abrangência do modo amarelo intermitente **deve** ser precedida de estudos específicos para cada local, que levem em conta o fluxo veicular, a composição do tráfego e o fluxo de pedestres. Recomenda-se que cada implementação do modo amarelo intermitente seja acompanhada em campo e que seus efeitos sejam monitorados por meio de vistorias periódicas e relatórios de acidentes.

Situações excepcionais podem surgir, decorrentes de particularidades de um determinado local. Nesses casos, a decisão de implementar ou retirar o modo amarelo intermitente **deverá** ser tomada pelo técnico, devidamente fundamentado.

4.4 Sinalização semafórica operando em tempo parcial

Denomina-se operação em tempo parcial aquela em que a sinalização semafórica opera normalmente em determinados períodos do dia e permanece com todas suas luzes apagadas em outros períodos.

Essa operação pode ser adotada quando a sinalização semafórica só é justificada em poucos períodos do dia. Por exemplo, para atender movimentos esporádicos como ocorre nos acessos a postos de bombeiros, quartéis e hospitais.

Em travessias de pedestres localizadas em meio de quadra, para atender movimentos esporádicos de pedestres, como nos acessos a escolas, a sinalização semafórica pode ser desligada.

A operação em tempo parcial **deve** vir acompanhada de sinalização vertical de advertência (A-14 com informação complementar). Na coluna ou braço do semáforo **deve** ser adotada sinalização especial de advertência. As Figuras 4.22 e 4.23 apresentam exemplos desta sinalização.

Infraestrutura

[Ouvidoria](#) | [Portal da Estratégia](#) | [Agendas](#) | [Canal do Servidor](#) | [Sala de Imprensa](#) | [Webmail](#) | [Contato](#)

MENU

DENATRAN

Municipalização - Espírito Santo

:::

Publicado: Segunda, 05 de Setembro de 2016, 15h01



MUNICÍPIO	UF	ÓRGÃO	E-mail
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA E TRÂNSITO-SEMSET	semset@cachoeiro.es.gov.br
CARIACICA	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL - SEMSEP	transito@cariacica.es.gov.br
COLATINA	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, TRÂNSITO E SEGURANÇA PÚBLICA	transporte@colatina.es.gov.br
GUARAPARI	ES	SECRETARIA ADJUNTA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES SENATTRAN	satt@guarapari.es.gov.br
LINHARES	ES	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO - DETRO	transito@linhares.es.gov.br
SÃO GABRIEL DA PALHA	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS URBANOS DE TRANSPORTES - SEMSUT	servicosurbanos@saogabriel.es.gov.br
SERRA	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL-SEDES	sedes@serra.es.gov.br
VILA VELHA	ES	SECRETARIA MUNICIPAL DE PREVENÇÃO, COMBATE À VIOLENÇA E TRÂNSITO -	alexandre.ramalho@vilavelha.es.gov.br

VITÓRIA

ES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E INFRA-ESTRUTURA URBANA -
SETRAN

jbandrade@vitoria.es.gov.br

registrado em:

Portal Denatran

^ Voltar para o topo

Assuntos

Transporte Aquaviário

Transporte Rodoviário

Transporte Ferroviário

Sobre o site

Acessibilidade

Mapa do site

Serviços

Ouvidoria

Portal da Estratégia

Agendas

Canal do Servidor

Salão de Imprensa

Webmail

Contato

Redes Sociais

Twitter

YouTube

Facebook

Flickr

RSS

O que é?

Assine





^ Voltar para o topo

)



)