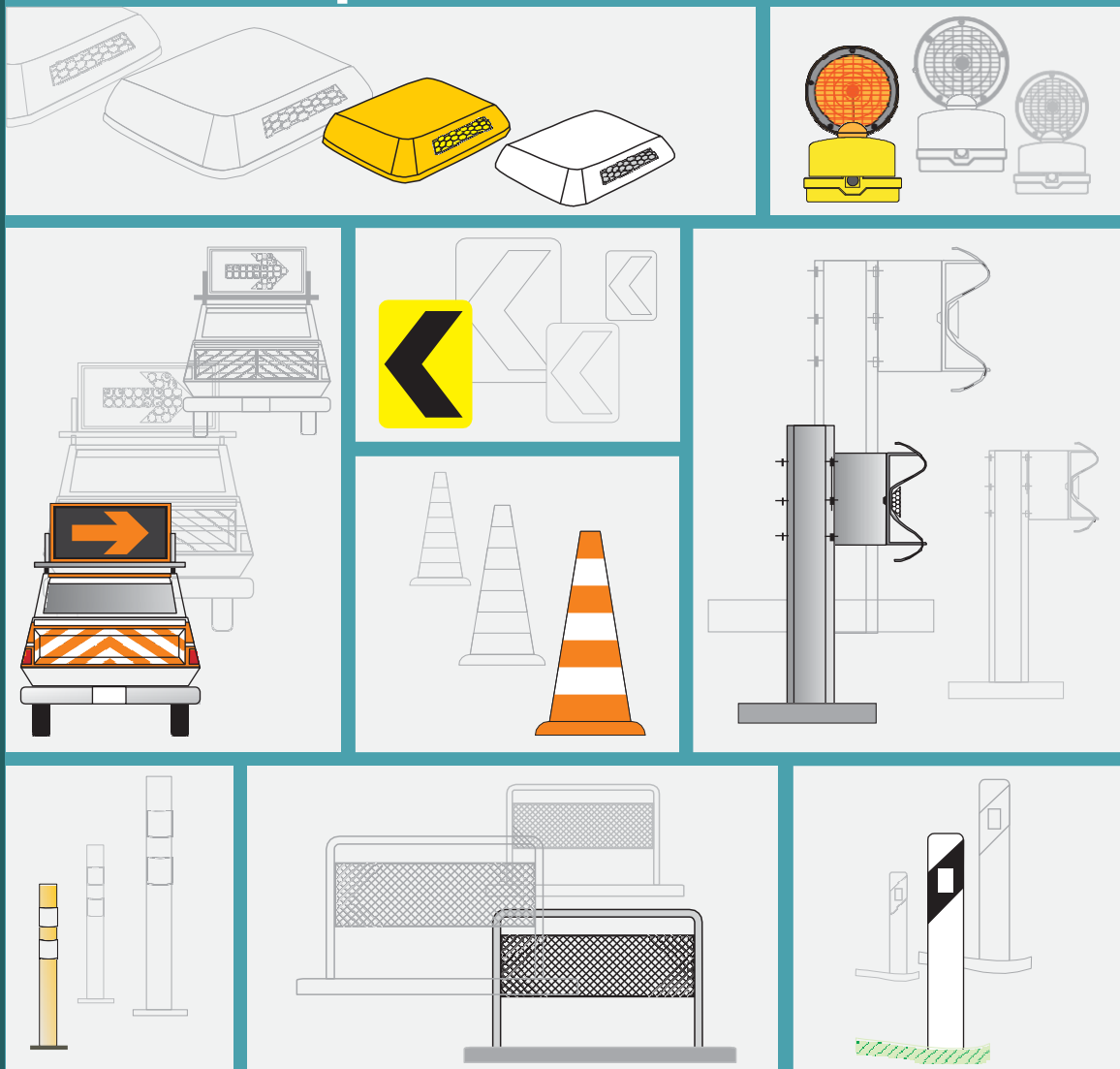


# VOLUME VI

## Dispositivos Auxiliares



**Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**

**VOLUME VI**

**Dispositivos Auxiliares**

**CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO**

**- CONTRAN -**

Presidente da República

**JAIR MESSIAS BOLSONARO**

Ministro de Estado da Infraestrutura

**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**

Presidente do Conselho Nacional de Trânsito

**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**

Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação

Volume II – Sinalização Vertical de Advertência

Volume III – Sinalização Vertical de Indicação

Volume IV – Sinalização Horizontal

Volume V – Sinalização Semafórica

Volume VI – Dispositivos Auxiliares

Volume VII – Sinalização Temporária

Volume VIII – Sinalização Cicloviária

Volume IX – Cruzamentos Rodoferroviário

Conselho Nacional de Trânsito (Brasil). (CONTRAN). Dispositivos Auxiliares / CONTRAN - DENATRAN. 1ª edição – Brasília: CONTRAN, 2021. 280p.: il. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito).

Sinalização (Trânsito), legislação, Brasil 2. Trânsito, legislação, Brasil 3. Normas de trânsito, Brasil 4. Código de trânsito, Brasil. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) ii. Título.

CDD 341.376

Copyright © 2021 – CONTRAN

## **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO**

### **MEMBROS DO CONTRAN**

Ministério da Infraestrutura  
*Ministro de Estado Tarcísio Gomes de Freitas*  
Presidente

Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações  
*Ministro de Estado Marcos Pontes*

Ministério da Educação  
*Ministro de Estado Milton Ribeiro*

Ministério da Defesa  
*Ministro de Estado Walter Souza Braga Netto*

Ministério do Meio Ambiente  
*Ministro de Estado Joaquim Álvaro Pereira Leite*

Ministério da Saúde  
*Ministro de Estado Marcelo Queiroga*

Ministério da Justiça e Segurança Pública  
*Ministro de Estado Anderson Torres*

Ministério das Relações Exteriores  
*Ministro de Estado Carlos Alberto Franco França*

Ministério da Economia  
*Ministro de Estado Paulo Guedes*

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento  
*Ministra de Estado Tereza Cristina Correa da Costa Dias*



## **EQUIPE TÉCNICA**

### **Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito**

**Gestão 2019/2021**

#### **Coordenadora**

*Heloisa Spazapan da Silva*

#### **Membros**

<i>Daniel Canovas Feijó Araújo</i>	DENATRAN
<i>Leonardo Silva Rodrigues</i>	DNIT
<i>Alexandre Castro Fernandes</i>	ANTT
<i>Rodrigo Pinto Igreja</i>	ANTT
<i>Rivadavia Oliveira Junior</i>	ANTT
<i>Daniel Pinheiro Spinelli</i>	DPRF
<i>Luís Alberto Sakai</i>	DPRF
<i>Renan Durval Aparecido da Silva</i>	DETRAN/AL
<i>Ana Paula Cesário Fortes</i>	DETRAN/AL
<i>Ricardo Leonarczyk Martins</i>	PM/PR
<i>Carlos Antônio Cruz Mendes</i>	PM/PR
<i>Gisandra Faria de Paula</i>	DER/DF
<i>Laiz Daleth Alves Coutinho</i>	DER/DF
<i>Viviani Cristini Cesar Molino</i>	DETRAN/SC
<i>Felipe Maia Cabral</i>	DETRAN/SC
<i>Francisco Arcelino Araújo Lima</i>	AMC/Fortaleza-CE
<i>Domitília Fernandes de Araújo Leite</i>	AMC/Fortaleza-CE
<i>Jonas Rico</i>	CMTU/Londrina-PR
<i>Laércio Voloch</i>	CMTU/Londrina-PR
<i>Fernando Alonso Garcia</i>	CET/Santos
<i>Marcelo de Souza Veiga Miranda</i>	CET/Santos
<i>Rosângela Maria Battistella</i>	SMTDST/Curitiba-PR
<i>Maurício Razera</i>	SMTDST/Curitiba-PR
<i>Clarice Beatriz Serena</i>	Prefeitura de Xanxerê/SC
<i>Fernando Dal Zot</i>	Prefeitura de Xanxerê/SC

<i>Hélio Antônio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes de Faria</i>	
<i>Misael de Souza Tavares Junior</i>	ARTESP
<i>Leonardo Hitoshi Hotta</i>	
<i>Silvia Cristina Mugnaini</i>	ABSEV
<i>Jorge Eduardo Tannuri</i>	
<i>Newman José Divino Marques da Silva</i>	ABEETRANS
<i>Régis Eidi Nishimoto</i>	
<i>Aline Priscila Bortolotto</i>	AEAM/Maringá-PR
<i>Gilberto Donizetti Delgado</i>	
<i>Tiago Fernandes Távora Veras</i>	CNT
<i>João Guilherme Vogado Abrahão</i>	
<i>Joel Krüger</i>	CONFEA
<i>Fernando Antônio Ramos Gonçalves</i>	

**Apoio/DENATRAN**

*Ângela Maria Rocha da Silveira*

**Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via  
Gestão 2016/2018**

**Coordenador**

*Daniel Mariz Tavares*

**Membros**

<i>Heloisa Spazapan da Silva</i>	DENATRAN
<i>Ítalo Marques Filizola</i>	DNIT
<i>Antônio Gabriel Oliveira dos Santos</i>	DNIT
<i>Júlio César Mattos Zambon</i>	DPRF
<i>Marcelo Dullius Saturnino</i>	DPRF
<i>Marcel Cabral Costa</i>	DETRAN/PR
<i>Vanessa Sanae Iwamoto</i>	DETRAN/PR
<i>Jaqueline Mendonça Torres</i>	DETRAN/DF
<i>Daniele Sales Vallentini</i>	DETRAN/DF
<i>Antônio Alberto Monteiro de Souza</i>	DETRAN/AL
<i>Roseneide Honorato dos Santos</i>	DETRAN/AL
<i>Mauricio Razera</i>	SETRAN/PR
<i>Gustavo D'Almeida Garret</i>	SETRAN/PR
<i>Silvana Di Bella Santos</i>	CET/SP
<i>Tadeu Leite Duarte</i>	CET/SP
<i>Fernando Alonso Garcia</i>	CET/Santos
<i>Marcelo de Souza Veiga Miranda</i>	CET/Santos
<i>Tiago Fernandes Távora Veras</i>	CNT
<i>Olívia Pinheiro</i>	CNT
<i>Hélio Antônio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes Faria</i>	ABNT
<i>Joel Kruger</i>	CONFEA
<i>Fernando Antônio Ramos Gonçalves</i>	CONFEA
<i>Rui Corrêa Vieira</i>	ABDER
<i>Weber Diniz Fernandes Machado</i>	ABDER
<i>Newman M. da Silva José Divino</i>	ABEETRANS
<i>Ulysses Carraro</i>	ABEETRANS
<i>Renato Mundim</i>	SECIMA-GO
<i>Irapuan Vargas</i>	SECIMA-GO
<i>Ricardo Alves da Silva</i>	PM/SC
<i>Vanilo Vignola</i>	PM/SC
<i>Francisco Arcelino Araújo Lima</i>	AMC
<i>Marcelo dos Santos Luna</i>	AMC
<i>Gisandra Faria de Paula</i>	DER/DF
<i>Geraldo Jacinto da Silva Filho</i>	DER/DF
<i>Ailton Araújo Brandão</i>	ARTESP
<i>Mario Imura</i>	ARTESP

**Apoio/DENATRAN**

*Fernanda da Silva de Sousa*

**Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via  
Gestão 2014/2016**

**Coordenadores**

*José Renato Guimarães (De outubro de 2015 até agosto de 2016)*  
*Ricardo Rodrigues Junqueira (De agosto de 2016 até fevereiro de 2017)*

**Membros**

<i>Ítalo Marques Filizola</i>	DNIT
<i>Jaqueline Santos da Cunha Filippo</i>	
<i>Ramon Ricardo de Torres Quintanilha</i>	DPRF
<i>Wesley de Mello Leão</i>	
<i>Elton Luiz Ferreira</i>	DETRAN/PR
<i>Marcel Cabral Costa</i>	
<i>Sérgio José Elias</i>	DETRAN/DF
<i>Jaqueline Mendonça Torres</i>	
<i>Antônio Alberto Monteiro de Souza</i>	DETRAN/AL
<i>Roseneide Honorato dos Santos</i>	
<i>Silvana Di Bella Santos</i>	CET/SP
<i>Marcio Antonio Anselmo</i>	
<i>Fernando Alonso Garcia</i>	CET-Santos /SP
<i>Marcelo de Souza Veiga Miranda</i>	
<i>Mauricio Razera</i>	SETRAN – Curitiba/PR
<i>José Rodriguez Limeres</i>	
<i>Tiago Fernandes Távora Veras</i>	CNT
<i>Thiago Luiz Tichett</i>	
<i>Hélio Antonio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes de Faria</i>	
<i>Michelle Andrade</i>	ANPET
<i>Maria Alice Prudêncio Jacques</i>	
<i>Renato Mundim</i>	SICAM-GO
<i>Cláudio Martins Correia</i>	
<i>Luiz Felipe Daud</i>	ARTESP
<i>José Carlos de Faria Vieira</i>	
<i>Maria Selma Freitas Schwab</i>	ABDER - DER/MG - DER/DF
<i>Rui Corrêa Vieira</i>	
<i>Joel Krüger</i>	CONFEA
<i>José Bernardes Felex</i>	
<i>Alessandro Reichert</i>	ANTT
<i>Fernando Nunes Carneiro Rios</i>	

**Apoio/Denatran**

*Raquel Rodrigues dos Santos*  
*Natália da Costa Dias Pinheiro*

**Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via  
Gestão 2013/2014**

**Coordenador**

*José Haroldo Martins Segalla*

**Membros**

<i>Rodrigo Pereira Damásio da Silva</i>	DENATRAN
<i>Ítalo Marques Filizola</i>	DNIT
<i>Jaqueline Santos da Cunha Filippo</i>	
<i>Roseneide Honorato dos Santos</i>	DETRAN/AL
<i>Ligia Maria Teixeira Tenório</i>	
<i>José Lima Simões</i>	DETRAN/DF
<i>Hudson Carrer Pereira</i>	
<i>Maria Selma Schwab</i>	ABDER – DER/MG
<i>Rui Corrêa Vieira</i>	DER/DF
<i>Silvana Di Bella Santos</i>	CET/SP
<i>Marcio Antonio Anselmo</i>	
<i>Maurício Razera</i>	Setran/PR
<i>Miriam Voss</i>	
<i>José Gilberto Purpur</i>	Prefeitura do Município de Maringá
<i>Vera Maria de Oliveira</i>	
<i>Carlos Henrique Pires Leandro</i>	IQT
<i>Renata de Paula Oliveira</i>	
<i>Aline Eloyse Lang</i>	CNT
<i>Venina de Souza Oliveira</i>	
<i>Hélio Antonio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes de Faria</i>	
<i>Ricardo Lemos Gonzaga</i>	CET-RIO
<i>Ana Lúcia Alcântara de Araújo</i>	
<i>Luciano Esteve Ferreira de Assis</i>	ANTT
<i>Janaina dos Santos</i>	
<i>Maria Alice Prudêncio Jacques</i>	ANPET
<i>José Matsuo Shimoishi</i>	
<i>Newman José Divino M. da Silva</i>	ABRAMCET
<i>Luiz Gustavo C. de Oliveira Campos</i>	
<i>Luiz Felipe Daud</i>	ARTESP
<i>José Carlos de Faria Vieira</i>	
<i>Ramon Ricardo de T. Quintanilha</i>	DPRF
<i>Alyne Leal Vale</i>	

**Apoio/Denatran**

*Raquel Rodrigues dos Santos*  
*Ricardo Rodrigues Junqueira*  
*Natália da Costa Dias Pinheiro*

**Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via  
Gestão 2011/2012**

**Coordenadora**  
*Maria Regina Horn*

**Membros**

<i>Heloisa Spazapan da Silva</i>	DENATRAN
<i>João Batista Berretta Neto</i>	DNIT
<i>Alexandre Castro Fernandes</i>	
<i>Wesley de Mello Leão</i>	DPRF
<i>Rommel Dias Marques Ribas Brandão</i>	
<i>Paulo Ademar de Souza Filho</i>	DETRAN/MG
<i>José Ricardo Neves Caputo</i>	
<i>Maria Selma Freitas Schwab</i>	ABDER
<i>Rui Corrêa Vieira</i>	
<i>Nancy Reis Schneider</i>	CET/SP
<i>Eduardo Macabelli</i>	
<i>Carlos Henrique Pires Leandro</i>	AMC/CE
<i>Rômulo de Aguiar M. de Carvalho</i>	
<i>Fabício Bombonato</i>	PMB-CTBEL
<i>Walter Romanhole Campos</i>	
<i>Newman José D. Marques da Silva</i>	ABETRANS
<i>Sylvio Abrão Calixto</i>	
<i>Mario Eugênio Flores Carneiro</i>	STT-Camaçari/BA
<i>José Alberto da Costa Villar</i>	
<i>Bruno Batista de Barros Martins</i>	CNT
<i>Gizelle Coelho Netto</i>	
<i>Hélio Antonio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes de Faria</i>	
<i>Ricardo Lemos Gonzaga</i>	CET/RJ
<i>Claudia Antunes Sencin</i>	
<i>Mauro Vincenzo Mazzamati</i>	Prefeitura Jundiaí/SP
<i>Ana Paula Silva de Almeida</i>	
<i>Maria Alice Prudêncio Jacques</i>	ANPET
<i>José Reinaldo A. Setti</i>	
<i>Gil Firmino Guedes</i>	ABCR
<i>Leonardo Soares de Almeida</i>	
<i>José Gilberto Purpur</i>	Prefeitura de Maringá/PR
<i>Vera Maria de Oliveira</i>	

**Apoio/Denatran**

*Andressa Pereira Gomes da Cunha*  
*Ana Paula Santos da Silva*  
*Maria Carina Arrais Ribeiro*  
*Ricardo Rodrigues Junqueira*

**Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via  
Gestão 2008/2010**

**Coordenadores**

*Ítalo Marques Filizola*

**Membros**

<i>Maria Regina Horn</i>	DENATRAN
<i>João Batista Berretta Neto</i>	DNIT
<i>Alexandre Castro Fernandes</i>	
<i>Wesley de Mello Leão</i>	DPRF
<i>Rommel Dias Marques Ribas Brandão</i>	
<i>Paulo Ademar de Souza Filho</i>	DETRAN/MG
<i>José Ricardo Neves Caputo</i>	
<i>Ivan Carlos Moura da Cunha</i>	DETRAN/PE
<i>Heronides Campelo Correia Filho</i>	
<i>Maria Selma Freitas Schwab</i>	ABDER
<i>Rui Corrêa Vieira</i>	
<i>Nancy Reis Schneider</i>	CET/SP
<i>Eduardo Macabelli</i>	
<i>Carlos Henrique Pires Leandro</i>	AMC/CE
<i>Sueli Nogueira Rodrigues</i>	
<i>Fabício Bombonato</i>	PMB-CTBEL
<i>João Renato Maia Aguiar</i>	
<i>Newman José D. Marques da Silva</i>	ABETRANS
<i>Sylvio Abrão Calixto</i>	
<i>Mario Eugênio Flores Carneiro</i>	Prefeitura de Camaçari/BA
<i>José Alberto da Costa Villar</i>	
<i>Bruno Batista de Barros Martins</i>	CNT
<i>Gizelle Coelho Netto</i>	
<i>Hélio Antonio Moreira</i>	ABNT
<i>Henrique Teixeira Lopes Faria</i>	
<i>Ricardo Lemos Gonzaga</i>	CET/RJ
<i>Claudia Antunes Secin</i>	
<i>Mauro Vincenzo Mazzamati</i>	Prefeitura de Jundiaí/SP
<i>Ana Paula Silva de Almeida</i>	
<i>Maria Alice Prudêncio Jacques</i>	ANPET
<i>José Reynaldo A. Setti</i>	
<i>Gil Firmino Guedes</i>	ABCR
<i>Leonardo Soares de Almeida</i>	
<i>José Gilberto Purpur</i>	
<i>Vera Maria de Oliveira</i>	Prefeitura de Maringá/PR

**Apoio/DENATRAN**

*Antônia Lúcia Guedes da Silva*

## **APOIO TÉCNICO – GRUPO DE TRABALHO**

### **Coordenador**

*Rui Corrêa Vieira*

### **Membros**

<i>Antônio Ribeiro Malta Filho</i>	DER/PE
<i>Deusuite Matos P. de Assis</i>	BHTRANS/MG
<i>Henrique T. L. de Faria</i>	ABNT
<i>José Luiz Fuzaro Rodrigues</i>	DER/SP
<i>Luiz Felipe Daud</i>	ARTESP/SP
<i>Marilia Malard</i>	DER/MG
<i>Regina Slikta de Sousa</i>	CET/SP
<i>Ricardo Rodrigues Junqueira</i>	DENATRAN
<i>Silvana Di Bella Santos</i>	CET/SP



## SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO.....	15
2 INTRODUÇÃO.....	17
2.1 Princípios da Sinalização de Trânsito .....	18
3 CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS DISPOSITIVOS AUXILIARES.....	19
3.1 Definição e Função .....	19
3.2 Aspectos Legais.....	19
3.3 Classificação .....	20
3.4 Materiais.....	20
4 DISPOSITIVOS DELIMITADORES.....	22
4.1 Balizador .....	23
4.2 Balizador de Ponte, Viaduto, Túnel, Barreira e Defesa.....	31
4.3 Tacha .....	36
4.4 Tachão .....	48
4.5 Cilindro Delimitador .....	112
4.6 Dispositivo de Vidro Refletivo Incrustado.....	117
5 DISPOSITIVOS DE SINALIZAÇÃO DE ALERTA.....	121
5.1 Marcador de Obstáculo .....	121
5.2 Marcador de Perigo.....	126
5.3 Marcador de Alinhamento .....	131
6 ALTERAÇÕES NAS CARACTERÍSTICAS DO PAVIMENTO.....	136
6.1 Ondulação Transversal .....	137
6.2 Sonorizador.....	156
6.3 Pavimento Colorido .....	163
6.4 Revestimento Rugoso .....	164
6.5 Pavimento Microfresado.....	165
6.6 Revestimento com Sonorizador Longitudinal .....	166

7	DISPOSITIVOS DE CONTENÇÃO VEICULAR.....	168
7.1	Dispositivo de Contenção Longitudinal .....	169
7.1.1	Defensa Metálica .....	170
7.1.2	Barreira de Concreto .....	172
7.1.3	Barreira Metálica Removível.....	175
7.2	Dispositivo de contenção pontual.....	177
7.2.1	DISPOSITIVO AMORTECEDOR DE IMPACTO .....	178
7.2.2	TERMINAIS DE DISPOSITIVOS DE CONTENÇÃO LONGITUDINAIS .....	181
8	DISPOSITIVOS ANTIOFUSCANTE E BARREIRA ACÚSTICA .....	183
8.1	Dispositivos Antiofuscante .....	183
8.1.1	Dispositivos Antiofuscante.....	183
8.1.2	Barreira Antiofuscoamento Natural - Vegetação .....	186
8.2	Barreira Acústica.....	188
9	DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO PARA PEDESTRES OU CICLISTAS.....	191
9.1	Dispositivo de Retenção e Canalização.....	192
9.1.1	Gradil.....	192
9.1.2	Cerca Viva .....	200
9.1.3	Dispositivo de Contenção e Bloqueio .....	201
9.2	Dispositivo de Contenção e Bloqueio.....	204
9.3	Dispositivo de Bloqueio de Veículo em Calçada ou em Via Exclusiva de Pedestres.....	208
9.3.1	Pilarete .....	208
9.3.2	Dispositivo de Concreto.....	212
9.3.3	Vaso .....	215
10	DISPOSITIVOS LUMINOSOS .....	218
10.1	Painel de Mensagens Variáveis Eletrônico Fixo .....	218
	Definição.....	219

Características.....	220
Cor.....	221
Dimensões.....	221
Princípios de Utilização.....	221
Colocação.....	221
10.2 Painel de Mensagens Variáveis Eletrônico Móvel .....	222
10.3 Seta Luminosa .....	225
11 DISPOSITIVOS DE USO TEMPORÁRIO .....	226
11.1 Cone .....	228
11.2 Cilindro Canalizador de Tráfego .....	232
11.3 Balizador Móvel .....	236
11.4 Canalizador Móvel .....	239
11.5 Barreira Plástica.....	242
11.6 Barreira .....	245
11.6.1 Barreira Móvel.....	248
11.6.2 Barreira Fixa.....	251
11.7 Tapume.....	254
11.8 Tela Plástica .....	259
11.9 Gradil Portátil para Serviços .....	260
11.10 Gradil Portátil para Pedestres ou Ciclistas.....	263
11.11 Elemento Luminoso Complementar.....	264
11.12 Fita Zebrada.....	266
11.13 Bandeira Sinalizadora .....	268
11.14 Faixa.....	271
12 DISPOSITIVOS DE CONTROLE DE ACESSO OU PASSAGEM .....	273
12.1 Cancela.....	273
12.2 Bloqueador Retrátil .....	275

## **1 APRESENTAÇÃO**

O **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**, elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito, abrange as sinalizações verticais e horizontais, dispositivos auxiliares, sinalização semafórica e sinalização temporária determinadas pela Resolução CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004, sendo composto dos seguintes Volumes:

**Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação**

**Volume II – Sinalização Vertical de Advertência**

**Volume III – Sinalização Vertical de Indicação**

**Volume IV – Sinalização Horizontal**

**Volume V – Sinalização Semafórica**

**Volume VI – Dispositivos Auxiliares**

**Volume VII – Sinalização Temporária**

**Volume VIII – Sinalização Cicloviária**

**Volume IX – Cruzamentos Rodoferroviários**

A Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), no uso de suas atribuições, definidas no Artigo nº 19, Inciso XIX, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)<sup>[1]</sup>, de organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), apresenta o Volume VI do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução CONTRAN nº 873 de 13 de setembro de 2021.

---

[1] Instituído pela lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Este Volume VI trata dos Dispositivos Auxiliares. Foi elaborado pelo Grupo Técnico constituído pelo DENATRAN e aprovado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito. Incorpora as alterações determinadas pelo ANEXO II do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, através da Resolução nº 160, de 22 de abril de 2004.

Neste Manual, apresentamos, para cada dispositivo auxiliar, as suas definições, características, princípios de utilização e colocação na via. Além disso, há exemplos de aplicação e relacionamento com outras sinalizações.

Este documento contempla diferentes manuais utilizados no Brasil, bem como manuais internacionais e normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

## 2 INTRODUÇÃO

Os Dispositivos Auxiliares, previstos no item 3 do Anexo II do CTB, são elementos cuja função é proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo, obras, serviços e eventos que possam comprometer a segurança viária.

Os Dispositivos Auxiliares **devem** obedecer às características de desempenho, forma, dimensões, cores e símbolos dispostos no Anexo II do CTB e neste Manual.

A implantação desses dispositivos **deve** ser alvo de estudos de engenharia de tráfego, de modo a se estabelecer a forma e o local em que as características desses dispositivos tenham seu aproveitamento otimizado.

## 2.1 Princípios da Sinalização de Trânsito

Na concepção e na implantação da sinalização de trânsito, **deve-se** ter como princípio básico as condições de sua percepção e compreensão pelos usuários da via, garantindo a sua real eficácia.

Para isso, é preciso assegurar aos dispositivos auxiliares os princípios a descritos a seguir:

<b>Legalidade</b>	Obedecer ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB e legislação complementar.
<b>Padronização</b>	Seguir um padrão legalmente estabelecido: situações iguais <b>devem</b> ser sinalizadas com o mesmo critério.
<b>Suficiência</b>	Permitir fácil percepção do que realmente é importante com a quantidade de sinalização compatível com a necessidade.
<b>Clareza</b>	Transmitir mensagens de fácil compreensão.
<b>Precisão e confiabilidade</b>	Ser precisa e confiável. Corresponder à situação existente.
<b>Visibilidade e legibilidade</b>	Ser vista a distância necessária. Ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão.
<b>Manutenção e conservação</b>	Estar permanentemente limpa, conservada, fixada e visível.

### 3 CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS DISPOSITIVOS AUXILIARES

#### 3.1 Definição e Função

Dispositivos auxiliares são elementos aplicados na via ou em obstáculos próximos a ela, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação do trânsito.

São constituídos de materiais, formas e cores diversas, dotados ou não de retrorrefletividade, com as funções de:

- Incrementar a visibilidade da sinalização, do alinhamento da via e dos obstáculos à circulação;
- Reduzir a velocidade do trânsito;
- Reduzir os acidentes e minimizar sua severidade;
- Alertar os condutores quanto a situações de perigo potencial, em caráter permanente ou temporário;
- Fornecer proteção aos usuários da via e da ocupação lindeira;
- Controlar o acesso de veículos em determinadas vias, áreas e passagens de nível.

#### 3.2 Aspectos Legais

Os dispositivos auxiliares são utilizados para complementar a sinalização padronizada. Isolados, não possuem função de regulamentar a circulação nas vias públicas.

As formas, cores e dimensões dos dispositivos auxiliares estão disciplinados neste Manual.

Os dispositivos de sinalização auxiliar, conforme disposto no CTB, são sinais de trânsito que estão previstos no artigo 87 e no Anexo II, e **devem** respeitar, em especial, o disposto no artigo 82:

“É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou



junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.”

Para trechos de rodovias com características de vias urbanas, as tipologias permitidas **devem** seguir as diretrizes para vias urbanas.

Entendem-se por trechos de rodovias com características de vias urbanas aqueles com características operacionais similares às de vias urbanas, imóveis edificadas ao longo de sua extensão, e em alguns casos, existência de guia e calçada.

### **3.3 Classificação**

Os dispositivos auxiliares são agrupados em nove conjuntos distintos, de acordo com a sua função:

- Dispositivos Delimitadores;
- Dispositivos de Canalização;
- Dispositivos de Sinalização de Alerta;
- Alterações nas Características do Pavimento;
- Dispositivos de Contenção Veicular;
- Barreiras Antiofuscamento e Acústica;
- Dispositivos de Proteção para Pedestres e/ou Ciclistas;
- Dispositivos Luminosos;
- Dispositivos de Uso Temporário;
- Dispositivos de Controle de Acesso.

### **3.4 Materiais**

Cada conjunto possui formas, cores e características de retrorrefletividade diferenciados uns dos outros, conforme apresentados nos itens a seguir, principalmente quanto aos materiais de confecção, que estão sendo constantemente aperfeiçoados em razão dos avanços e modificações tecnológicas e do surgimento de novas matérias-primas que são desenvolvidas

pela indústria e laboratórios de pesquisa.

Os dispositivos auxiliares **devem** atender às normas dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT vigentes, bem como normas internacionais.

#### **4 DISPOSITIVOS DELIMITADORES**

São dispositivos utilizados para orientar o condutor quanto aos limites do espaço destinado ao rolamento e a sua separação em faixas de trânsito. Geralmente possuem unidades retro refletivas ou catadióptricos, que possuem a capacidade de refletir a luz incidente dos faróis de forma visível ao condutor. Podem ser aplicados tanto no pavimento, reforçando as marcas viárias, quanto ao longo das áreas adjacentes à pista, em suportes de fixação próprios, ressaltando o seu limite.

Podem conter uma ou duas faces com elementos retro refletivos, classificando-se respectivamente em mono ou bidirecionais. Sua escolha é feita em função do sentido de circulação da via, inclusive quanto à cor do elemento refletivo: branca, para via de sentido única, ou amarela, para via de duplo sentido.

Os dispositivos delimitadores são de grande valia à noite e sob condições atmosféricas adversas nas vias onde seja necessário destacar a sua geometria, as faixas de rolamento ou a existência de obstáculos, devido à deficiência de iluminação da via pública ou condições climáticas adversas.

Situações propícias a sua utilização:

- Balizamento lateral de via urbana ou de rodovia em trechos retos, alterações geométricas, curvas acentuadas, bifurcações, reforço da sinalização vertical de obstáculos, etc.;
- Reforço da linha de demarcação de faixas de trânsito em vias urbanas ou rodovias;
- Reforço na demarcação horizontal de obstáculos laterais ou no meio da pista;
- Reforço das marcas de canalização;
- Demarcação de faixas de uso exclusivo para alguma categoria de veículo.

Os dispositivos delimitadores são classificados nos seguintes tipos:

- Balizador;
- Balizador de Ponte, Viaduto, Túnel, Barreira e Defesa;

- Tacha;
- Tachão;
- Cilindro Delimitador;

#### 4.1 .Balizador

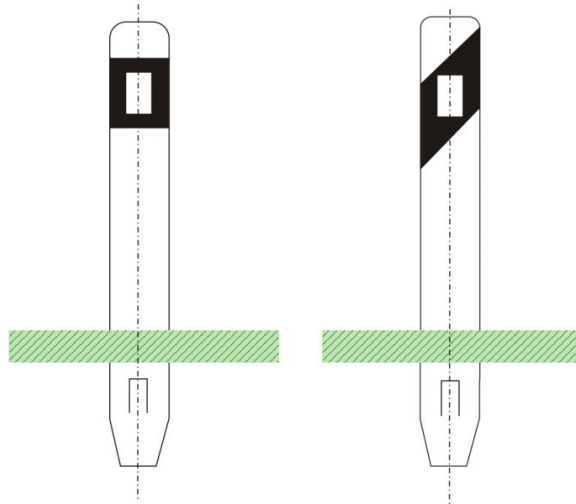


Figura 4.1

#### Definição

O balizador proporciona ao condutor melhor percepção dos limites da pista.

#### Características

É constituído por elemento retrorrefletivo mono ou bidirecional aplicado sobre uma máscara preta em suporte vertical em formato de lâmina ou pilarete (Figura 4.1)

O material de confecção do suporte vertical pode ser de PVC, madeira, metal entre outros, a critério do órgão de trânsito.

O balizador confeccionado com suporte plástico ou outro material **deve** atender, no mínimo, aos critérios das normas técnicas da ABNT.

- **Cor do elemento retro refletivo**

**Branca:** para fluxos de sentido único (Figura 4.2).

**Vermelha:** em via rural de pista simples e sentido duplo de circulação. Pode ser utilizada no lado oposto da via (Figura 4.3).

- Exemplos de aplicação

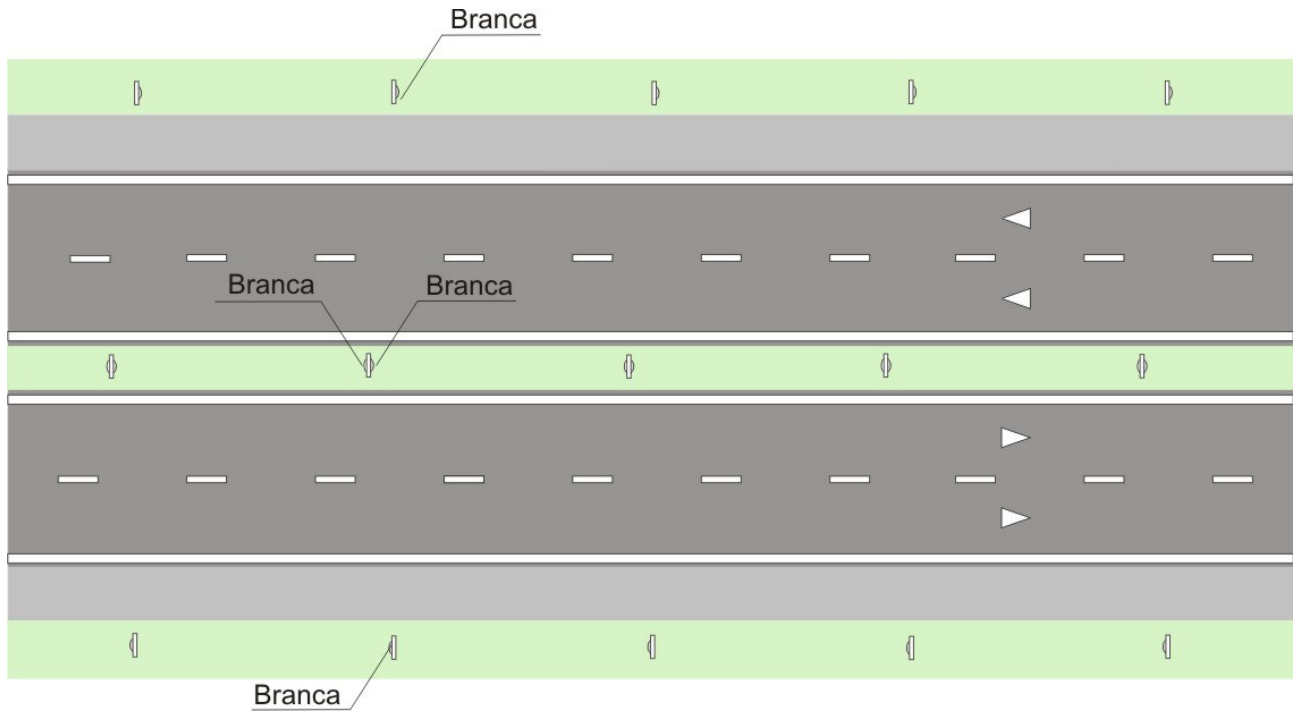


Figura 4.2

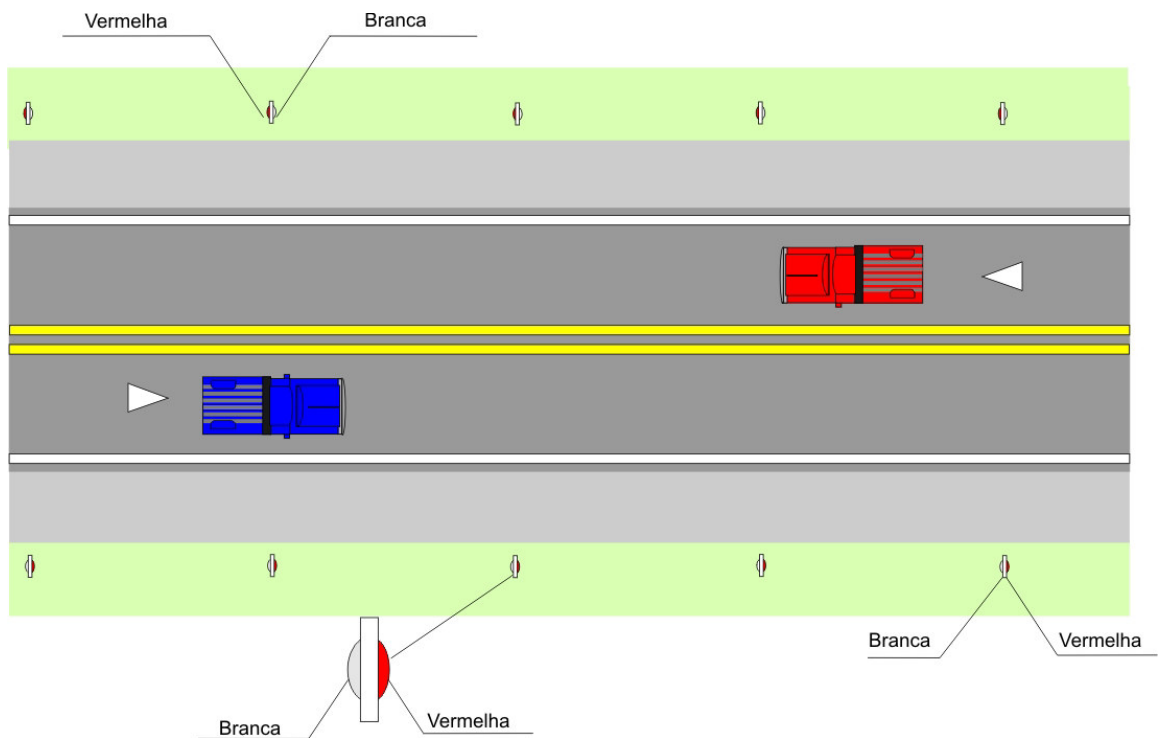


Figura 4.3

- **Dimensões**

Os elementos retrorrefletivos **devem** possuir as seguintes dimensões (Figura 4.4).

- Altura = 0,12m
- Largura = 0,08m

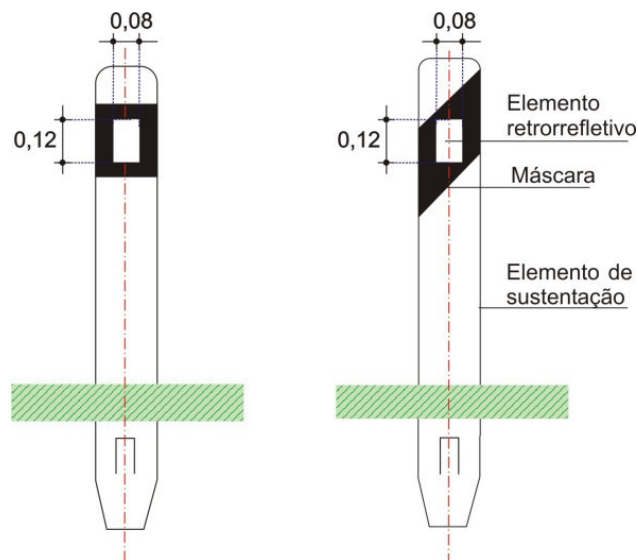


Figura 4.4

### Princípios de utilização

O balizador pode ser utilizado em trecho específico da via nas seguintes situações:

- Onde ocorre modificação do alinhamento horizontal, como curva, entroncamento, local de transição de largura;
- Em curva vertical;
- Na proximidade de estruturas de pontes e viadutos;
- Na delimitação de obstáculo, como obras de arte e ilhas de canalização;
- Como auxiliar da sinalização convencional, em locais sujeitos a neblina ou sem iluminação; e
- Em outros locais determinados por estudos de engenharia de tráfego.

### Colocação

#### a) Posicionamento vertical.

O balizador **deve** ser implantado de forma que o centro do elemento retrorrefletivo fique entre 0,60m e 0,75m da superfície da pista (Figura 4.5).

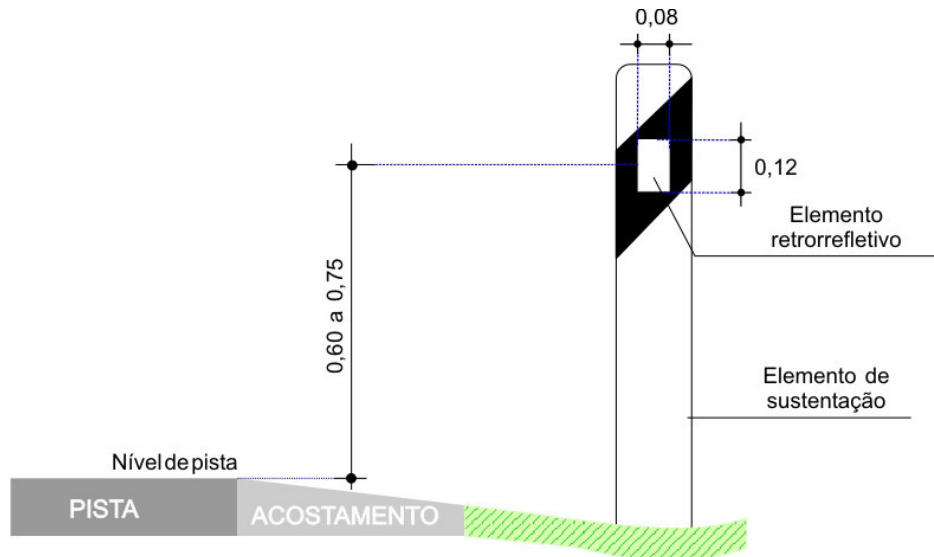


Figura 4.5

Quando implantado o modelo com a máscara em diagonal, **deve** ser obedecida a disposição apresentada na (Figura 4.6).

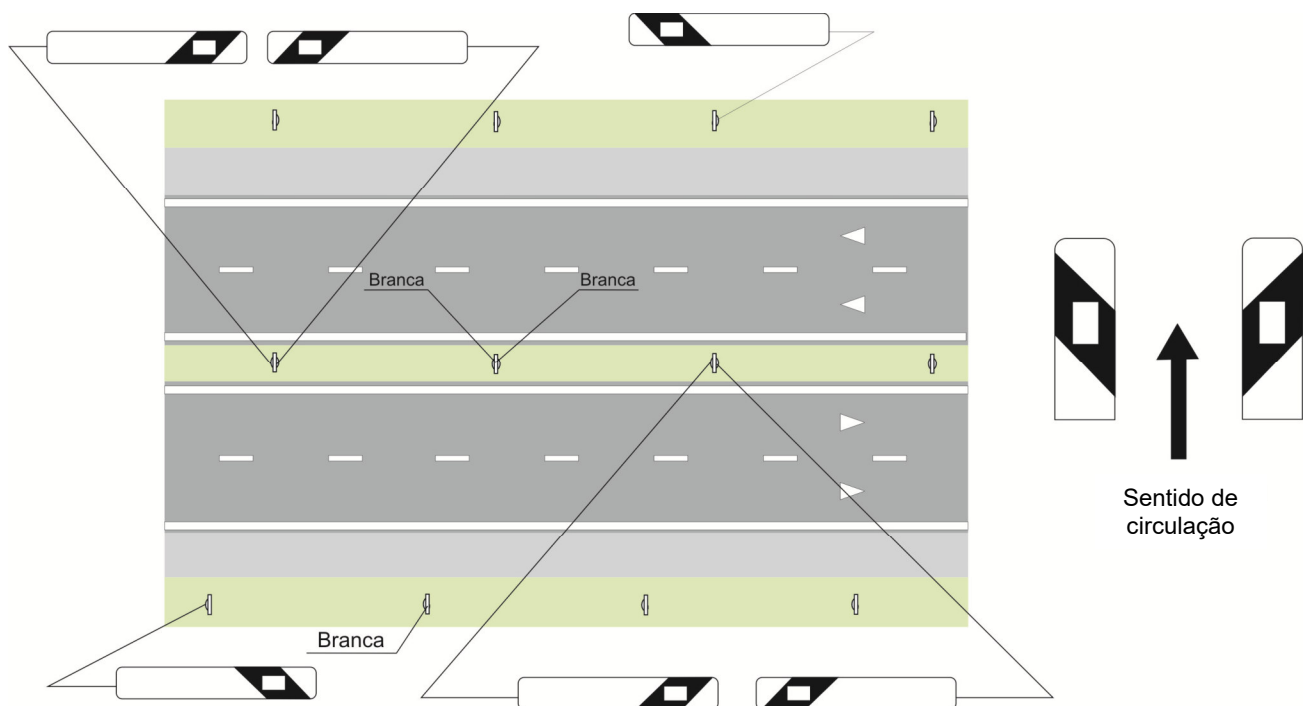
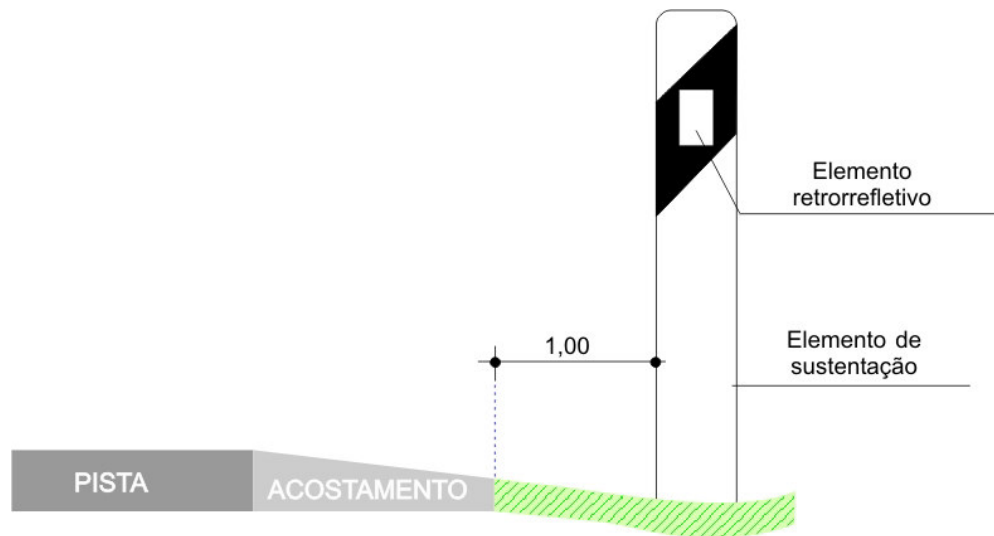


Figura 4.6

**b) Afastamento Lateral**

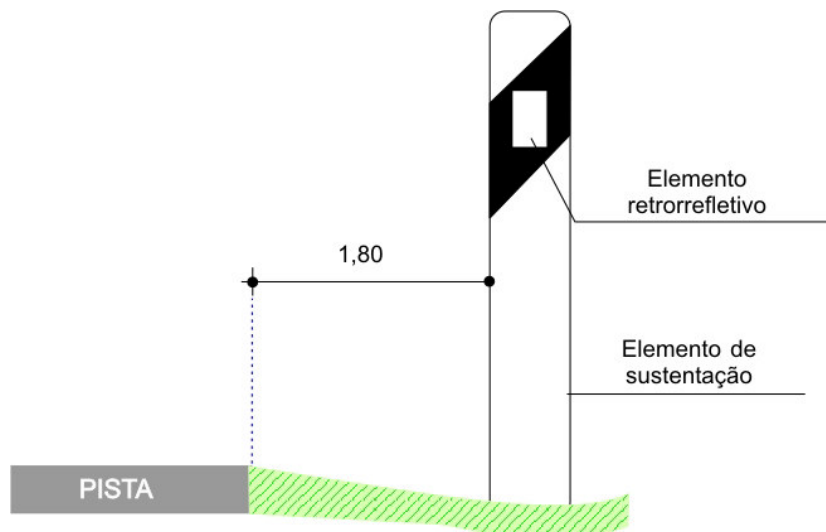
**Deve** ser de no mínimo:

- 1,00m do limite do acostamento (Figura 4.7).



**Figura 4.7**

- 1,80m da borda da superfície de rolamento em via sem acostamento (Figura 4.8).



**Figura 4.8**

- entre 0,60m e 1,00m da borda da pista em canteiro divisor de fluxos com largura (L) maior ou igual a 3,0m (Figura 4.9 e Figura 4.10 ).



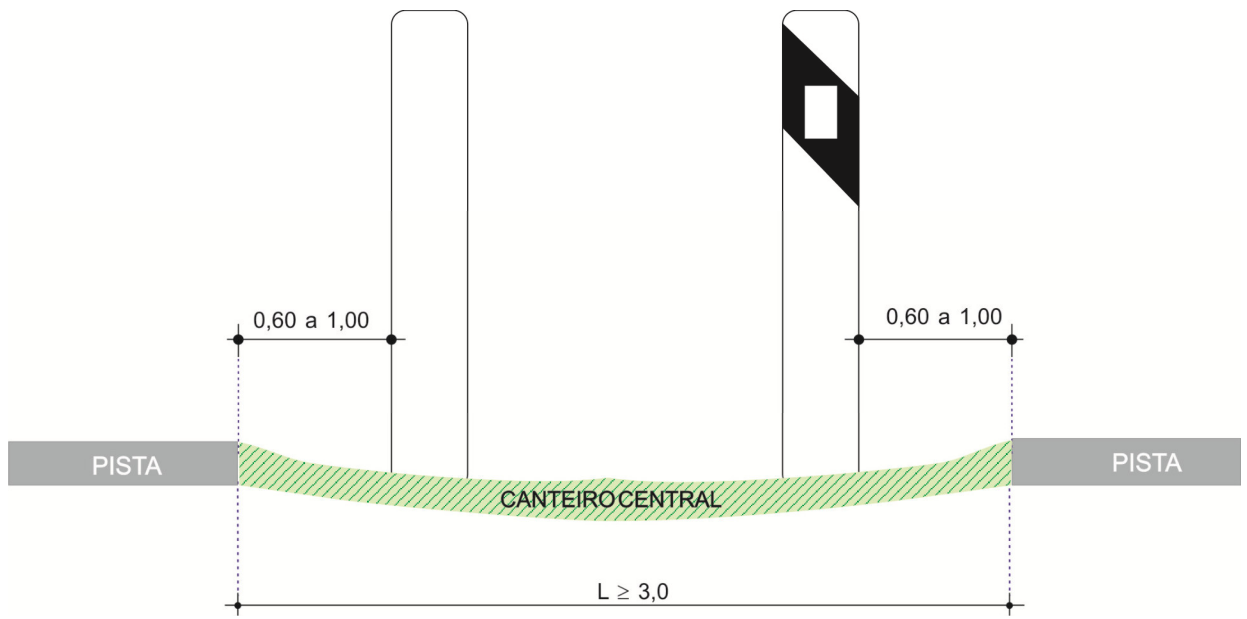


Figura 4.9

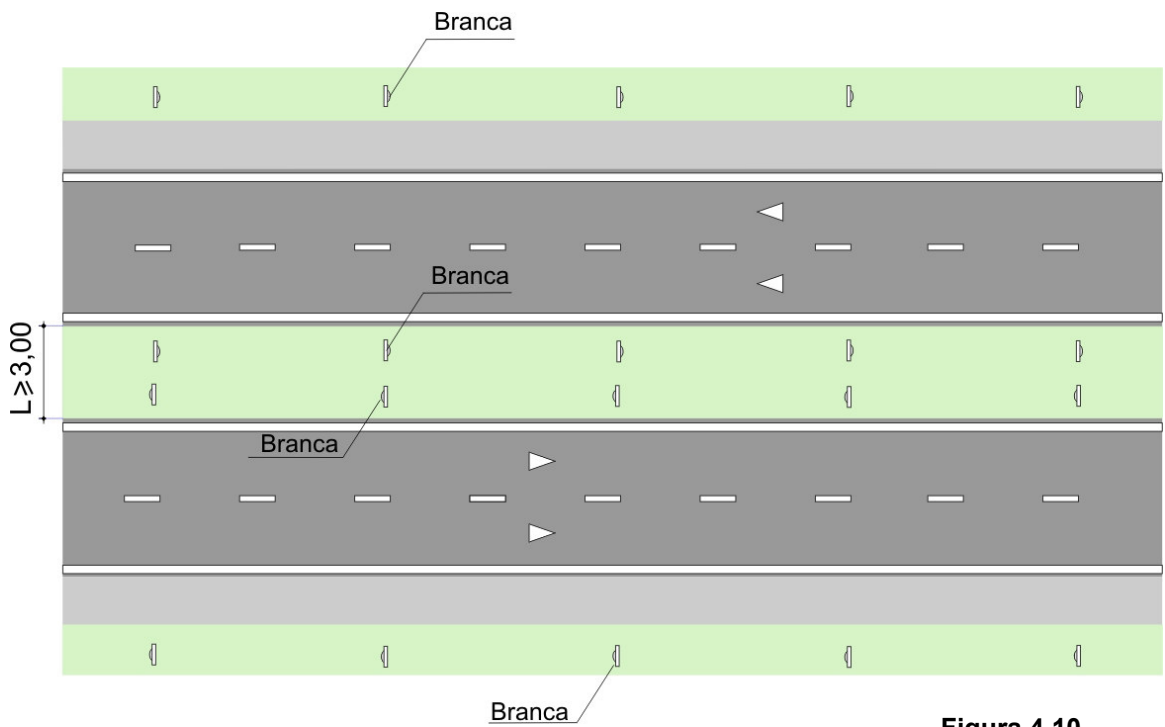


Figura 4.10

- fileira única de balizador bidirecional no eixo de simetria de canteiro com largura inferior a 3,0m (Figura 4.11 e Figura 4.12).

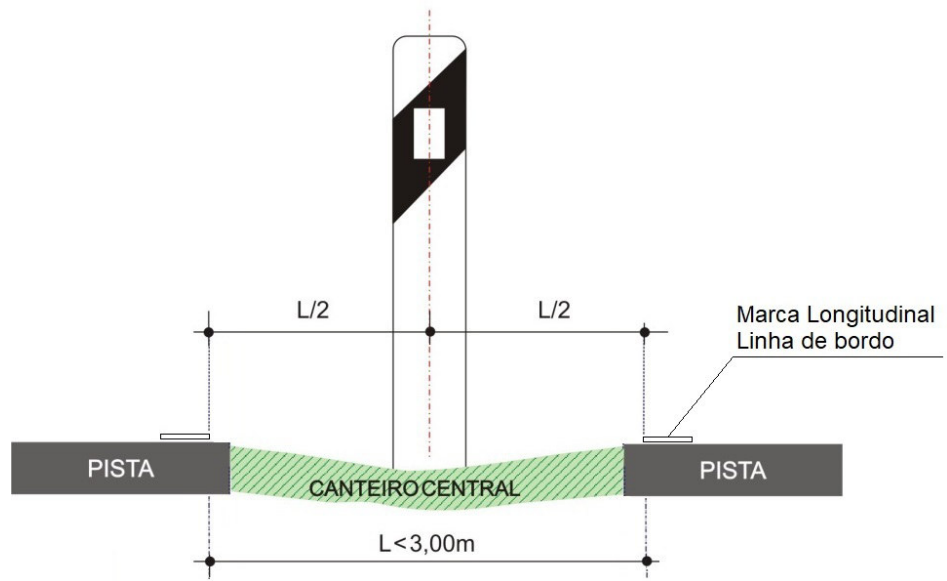


Figura 4.11

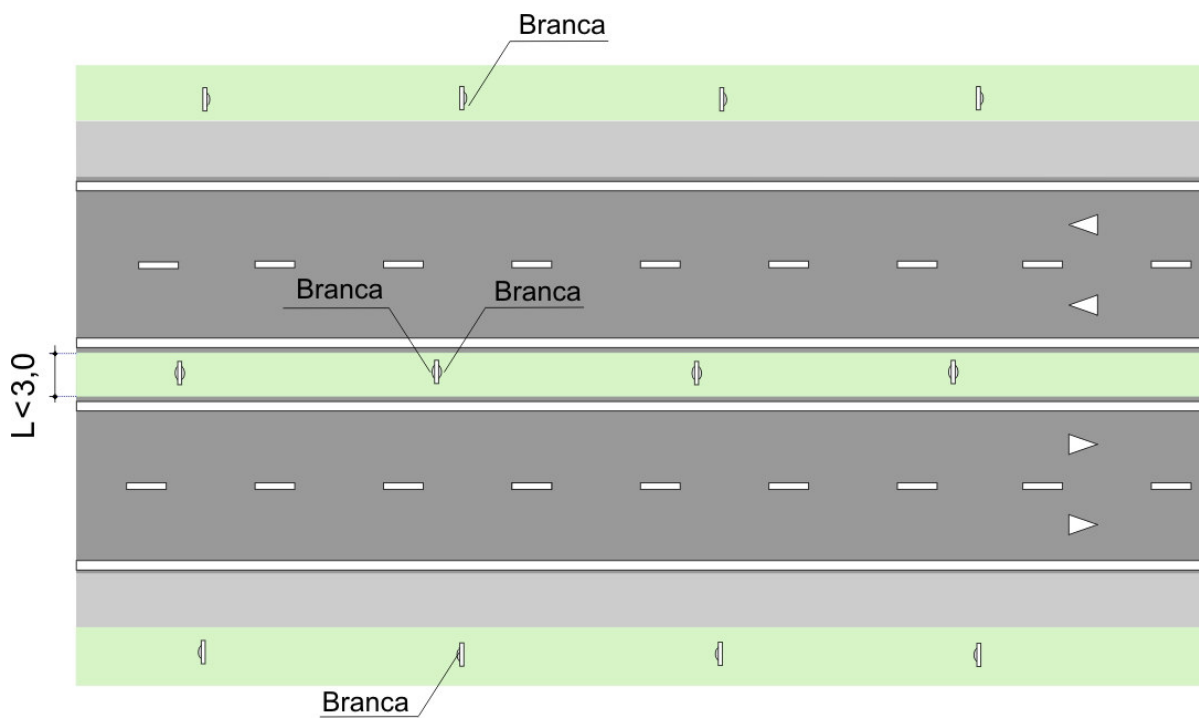


Figura 4.12

**c) Espaçamento Longitudinal**

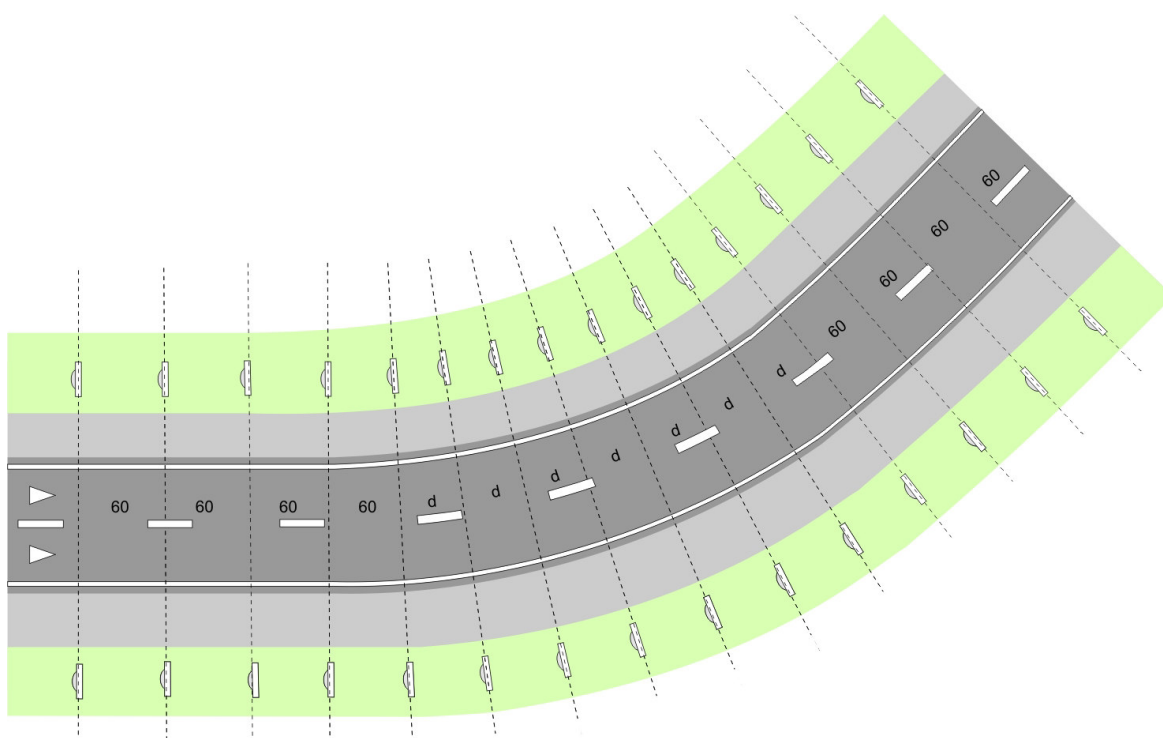
O espaçamento ( $d$ ) entre balizadores, conforme Figura 4.12, **deve** obedecer aos seguintes critérios:

- trecho em tangente:  $d = 60,0\text{m}$ ;
- Trecho em curva horizontal: conforme Tabela 4.1 ou obtido pela fórmula  $d = 1,5 \sqrt{R}$ .

**Tabela 4.1**

Raio da Curva - R (m)	Espaçamento - d (m)
$R \leq 50$	10
$50 < R \leq 150$	15
$150 < R \leq 230$	20
$230 < R \leq 400$	30
$400 < R \leq 600$	40
$600 < R \leq 800$	50
$R > 800$	60

(\*) Fonte: Manual DER/SP – 2ª edição – 2006.



**Figura 4.13**

Em trecho de via sujeito a neblina ou condições atmosféricas adversas, a distância entre balizadores pode ser reduzida de acordo com estudos de engenharia de tráfego.

## 4.2 Balizador de Ponte, Viaduto, Túnel, Barreira e Defesa

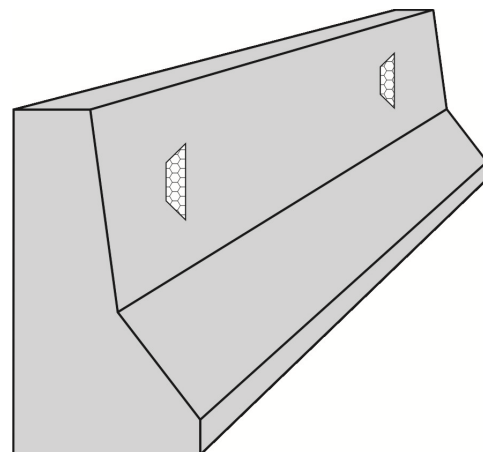
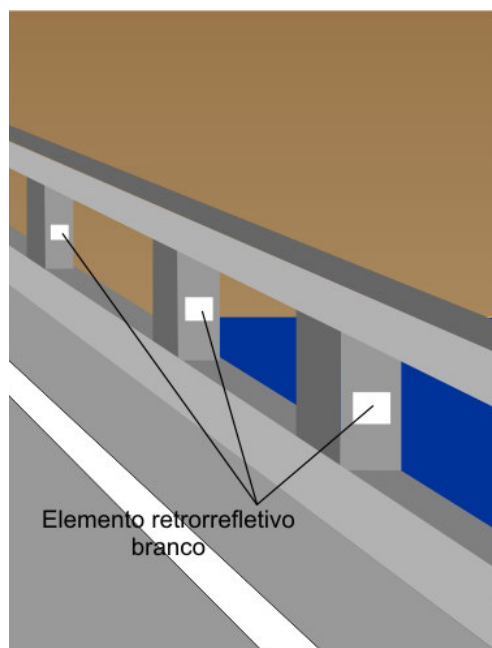


Figura 4.14

### Definição

O balizador de ponte, viaduto, túnel, barreira e defesa proporciona ao condutor melhor percepção dos limites de obra de arte ou dispositivo de contenção.

### Características

É composto por elemento retrorefletivo aplicado sobre a mureta ou guarda-corpo de ponte, viaduto, túnel, barreira e defesa.

- **Cor do elemento retrorefletivo**

**Branca:** para fluxos de sentido único (Figura 4.15).

**Vermelha:** em via rural de pista simples e sentido duplo de circulação, pode ser utilizada no lado oposto da via (Figura 4.16).

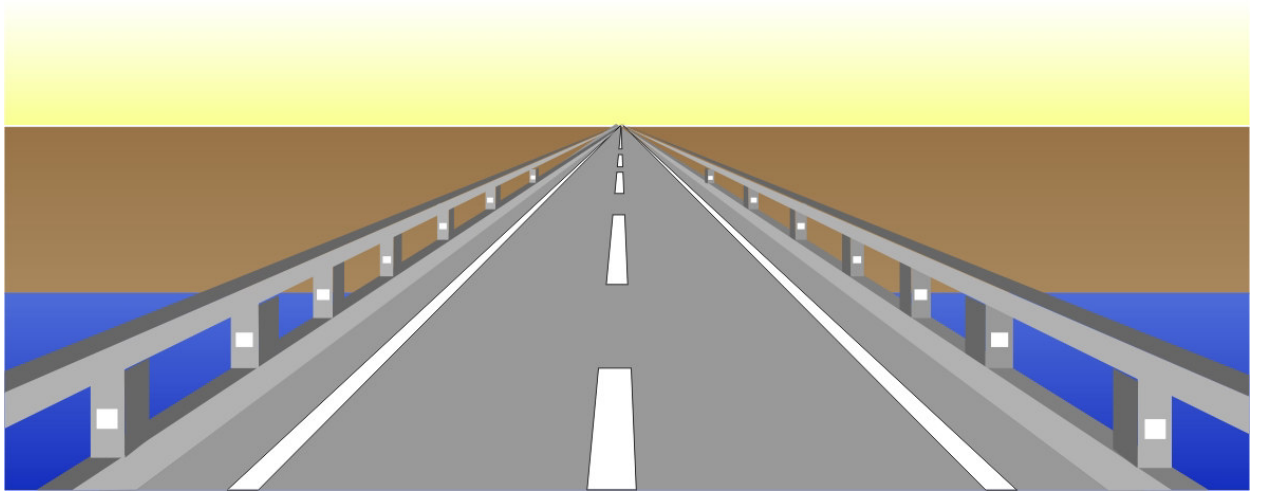


Figura 4.15

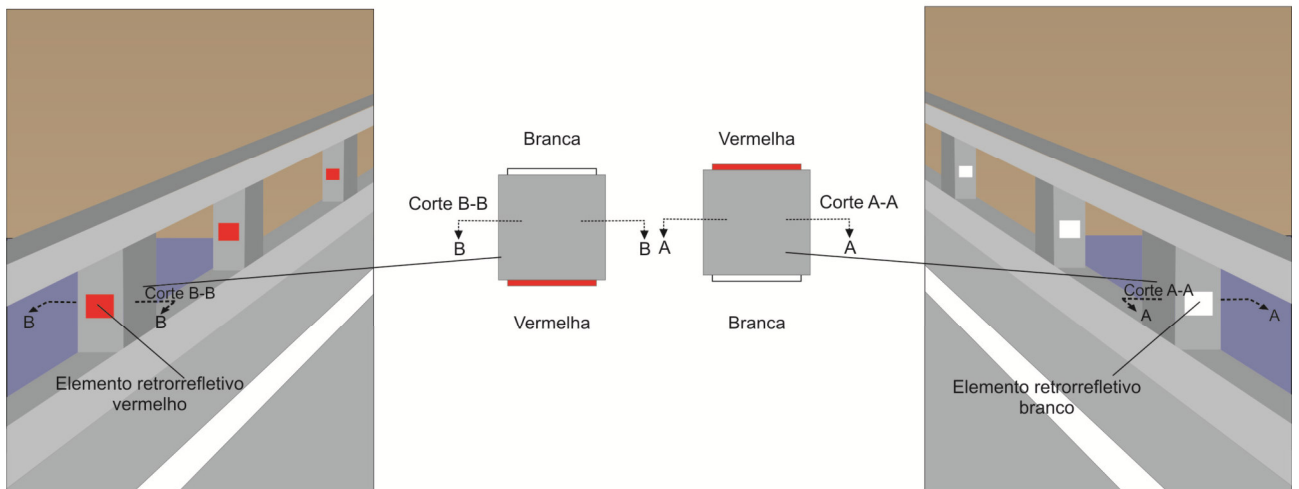
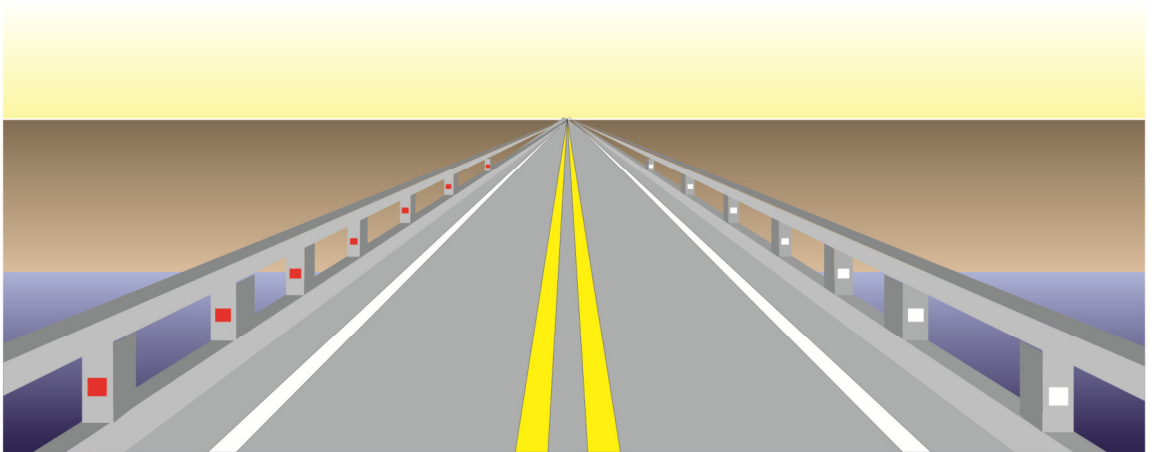
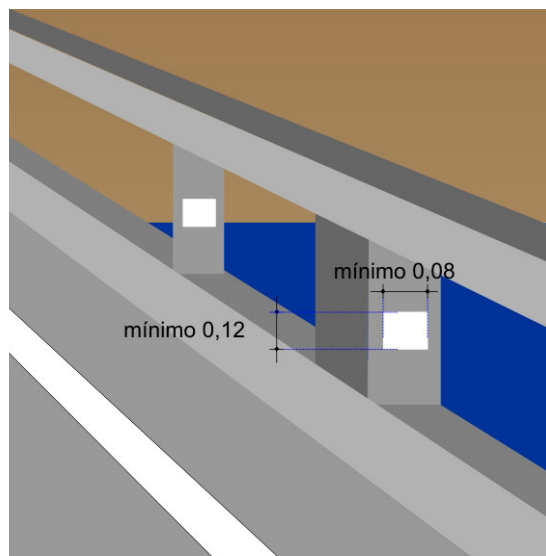


Figura 4.16

- **Dimensões**

O elemento retrorrefletivo **deve** possuir conforme as seguintes dimensões mínimas, conforme a Figura 4.17.

- Altura = 0,12m
- Largura = 0,08m



**Figura 4.17**

### **Princípios de Utilização**

O elemento refletivo **deve** ser utilizado em estrutura de obras de arte (ponte, viaduto ou túnel) e em dispositivo de contenção que necessite de melhor definição de seus limites junto à pista.

### **Colocação**

**Deve** ser colocado frontalmente ao fluxo, ao longo do guarda-corpo ou da mureta de proteção de pontes e viadutos, ou em outras estruturas e dispositivos de contenção, em toda a sua extensão.

#### **a) Posicionamento Vertical**

A face do elemento retrorrefletivo **deve** ser colocada de forma que o seu centro fique entre 0,50m e 0,80m acima do nível da pista (Figura 4.18 e Figura 4.19).

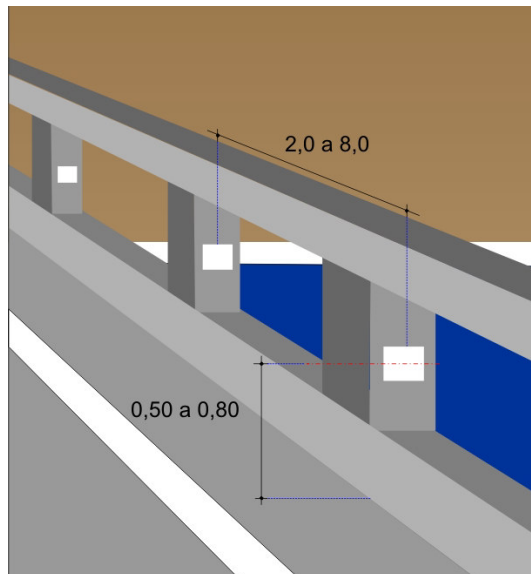


Figura 4.18

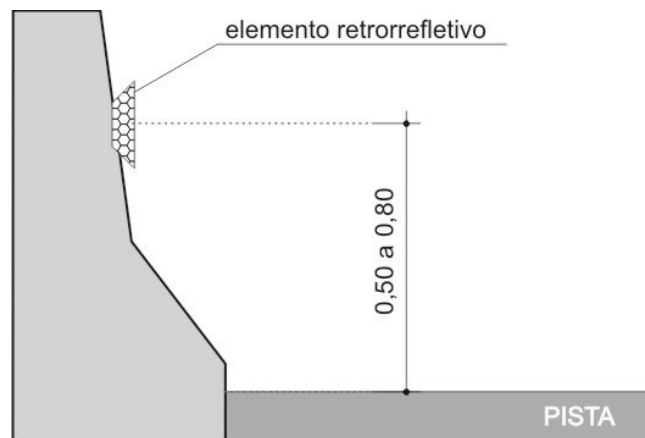
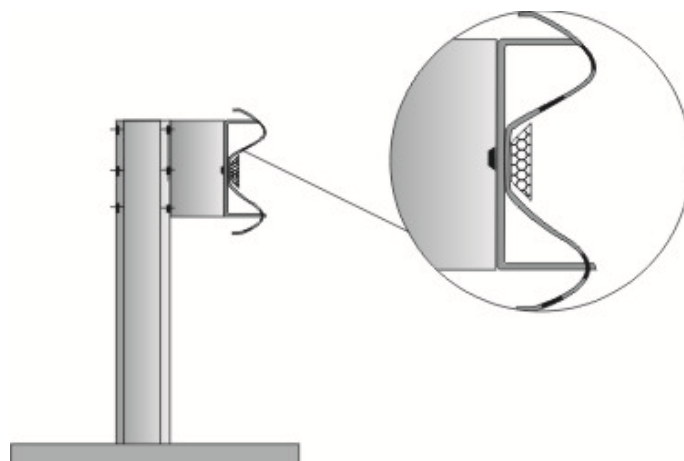


Figura 4.19

No caso de defesa metálica, o balizador **deve** ser posicionado no centro da lâmina.



**b) Espaçamento longitudinal**

- **Na estrutura de obras de arte, pontes e viadutos.**

O espaçamento (d) entre balizadores em obras de arte pode ser entre 2,0m e 8,0m, conforme Figura 4.18, observadas as características específicas do local.

- **Em barreiras e túnel**

O espaçamento (d) entre balizadores **deve** obedecer aos seguintes critérios:

- trecho em tangente: d = 16,0m;
- trecho em curva horizontal: conforme Tabela 4.2

**Tabela 4.2**

Raio da Curva (R)	Ângulo Central ( $\alpha$ )	Espaçamento – d (m)
$R \leq 60$ m $60$ m < R $\leq 120$ m	$\alpha > 30^\circ$ $\alpha \geq 45^\circ$	4
$60$ m $\leq R < 120$ m $120$ m $\leq R < 450$ m	$30^\circ \leq \alpha < 45^\circ$ $\alpha \geq 45^\circ$	8
$R \geq 450$ m	-	16

- **Em defesa metálica**

O espaçamento entre balizadores **deve** obedecer aos seguintes critérios:

- trecho em tangente: d = 16,0m;
- trecho em curva horizontal: conforme Tabela 4.3.



**Tabela 4.3**

Raio da Curva (R)	Ângulo Central ( $\alpha$ )	Espaçamento – d (m)
$R \leq 60$ m $60$ m < $R \leq 120$ m	$\alpha > 30^\circ$ $\alpha \geq 45^\circ$	4
$60$ m $\leq R < 120$ m $120$ m $\leq R < 450$ m	$30^\circ \leq \alpha < 45^\circ$ $\alpha \geq 45^\circ$	8
$R \geq 450$ m	-	16

Em trecho de via sujeito a neblina, condições atmosféricas adversas ou em casos particulares, atendido o mínimo, a distância entre balizadores pode ser reduzida de acordo com estudos de engenharia de tráfego.

### 4.3 Tacha

**Figura 4.21**

#### Definição

A tacha proporciona ao condutor melhor percepção do espaço destinado à circulação, realçando a marca longitudinal e/ou marca de canalização e reforçando a visibilidade da sinalização horizontal em condições climáticas adversas, de forma a auxiliar o posicionamento do veículo na faixa de trânsito.

#### Características

É um dispositivo com elemento retro refletivo, aplicado diretamente no pavimento (Figura 4.22).

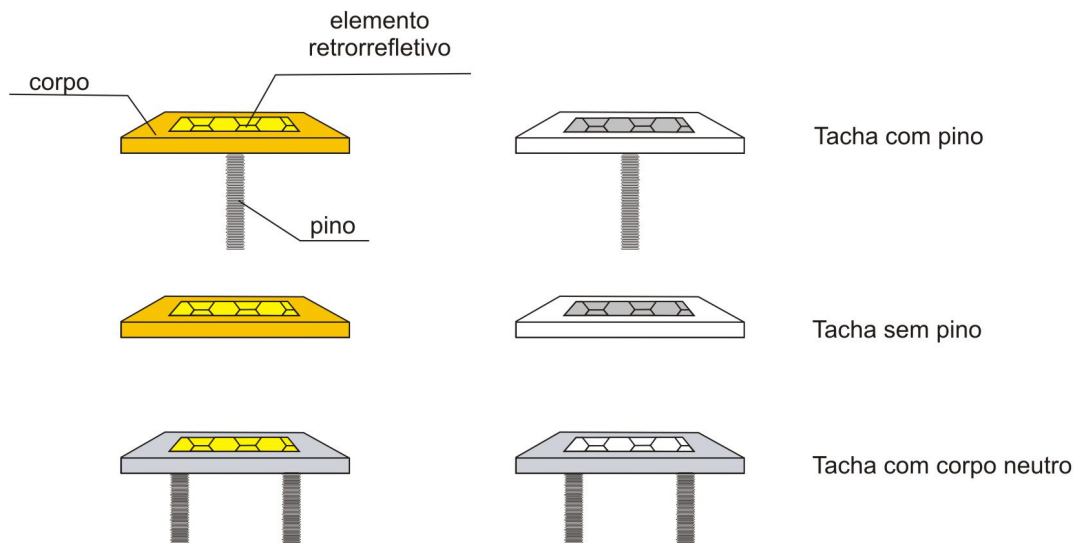


Figura 4.22

A tacha **deve** apresentar um coeficiente de intensidade luminosa ( $R_i$ ) mínimo inicial em função do Volume Diário Médio – VDM da via e da cor do retro refletivo, conforme Tabelas Tabela 4.4 Tabela 4.5.

Tabela 4.4

Ângulo de observação (graus)	Ângulo de observação (graus)	Ri para VDM ≤ 6.000 veículos (mcd/lux)		
		Branco	Amarelo	Vermelho
0,2	0	280	167	70
0,2	+ e -20	112	67	28

Tabela 4.5

Ângulo de observação (graus)	Ângulo de observação (graus)	Ri para VDM > 6.000 veículos (mcd/lux)		
		Branco	Amarelo	Vermelho
0,2	0	400	220	90
0,2	+ e -20	149	89	37

A tacha **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

### Cor

O corpo da tacha pode ser na cor branca ou amarela, de acordo com a cor da marca viária que complementa, sendo permitida a utilização de cor neutra, que não conflite com a sinalização horizontal.

O elemento retrorrefletivo **deve** ter as seguintes cores, conforme Figura 4.23:

- Branca: para ordenar fluxos de mesmo sentido;
- Amarela: para ordenar fluxos de sentidos opostos.
- Vermelha: utilizada em via rural de pista simples e sentido duplo de circulação junto à linha de bordo do sentido oposto.

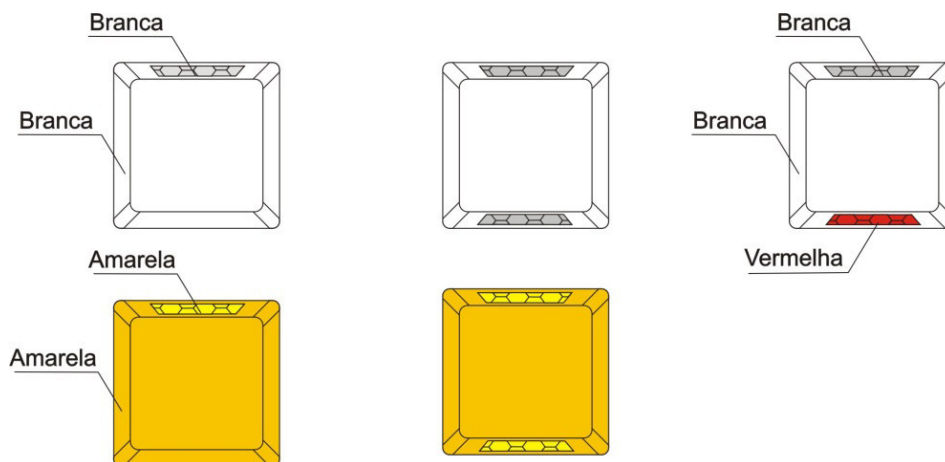


Figura 4.23

### Dimensões

A tacha com elemento retrorrefletivo **deve** ter as seguintes dimensões (Figura 4.1):

- H (altura) = mínima de 1,7cm e máxima de 2,2cm;
- L1 (face que contém o elemento retrorrefletivo) = mínima de 9,6cm e máxima de 13,0cm;
- L2 = mínima de 7,4cm e máxima de 11,0cm.

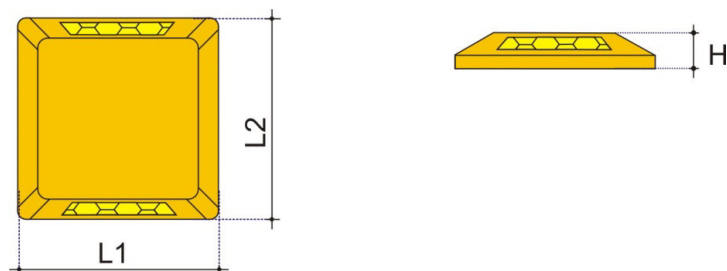


Figura 4.24

### Princípios de utilização

**Deve** ser utilizada quando se deseja melhorar a percepção do condutor quanto aos limites destinados ao rolamento nas seguintes situações:

- Aumentar as condições de visualização da marca longitudinal e/ou marca de canalização, principalmente à noite, sob chuva ou neblina;
- Auxiliar na percepção das variações geométricas da pista de rolamento, como curvas horizontais, bifurcações e entroncamentos, variação na largura e no número de faixas de trânsito.

Seu uso é **obrigatório** em:

- Rodovia;
- Túnel e passagem subterrânea.

**Não deve** ser utilizada transversalmente ao fluxo de veículos e em acostamento.

A escolha do tipo e material da tacha **deve** ser determinada por estudos de engenharia de tráfego.

### Colocação

A tacha **deve** ser colocada junto à sinalização horizontal que vai realçar com o elemento retrorrefletivo perpendicular ao fluxo e voltada para o sentido de

circulação dos veículos, **devendo** ser monodirecional ou bidirecional, de acordo com o sentido de circulação da pista (Figura 4.25).



Figura 4.25

Em faixa ou pista em que ocorre alternância de sentido de circulação como, por exemplo, túnel ou faixa reversível operacional, a tacha sobre a linha de divisão de fluxos de mesmo sentido ou da linha de bordo **deve** ser bidirecional branca.

Em rodovia de pista única e duplo sentido de circulação pode ser colocada tacha com unidade retrorrefletiva na cor vermelha junto à linha de bordo do sentido oposto (Figura 4.26).

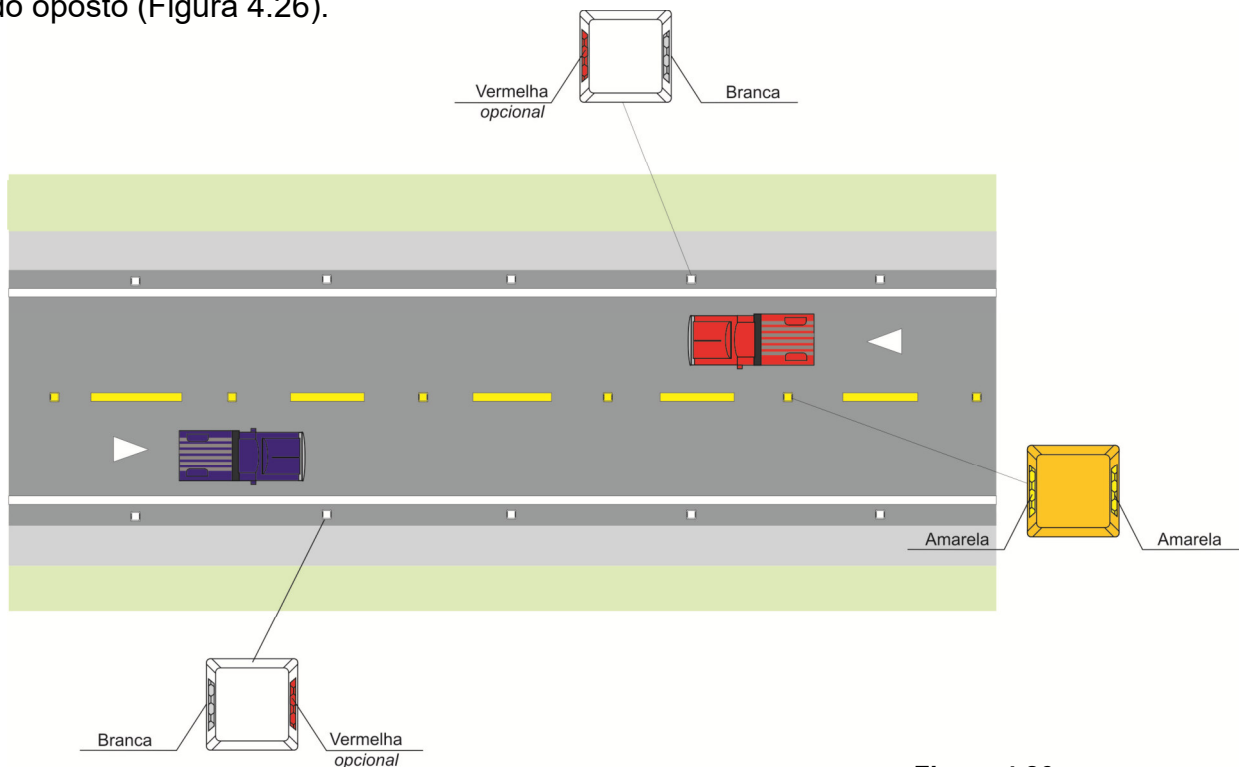
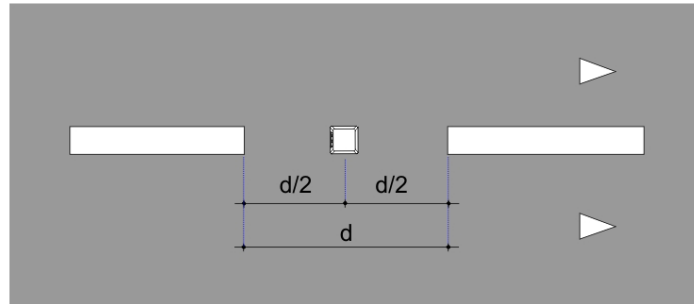


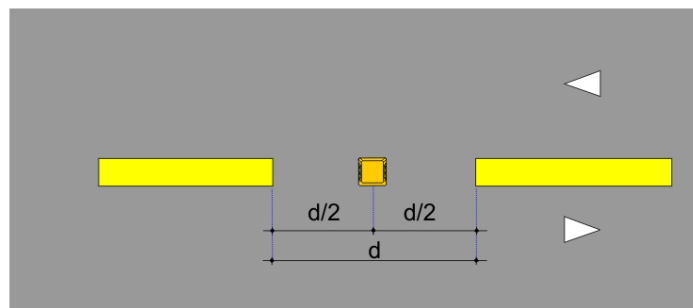
Figura 4.26

**a) Junto à marca longitudinal seccionada branca ou amarela**

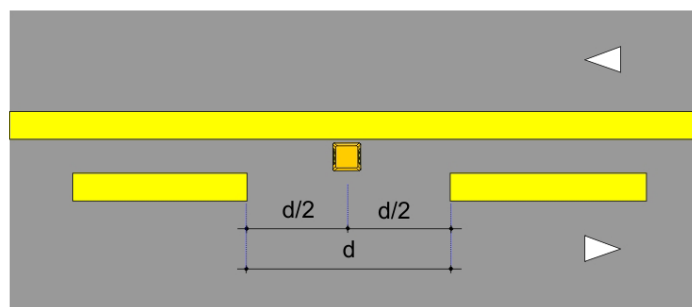
A tacha **deve** ser implantada no meio de todos os intervalos entre os segmentos de pintura no eixo da linha simples, conforme Figura 4.27 e Figura 4.28 ou dupla, conforme Figura 4.29.



**Figura 4.27**



**Figura 4.28**



**Figura 4.29**

**b) Junto à marca longitudinal contínua branca ou amarela**

O espaçamento (d) entre tachas varia de acordo com a velocidade e **deve** seguir o disposto na Tabela 4.6.

O espaçamento (d) para situação especial **deve** ser utilizado em trechos de pista onde se quer melhor condição de visibilidade, devido a fatores ambientais ou geométricos adversos, tais como neblina, chuva, declive, aclive, curva, etc.

Em via rural ou de trânsito rápido, no trecho de 150m que antecede a situação especial, o espaçamento (d) entre tachas da linha de bordo **deve** diminuir gradativamente.

Tabela 4.6

Velocidade regulamentada (km/h)	Situação normal d (m)	Situação especial d (m)	Trecho que antecede situação especial (linha de bordo) d (m)
$V < 80$	8	6	2 (até 70m)
$80 \leq V \leq 90$	12	9	4 (até 100m)
$V > 90$	16	12	6 (até 150m)

- **Linha dupla contínua**

A tacha **deve** ser implantada no eixo da linha dupla contínua com o critério de espaçamento (d) da Tabela 4.6 e Figura 4.30.

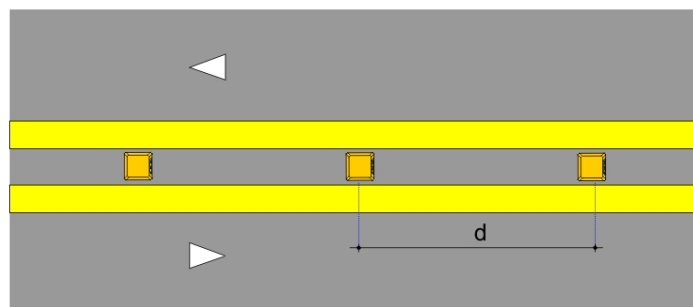


Figura 4.30

- **Linha contínua de divisão de fluxos**

A tacha **deve** ser implantada sobre a linha contínua, obedecendo ao espaçamento (d) da Tabela 4.6 e Figuras Figura 4.31Figura 4.32.

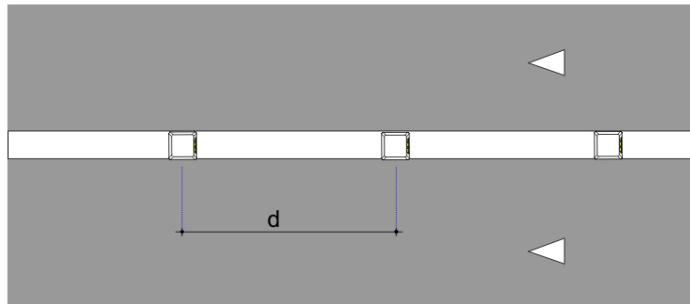


Figura 4.31

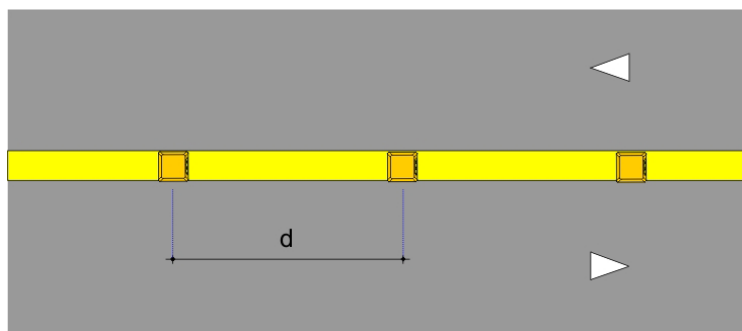


Figura 4.32

- **Linha de bordo**

A tacha **deve** ser implantada com no máximo 0,05m de afastamento da linha de bordo, para o lado do acostamento, com o espaçamento (d) fornecido pela Tabela 4.6 eFigura 4.33.

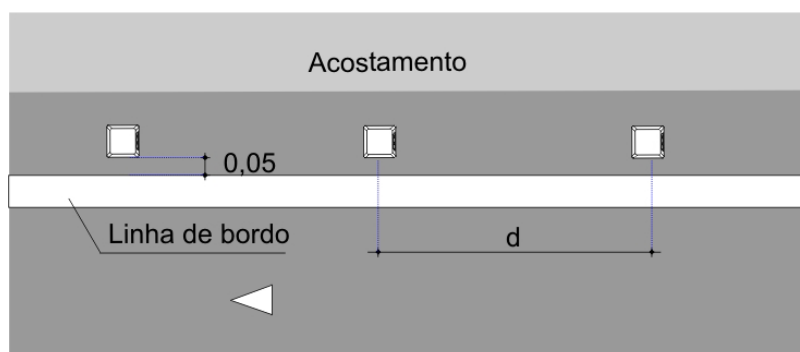




Figura 4.33

As Figuras Figura 4.34 e Figura 4.35 apresentam exemplos de aplicação.

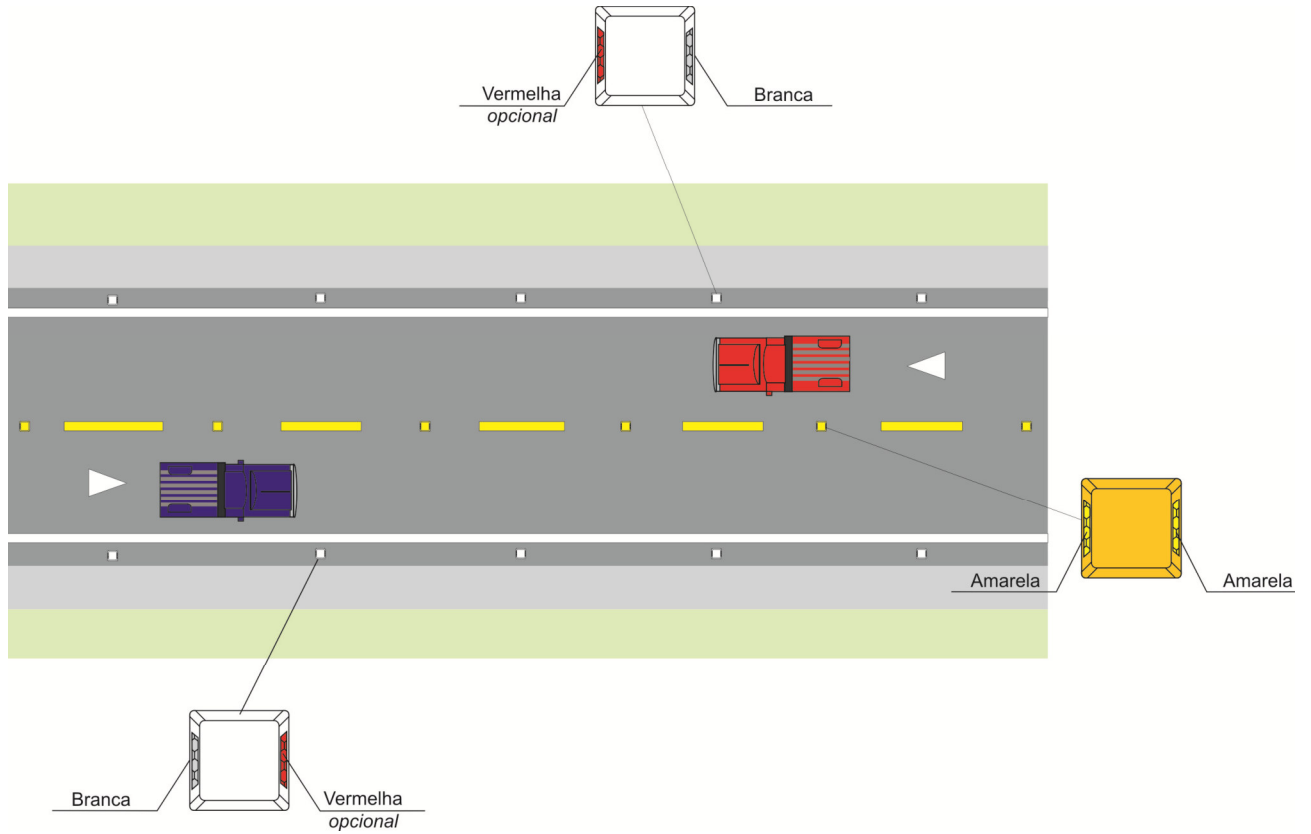


Figura 4.34

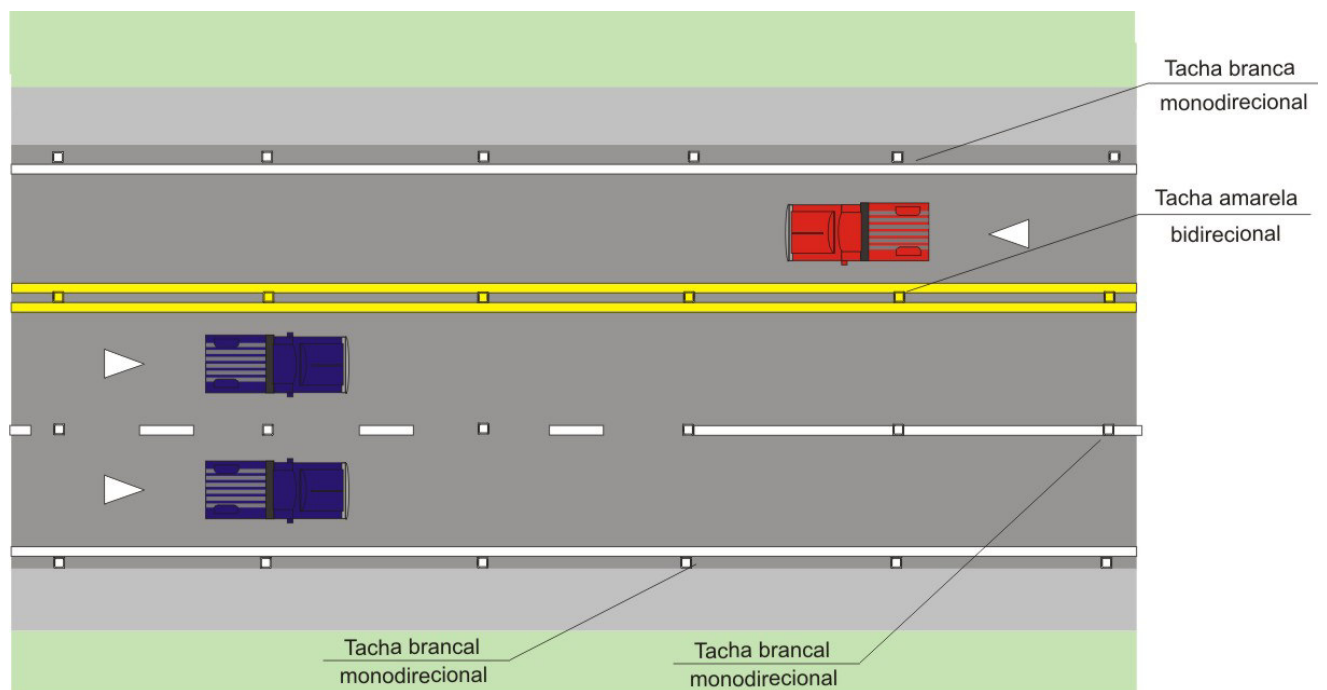


Figura 4.35

c) Junto à linha tracejada

A tacha **deve** ser implantada no meio do intervalo entre os segmentos de pintura, no eixo da linha, em todos os intervalos, conforme Figura 4.36, ou em intervalos alternados, segundo estudos de engenharia de tráfego.

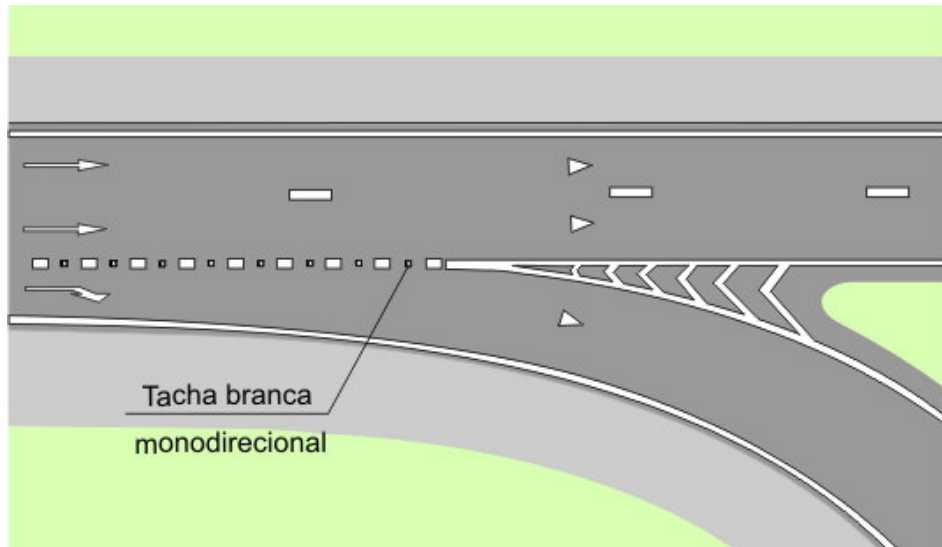
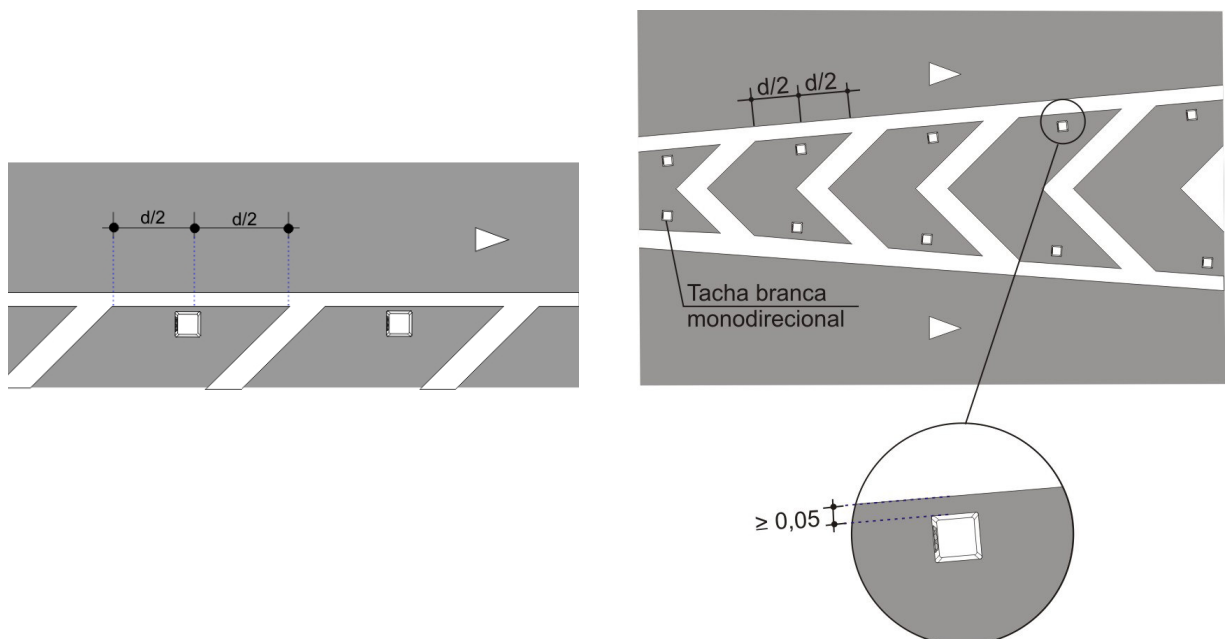


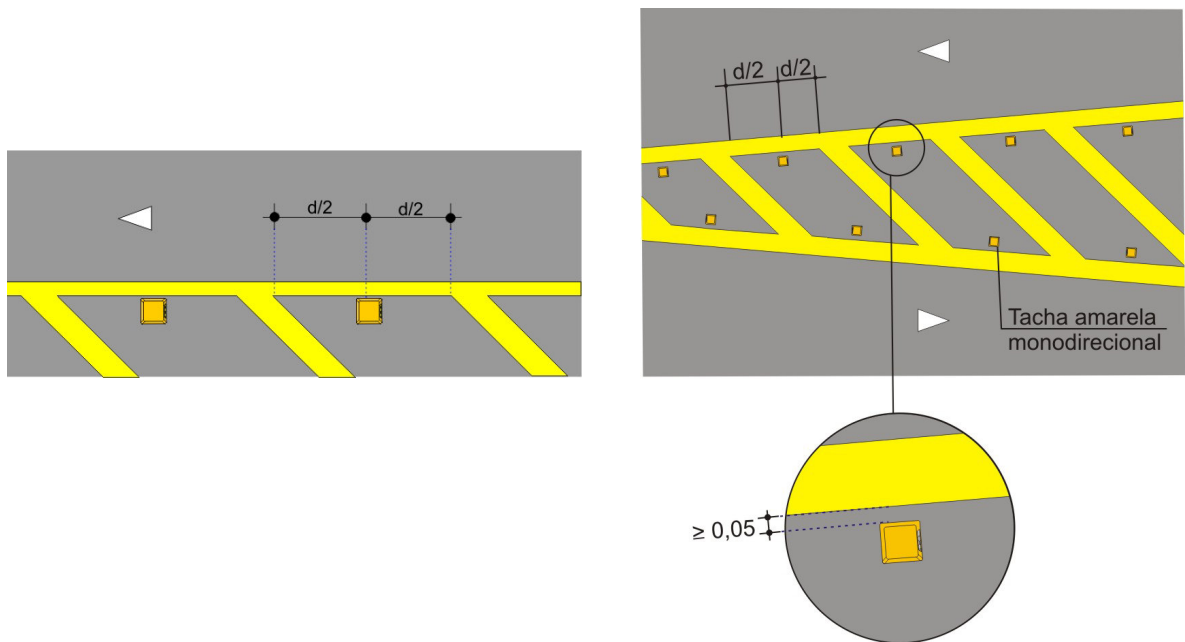
Figura 4.36

d) Junto à marca de canalização

A tacha **deve** ser implantada no lado interno da linha de canalização a uma distância máxima de 0,05m desta e no ponto médio de todos os intervalos (Figuras Figura 4.37 e Figura 4.38).

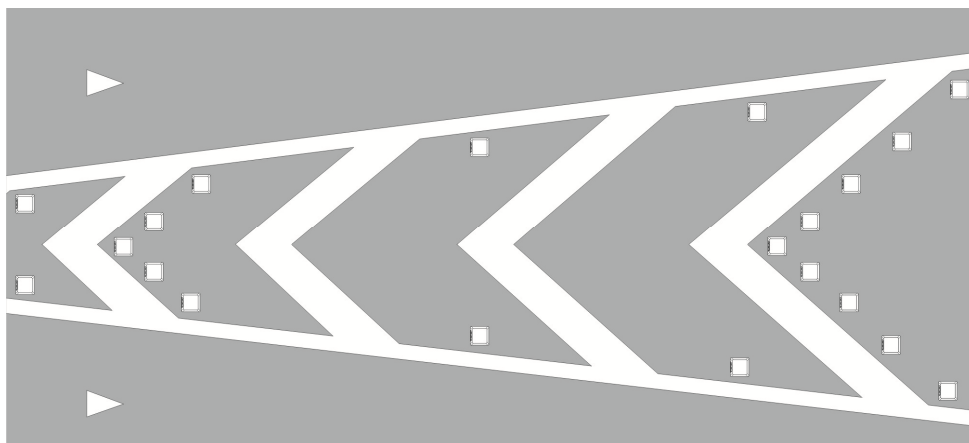


**Figura 4.37**



**Figura 4.38**

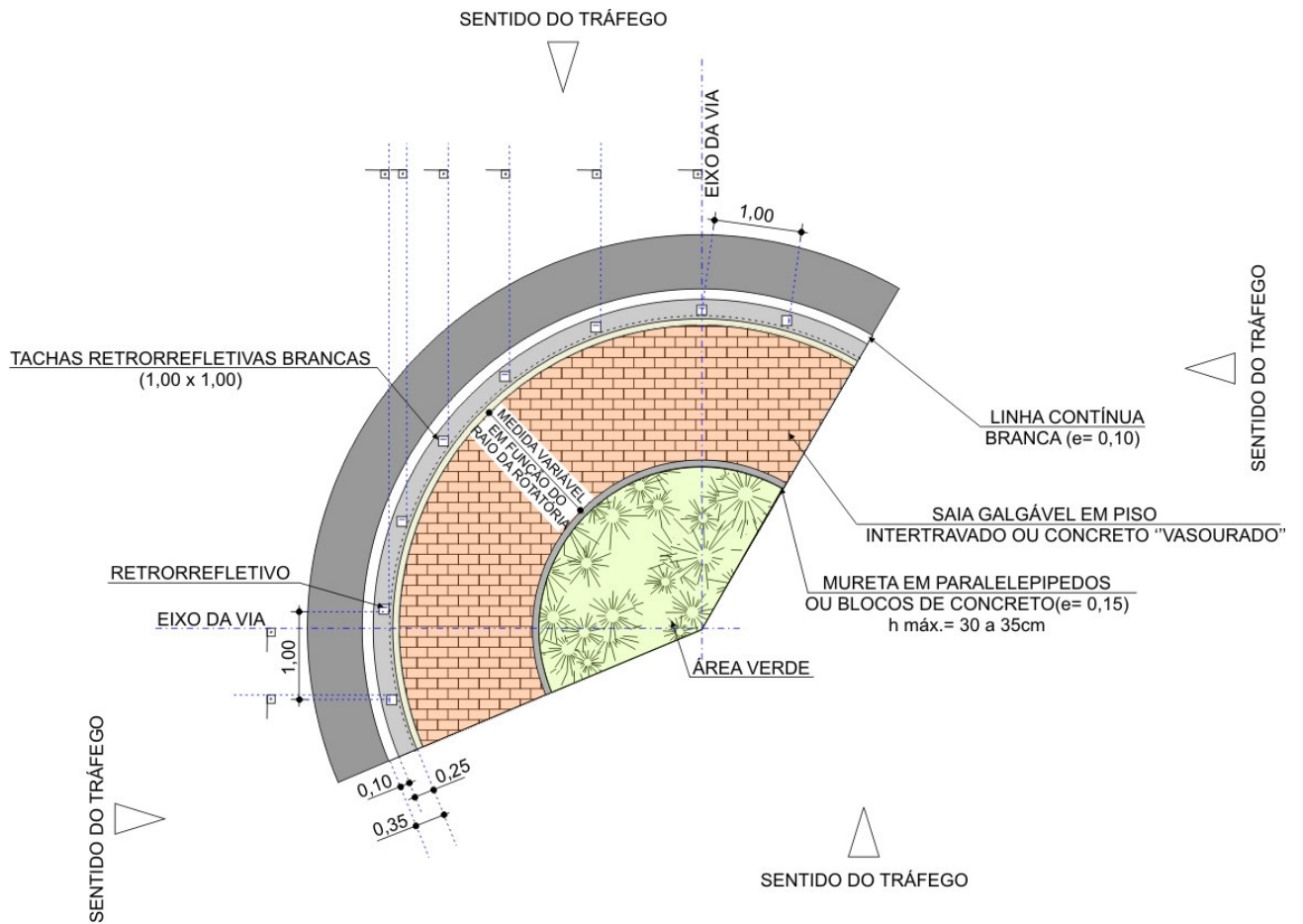
Pode também ser utilizada como reforço acompanhando o zebração da canalização, conforme exemplo da Figura 4.39.



**Figura 4.39**

**e) Minirrotatória ajardinada**

A tacha pode ser implantada a cada 1,00m, conforme mostrado na Figura 4.40



**Figura 4.40**

**Relacionamento com outra sinalização**

O uso de tacha **deve** estar sempre associado a marcas longitudinais ou marcas de canalização.

#### 4.4 Tachão

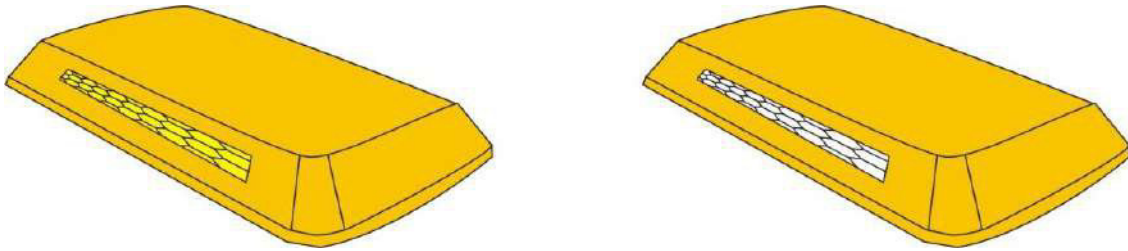


Figura 4.41

#### Definição

O tachão delimita ao condutor a utilização do espaço destinado à circulação, inibindo a transposição de faixa de trânsito ou a invasão de marca de canalização, **devendo** sempre estar associado a uma marca viária.

#### Características

É constituído de material rígido e pigmentado (corpo), usualmente de forma semelhante a troncos de pirâmide com base retangular e elemento retrorrefletivo, aplicado diretamente no pavimento (Figura 4.42).

O tachão **deve** atender no mínimo às normas técnicas da ABNT.

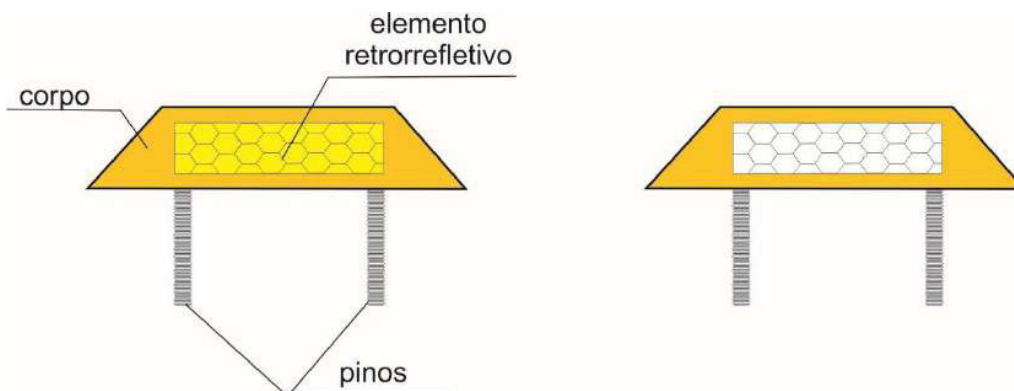


Figura 4.42

## Cor

O corpo do tachão **deve** ser sempre de cor amarela. O elemento retrorrefletivo pode ter as seguintes cores (Figura 4.43).

- branca – em zona neutra, para separar fluxos do mesmo sentido;
- amarela – em zona neutra, para separar fluxos de sentidos opostos.

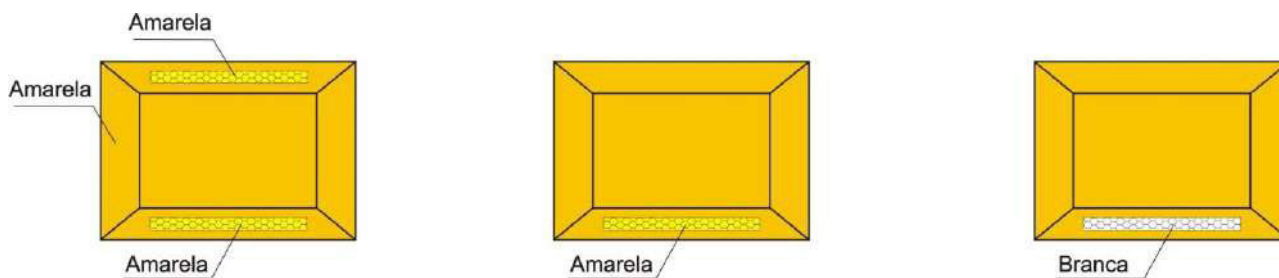


Figura 4.43

## Dimensões

O tachão deve ter as seguintes dimensões (Figura 4.44):

- L1 (face que contém o elemento retrorrefletivo) = 25,0 cm  $\pm$  0,5 cm
- L2 = 15,0 cm  $\pm$  0,5 cm
- H (altura) = 4,7 cm  $\pm$  0,3 cm
- Elemento retrorrefletivo = mínimo 10,0 cm x 1,5 cm

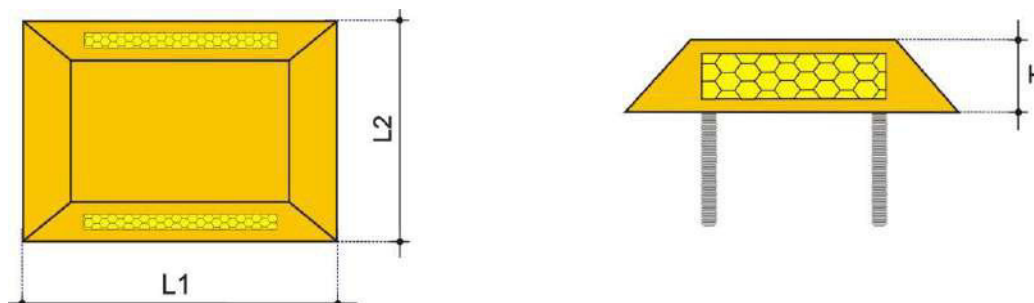


Figura 4.44

## **Princípios de utilização**

Pode ser utilizado quando se deseja manter o condutor circulando no espaço destinado ao rolamento:

- Inibindo Invasão de marca de canalização;
- Delimitação de área de minirrotatória, induzindo o movimento circular para veículo de pequeno porte e permitindo o movimento de conversão para caminhão e ônibus.

**Não deve** ser utilizado:

- Transversal ao fluxo de trânsito;
- Transversal em acostamento;
- Sobre marcas longitudinais de vias urbanas e rurais;
- Em vias urbanas com velocidade superior a 40km/h;

## **Colocação**

O tachão pode ser colocado imediatamente ao lado da sinalização horizontal ou sobre ela com o elemento retrorrefletivo perpendicular ao fluxo e voltado para o sentido de circulação dos veículos, devendo ser monodirecional ou bidirecional, de acordo com o sentido de circulação da pista de trânsito. Recomendam-se os seguintes critérios para colocação de tachão, conforme a Tabela 4.7:

Tabela 4.7

Marca Viária	Espaçamento (d)	Afastamento Lateral	Figura
Marca de canalização ao lado de fluxo veicular	A cada 4,00 m	$\leq 0,20$ m da linha de canalização	4.45
Marca de canalização de fluxos divergentes ou convergentes	Entre linhas internas do zebrado, A cada 0,10 m	$\leq 0,20$ m da linha de canalização ou do zebrado	4.46
Minirrotatória	A cada 0,25 m	$\leq 0,20$ m da linha de canalização	4.47

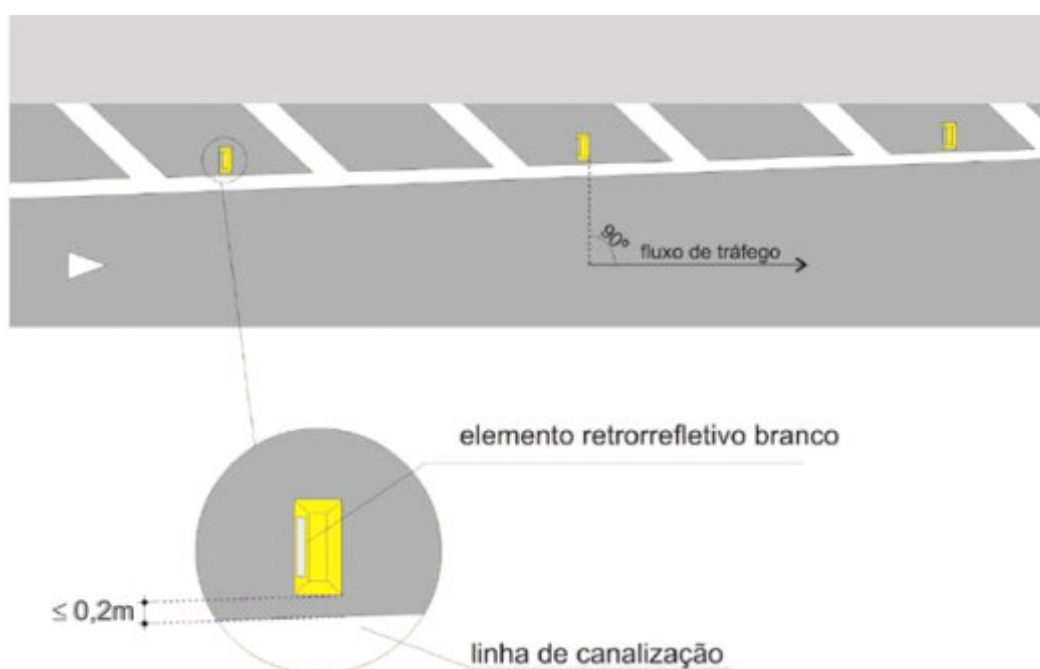


Figura 4.45



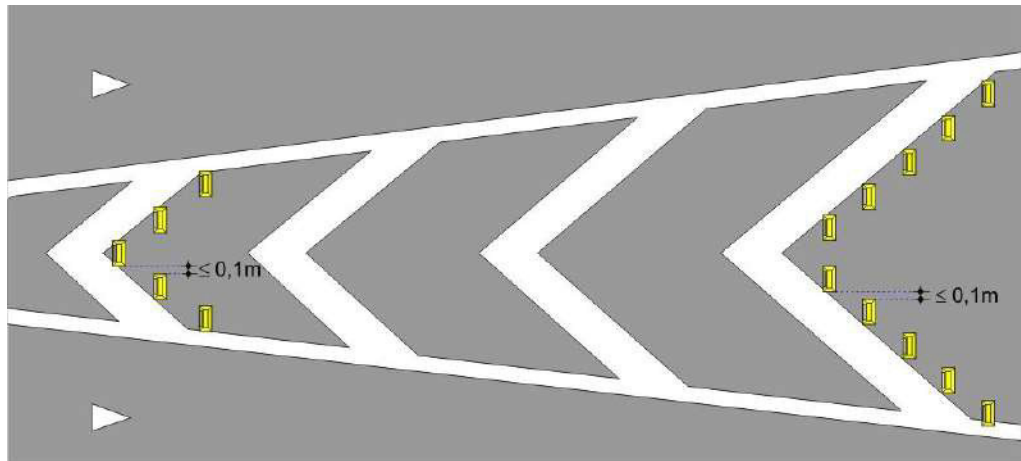


Figura 4.46

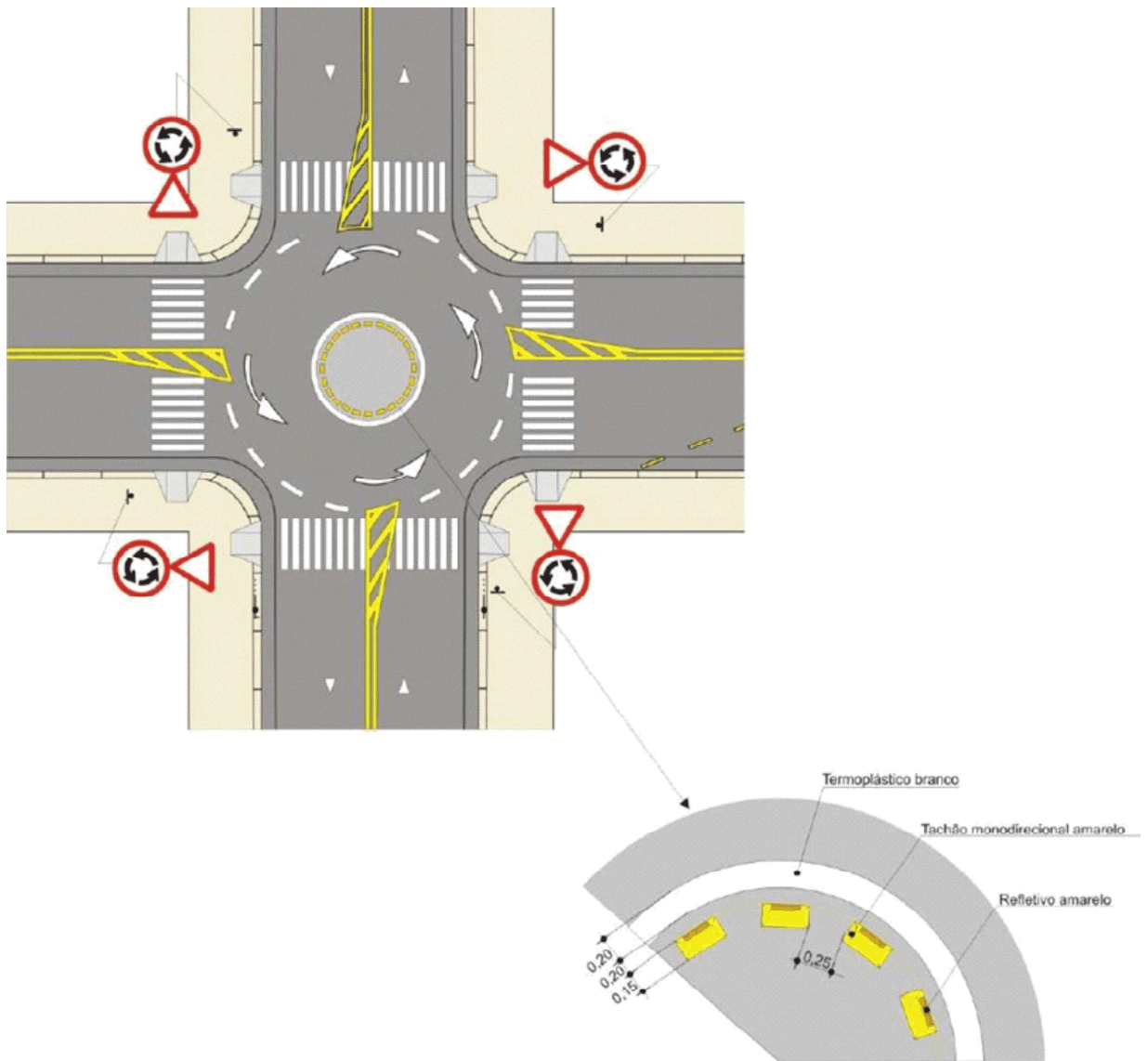


Figura 4.47

Dispositivos

#### 4.5 Cilindro Delimitador

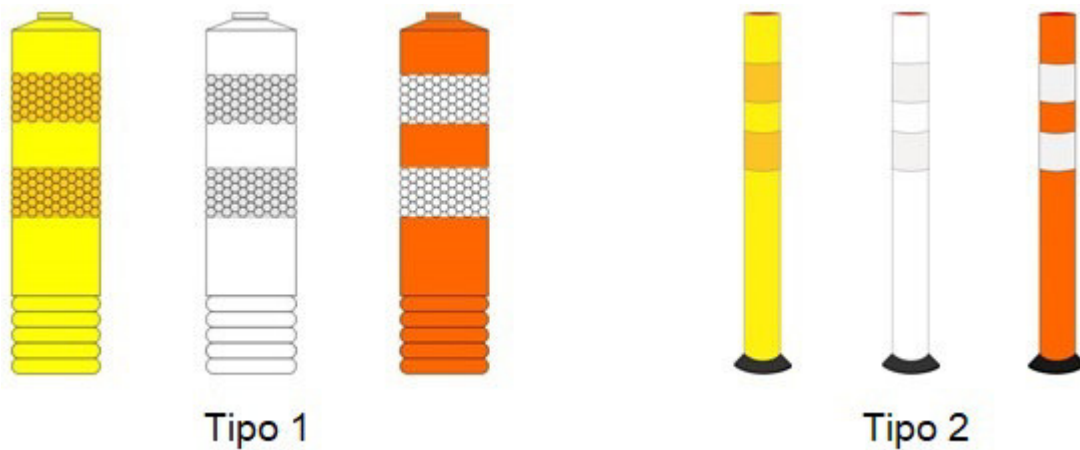


Figura 4.48

#### Definição

O cilindro delimitador proporciona ao condutor melhor percepção do espaço destinado à circulação, inibindo a transposição de marcas viárias ou melhorando a visibilidade de obstáculos na via.

#### Características

Possui forma cilíndrica, sendo constituído de material deformável que pode permitir a recuperação ou não da forma inicial, quando abalroado (Figura 4.49).

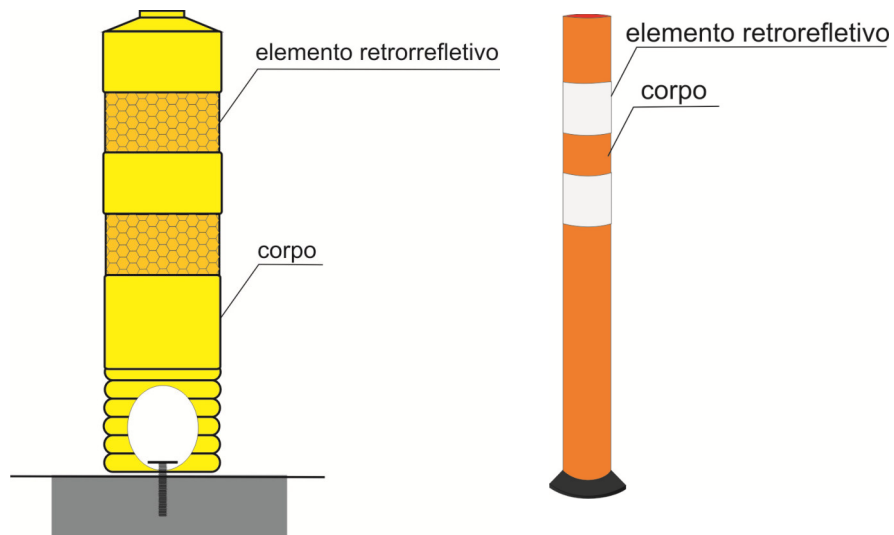


Figura 4.49

O cilindro delimitador **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

## Cor

Em situação de uso permanente, a cor do corpo e a do elemento retrorrefletivo **devem** sempre acompanhar a cor da marca viária que o cilindro delimitador complementa (Figura 4.52).

Em situações de uso temporário (obras), o corpo do cilindro delimitador **deve ser** sempre na cor laranja e o elemento retrorrefletivo na cor branca (Figura 4.50).

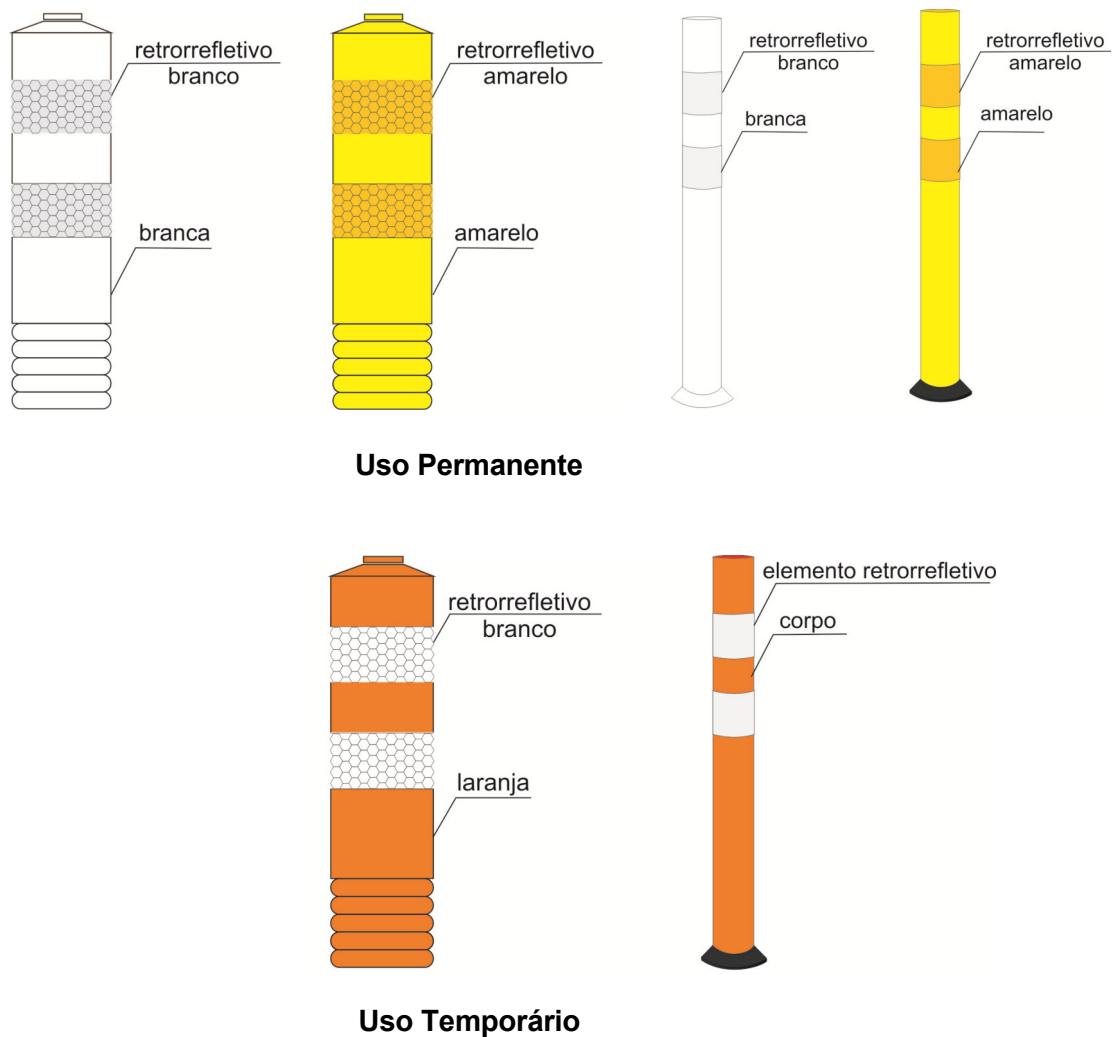


Figura 4.50

## Dimensões

O cilindro delimitador **deve** ter as seguintes dimensões, conforme Figura 4.51:

- H (altura) = mínimo de 75,0cm e máximo de 90,0cm
- D (diâmetro) = máximo de 20,0cm

## Dispositivos

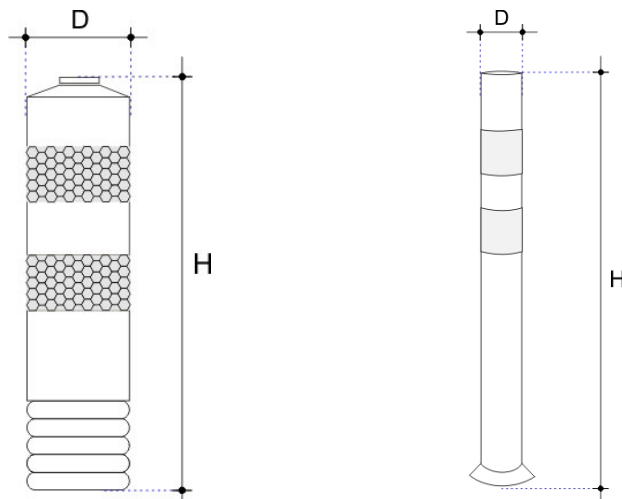


Figura 4.51

### Princípios de utilização

Pode ser utilizado quando se deseja inibir a circulação de veículos sobre marcas viárias, evitando o seu desrespeito, ou quando a geometria da via dificulta a visualização dessas marcas.

Pode ser utilizado também para melhorar a visibilidade de obstáculos na via, tais como ilhas, canteiros ou refúgios, dentre outros.

### Colocação

A seguir, são apresentados alguns critérios de colocação do cilindro delimitador, podendo ser adotados outros, determinados por estudos de engenharia de tráfego.

- **Marca de canalização**

Os cilindros **devem** ser colocados paralelos ao fluxo veicular que se deseja inibir, afastados de no mínimo 0,20m da borda interna da linha de canalização e com intervalo máximo 3,0 m entre si (Figura 4.52).

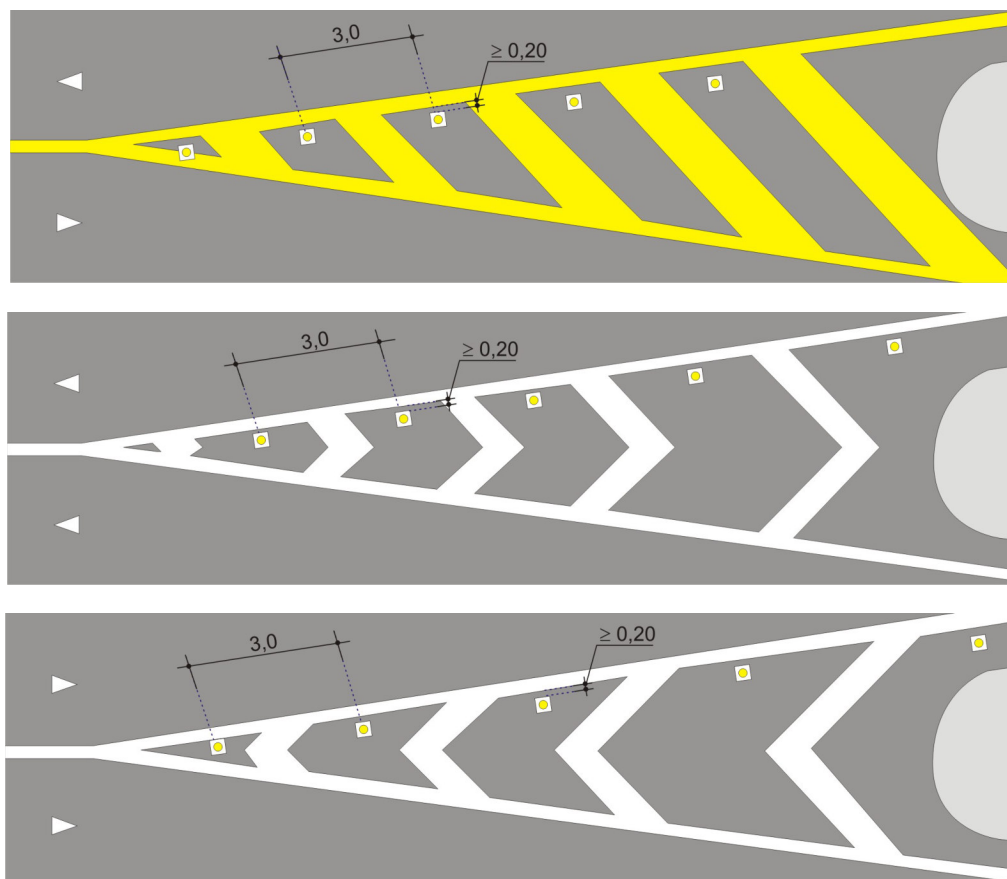


Figura 4.52

Os cilindros podem também ser colocados no alinhamento dos vértices do zebrado da marca de canalização com intervalo máximo de 3,0m entre si (Figura 4.53).

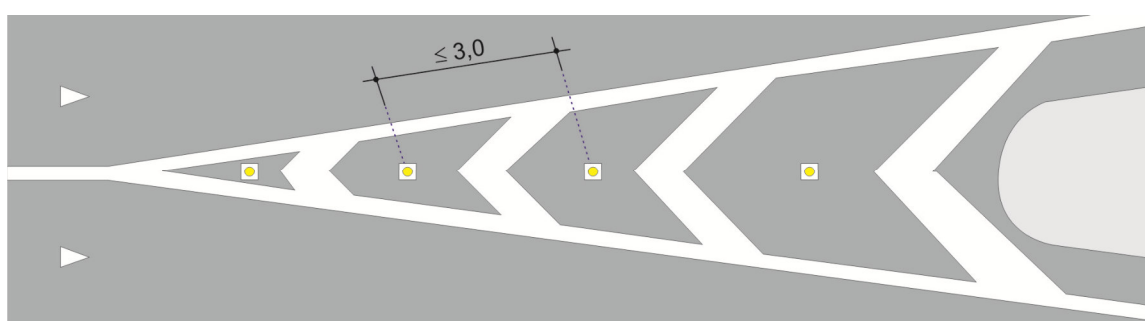


Figura 4.53

- **Marca de canalização - canteiro fictício**

Os cilindros **devem** ser colocados paralelos ao fluxo veicular, afastados de no mínimo 0,20m da borda interna da linha de canalização com intervalo máximo de 3,0m entre si.

Dispositivos

Os cilindros também podem ser colocados no eixo longitudinal da marca de canalização com intervalo máximo de 3,0m entre si (Figura 4.54).

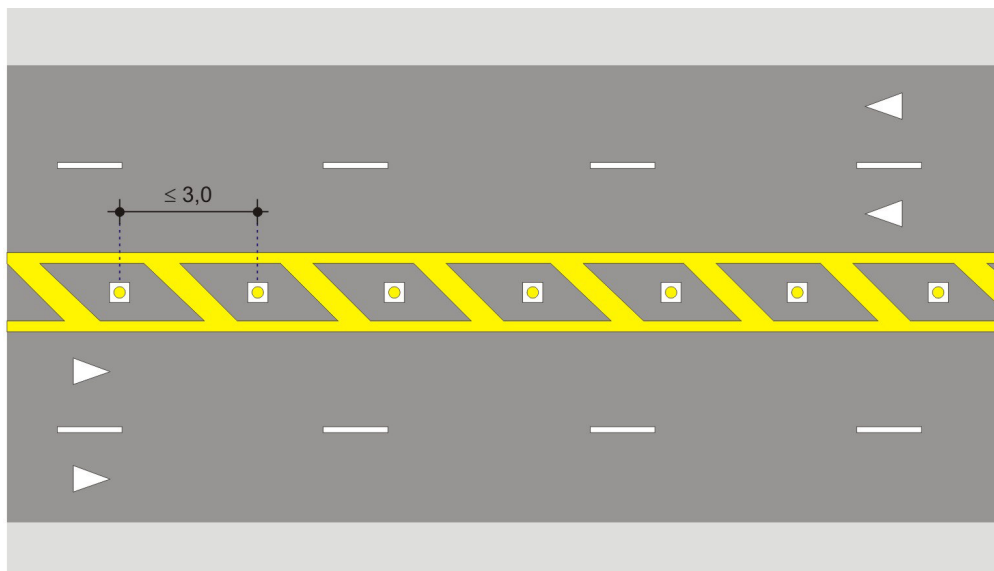


Figura 4.54

- **Linha de divisão de fluxos**

Pode ser utilizado sobre linha contínua de divisão de fluxos (Figura 4.55).

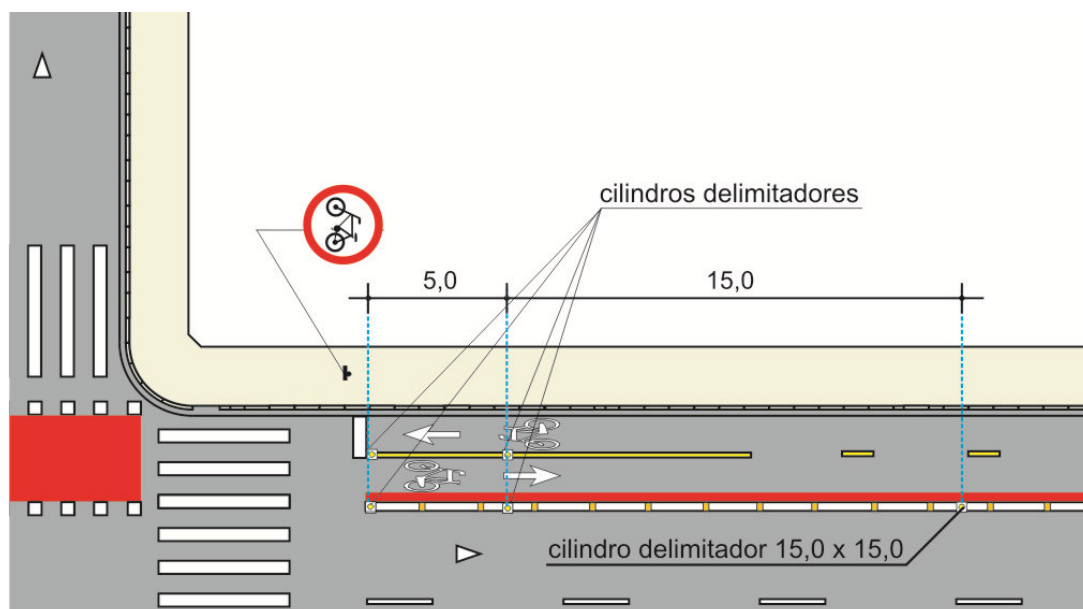


Figura 4.55

- **Obstáculo, refúgio e canteiro divisor de pistas**

A seguir, é apresentado um exemplo de sua utilização sobre marcas que sinalizam obstáculos na pista (Figura 4.56).

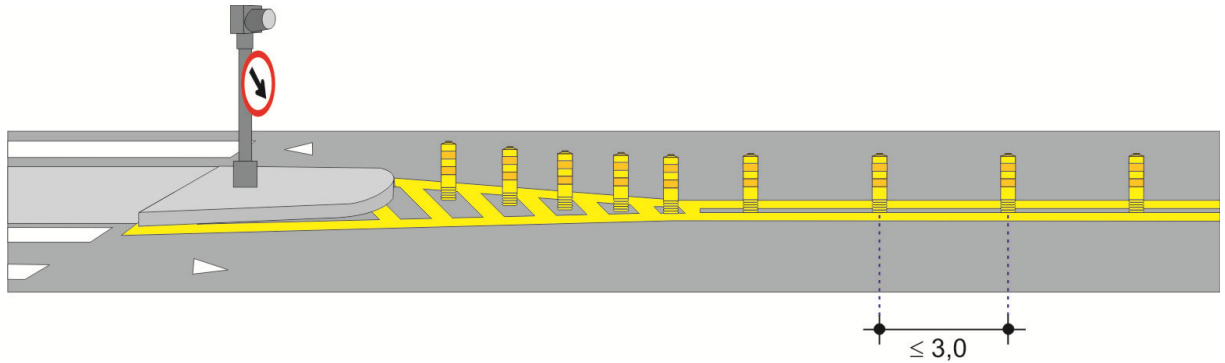


Figura 4.56

#### **Relacionamento com outra sinalização**

O uso de cilindro delimitador pode estar associado à marca de canalização e/ou marca longitudinal.

#### **4.6 Dispositivo de Vidro Refletivo Incrustado**



Figura 4.57

#### **Definição**

Dispositivo retrorrefletivo de vidro temperado incrustado no pavimento que proporciona ao condutor percepção do espaço destinado à circulação, realçando a marca longitudinal em condições climáticas adversas, em trechos de curva

Dispositivos

acentuada, com geometrias desfavoráveis, com baixa velocidade e/ou elevado volume de veículos pesados.

### **Características**

É um dispositivo retrorrefletivo fabricado em vidro temperado, de forma circular, incrustado no pavimento.

O dispositivo deve atender às normas técnicas da ABNT quanto às suas características construtivas e estruturais.

### **Cor**

O dispositivo pode ser incolor ou amarelo, acompanhando a marca viária branca ou amarela, respectivamente.

### **Dimensões**

O dispositivo deve ter as seguintes dimensões, mostradas na Figura 4.58:

Diâmetros da base incrustada e aparente no pavimento:

- L1 (superior) = mínimo de 10,0 cm e máximo de 10,3 cm
- L'1 (inferior) = mínimo de 8,8 cm e máximo de 9,0 cm

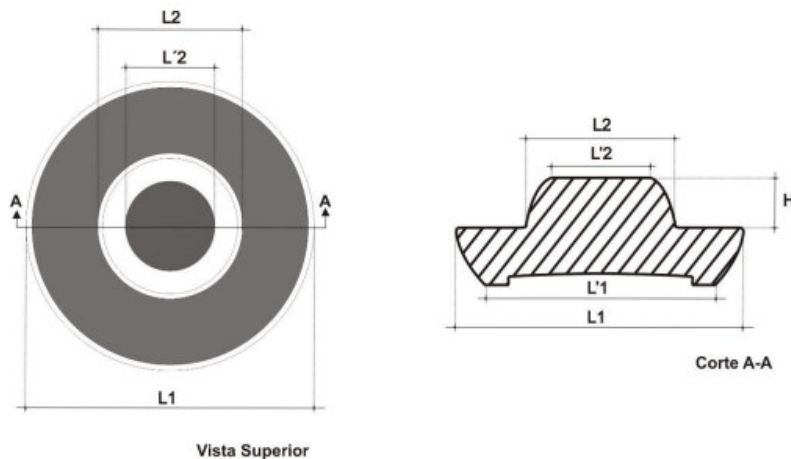
Diâmetros da semiesfera saliente ao pavimento:

- L'2 (superior) = mínimo de 3,2 cm e máximo de 3,4 cm
- L2 (inferior) = mínimo de 5,4 cm e máximo de 5,6 cm

Altura de exposição ao tráfego:

- H = mínimo de 1,9 cm e máximo de 2,1 cm





Dispositivo de Vidro Refletivo Incrustado

Figura 4.58

### Princípios de utilização

Pode ser utilizado em situações em que as tachas não se mostrem adequadas, quando se deseja melhorar a percepção do condutor quanto aos limites destinados ao rolamento, em vias de baixa velocidade (até 60 km/h), nas seguintes situações:

- em trechos de curvas acentuadas,
- com condições climáticas adversas (tais como chuva ou neblina) ou
- tráfego elevado de veículos pesados, em que ocorre frequentemente passagem dos veículos sobre os dispositivos.

Somente podem ser utilizados em reforço às linhas de divisão de fluxos opostos ou de mesmo sentido.

Não deve ser utilizado transversalmente ao fluxo de veículos e em acostamento.

### Colocação

O dispositivo pode ser colocado junto às marcas longitudinais de divisão de fluxos, seguindo as disposições contidas nas alíneas a, b e c da seção Colocação do item 4.3 deste Manual.

### **Relacionamento com outra sinalização**

O uso do dispositivo deve estar sempre associado às marcas longitudinais de separação de fluxos e pode estar associado ao uso de tacha (disposto no item 4.3 deste Manual).

## 5 DISPOSITIVOS DE SINALIZAÇÃO DE ALERTA

São dispositivos utilizados para melhorar a percepção do condutor quanto aos obstáculos e situações geradoras de perigo potencial à sua circulação, que estejam na via ou adjacentes a ela, ou quanto a mudanças bruscas no alinhamento horizontal da via.

Possuem as cores amarela e preta, quando sinalizam situações permanentes, e adquirem cores laranja e preta, quando sinalizam situações temporárias, como obras.

Os dispositivos de sinalização de alerta são classificados desta forma:

- Marcador de Obstáculo;
- Marcador de Perigo;
- Marcador de Alinhamento.

### 5.1 Marcador de Obstáculo

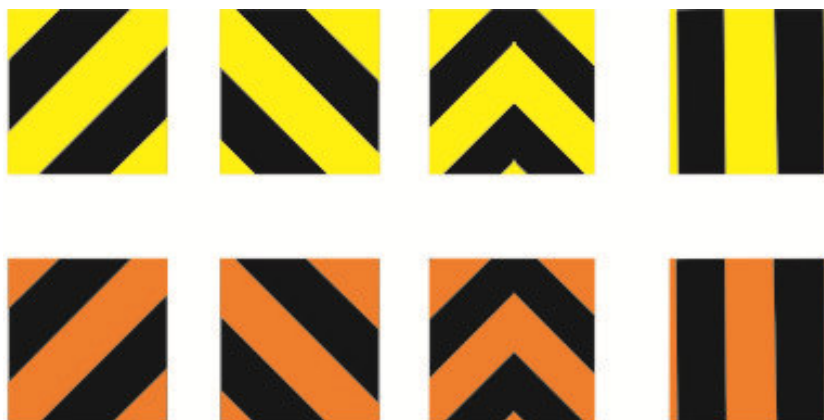


Figura 5.1

#### Definição

O marcador de obstáculo alerta o condutor quanto à existência de obstáculo na via capaz de afetar sua segurança, como pilares e vigas de viadutos, passarelas e qualquer outra estrutura disposta na via ou na área adjacente a ela.

Dispositivos

## Características

É composto de faixas de cores alternadas, apostas no próprio obstáculo (Figura 5.1).

No caso de obstáculo lateral ou bifurcação, as faixas **devem** possuir inclinação de 45°, indicando o lado do obstáculo por onde o veículo **deve** passar (Figura 5.2). Em obstáculo aéreo, a inclinação **deve** ser de 90° (Figura 5.3). A Figura 5.4 apresenta um exemplo de aplicação.

## Cor

As faixas **devem** ser alternadas nas cores preta e amarela no caso de uso permanente e, em situação de uso temporário, nas cores laranja e preta.

As faixas **devem** ser retrorrefletivas, exceto a de cor preta, que **deve** ser fosca.

## Dimensões

A largura das faixas **deve** ser de 0,30m para obstáculo lateral (Figura 5.2), e de 0,40m para obstáculo sobre a pista (Figura 5.3).

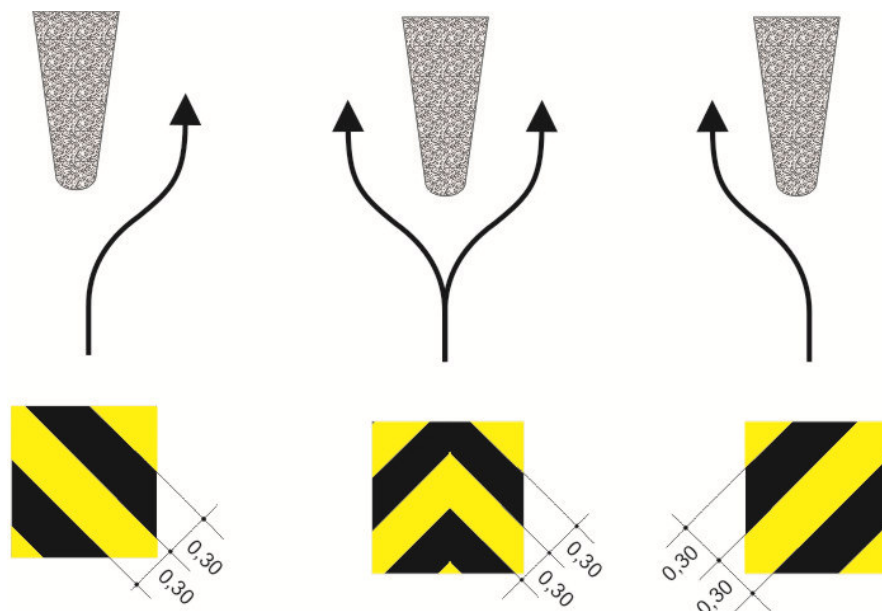


Figura 5.2

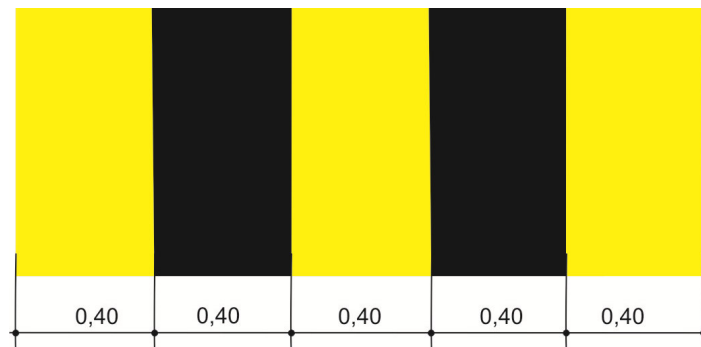


Figura 5.3

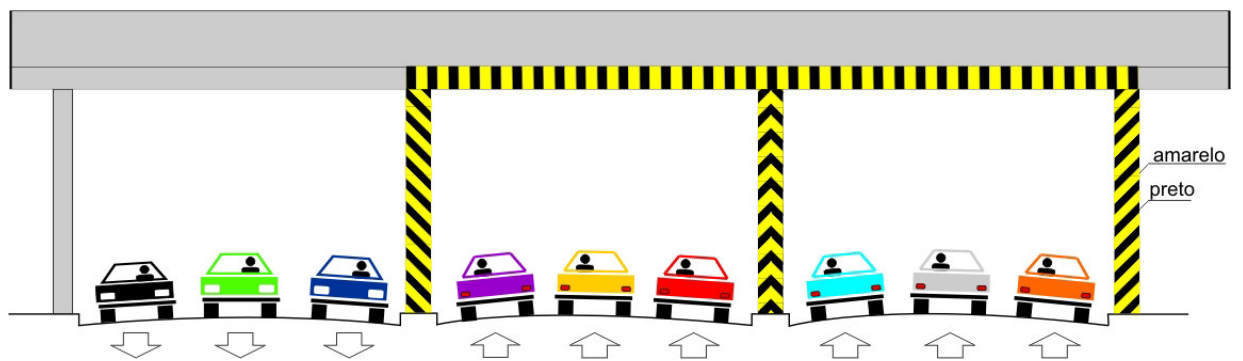


Figura 5.4

### Princípios de Utilização

O marcador de obstáculo pode ser utilizado em locais com restrição de altura e/ou largura para a circulação de veículos, tais como pilar ou viga de viaduto, Figuras 5.5 e 5.6, cabeceira de ponte estreita, Figura 5.7, ou qualquer outra estrutura disposta sobre a via ou adjacente a ela.

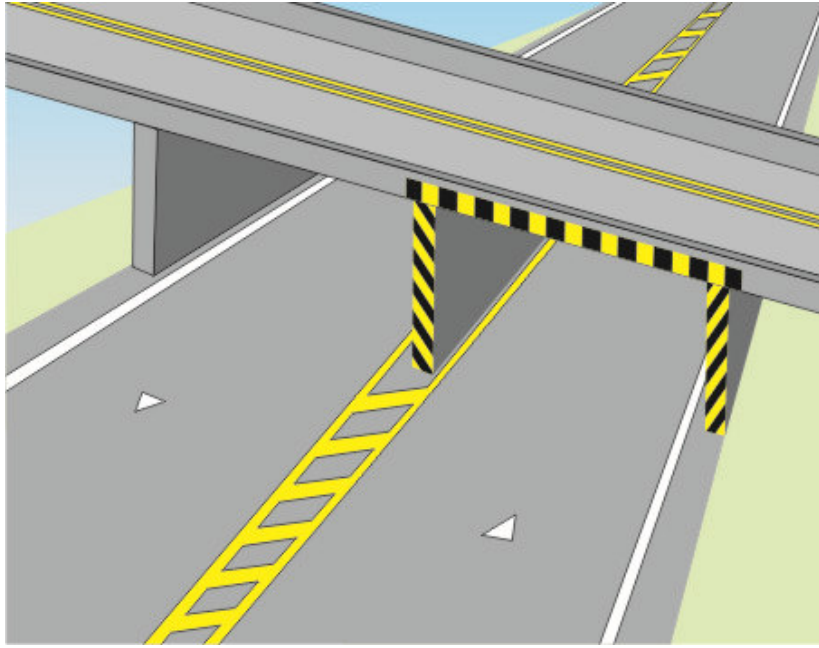


Figura 5.5

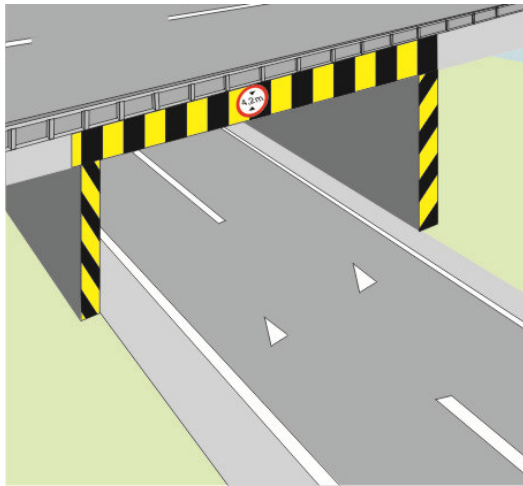


Figura 5.6

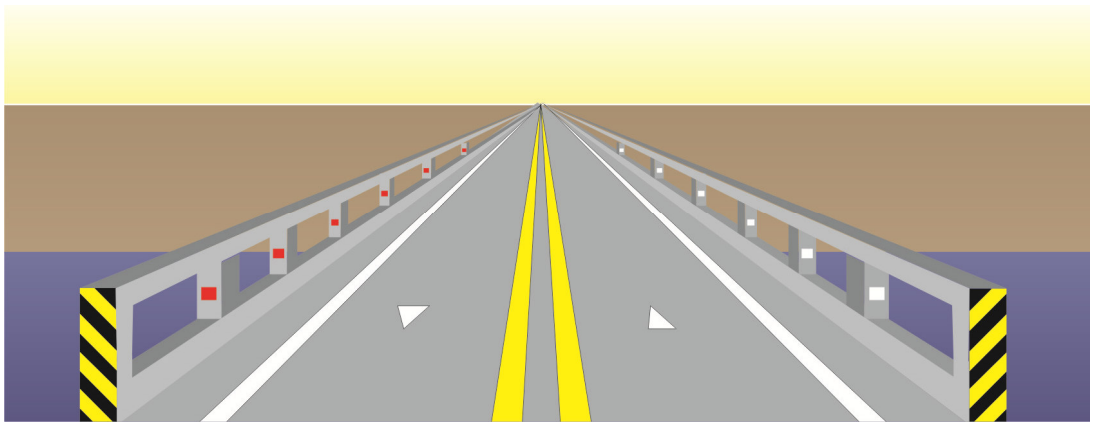


Figura 5.7

Dispositivos

A Figura 5.8 apresenta exemplo de situação temporária, como uma obra.

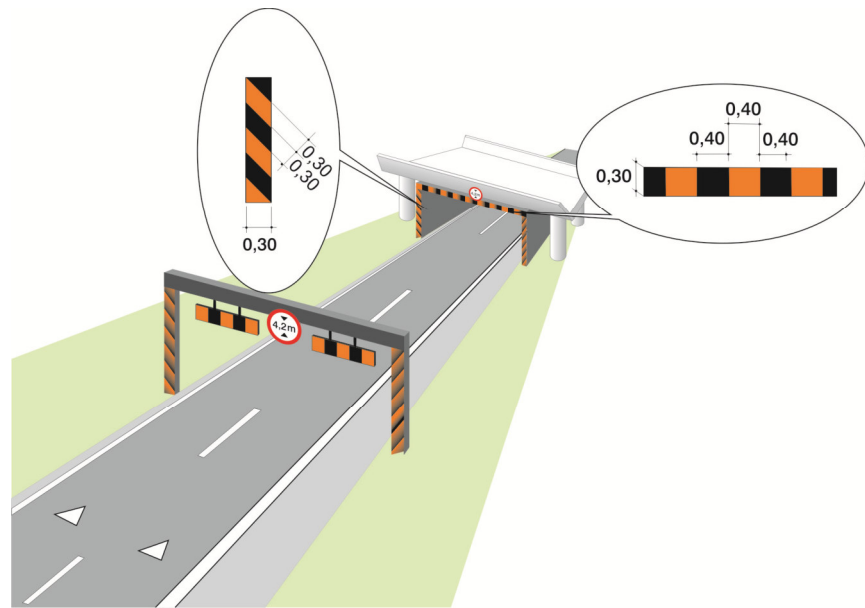


Figura 5.8

### Colocação

As faixas **devem** ser aplicadas diretamente no obstáculo.

### Relacionamento com outra sinalização

A marcação de obstáculos pode estar acompanhada de sinalização vertical de regulamentação e/ou advertência, assim como de sinalização horizontal e outros dispositivos auxiliares e de segurança pertinentes.

## 5.2 Marcador de Perigo

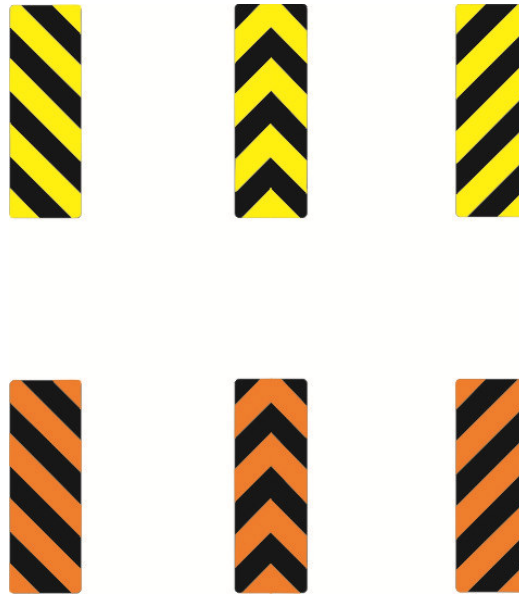


Figura 5.9

### Definição

O marcador de perigo alerta o condutor quanto à presença de situações potencialmente perigosas na pista ou próximo a ela, tais como vértice de bifurcação, ilha, refúgio para pedestres, pilar de viaduto e cabeceira de ponte estreita, entre outras.

### Características

É constituído de uma placa retangular com faixas em cores alternadas e inclinadas de 45°, indicando o lado do obstáculo por onde o veículo **deve** passar (Figura 5.10).

### Cor

As faixas **devem** ser alternadas nas cores preta e amarela em caso de uso permanente e, em situação de uso temporário, nas cores laranja e preta.



As faixas **devem** ser retrorrefletivas, exceto a de cor preta, que **deve** ser fosca.

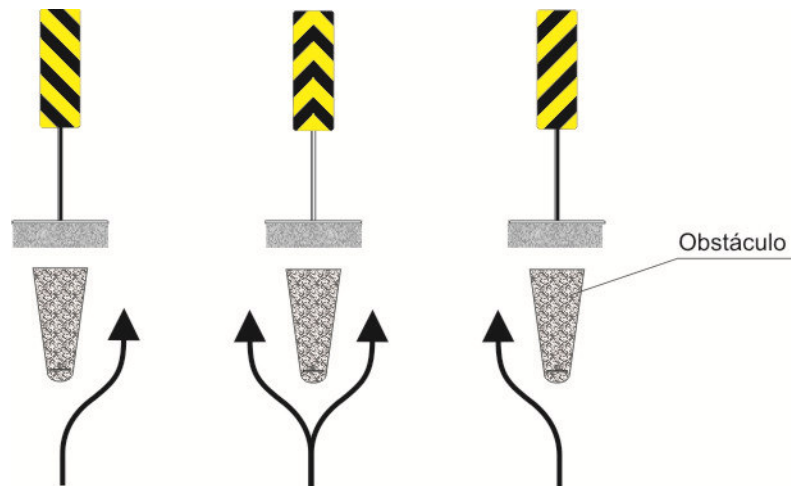


Figura 5.10

### Dimensões

O marcador de perigo possui formato retangular na proporção de 1:3.

Dimensões mínimas: 0,20m x 0,60m para via urbana e de 0,30m x 0,90m para via rural e via urbana de trânsito rápido. A largura das faixas **deve** ser de 0,10m, inclinadas de 45°, conforme Figura 5.11.

Dimensões máximas: 0,50m x 1,50m, com largura das faixas de 0,15m, para uso em situações especiais definidas por estudos de engenharia de tráfego.

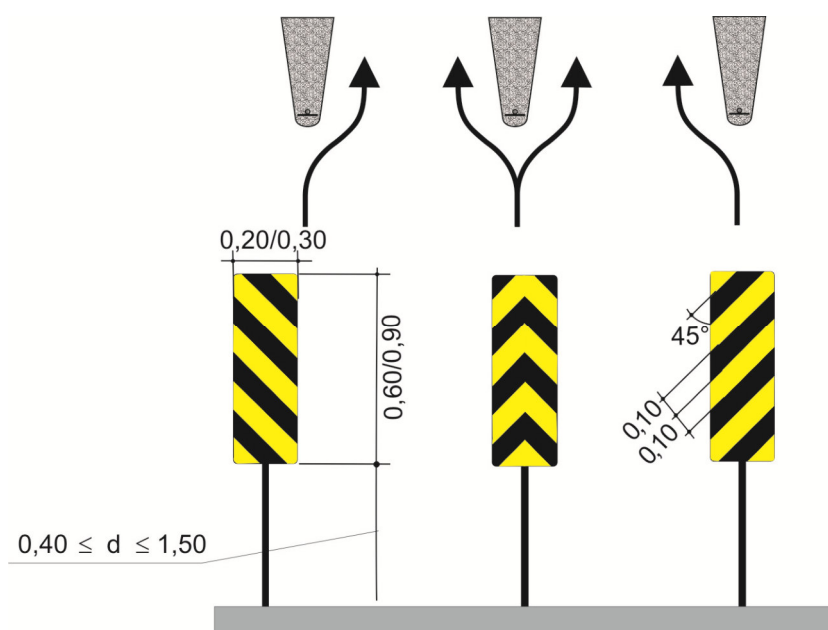


Figura 5.11

Dispositivos

### Princípios de Utilização

O marcador de perigo é utilizado para melhorar percepção de obstáculo, tais como vértices de bifurcação (Figura 5.12), ilha (Figura 5.13), pilar de viaduto (Figura 5.14) e cabeceira de ponte (Figura 5.15), entre outros casos.

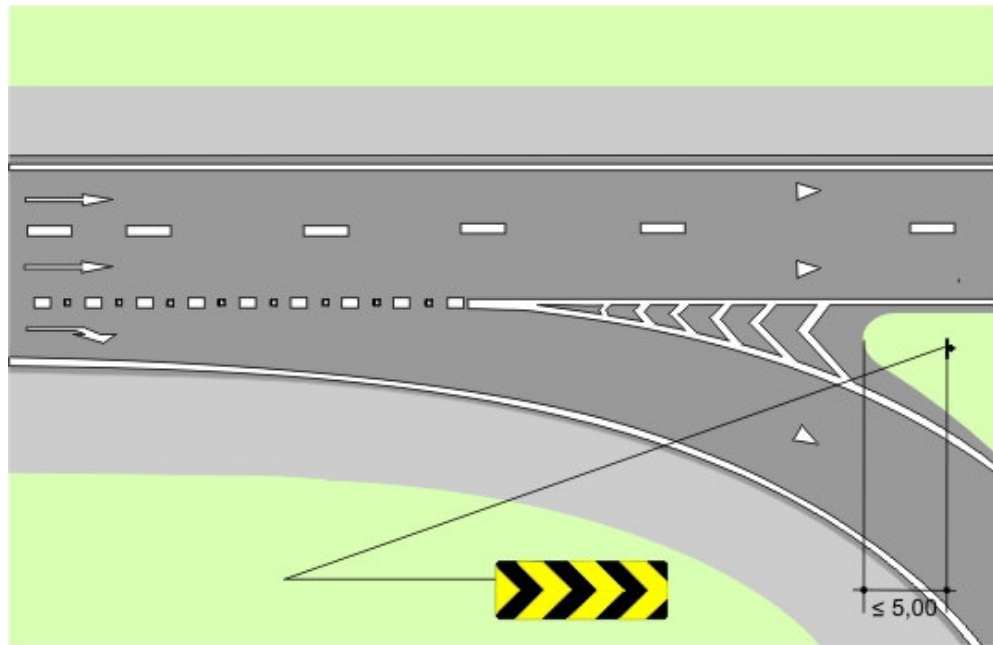


Figura 5.12

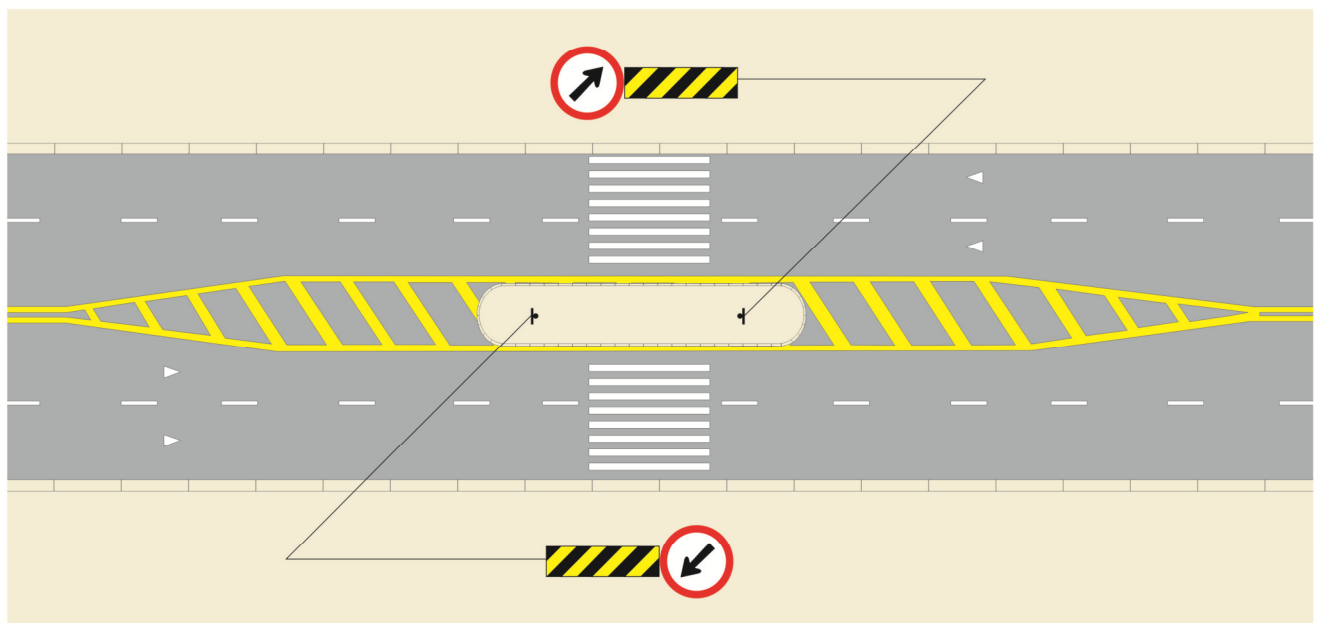


Figura 5.13

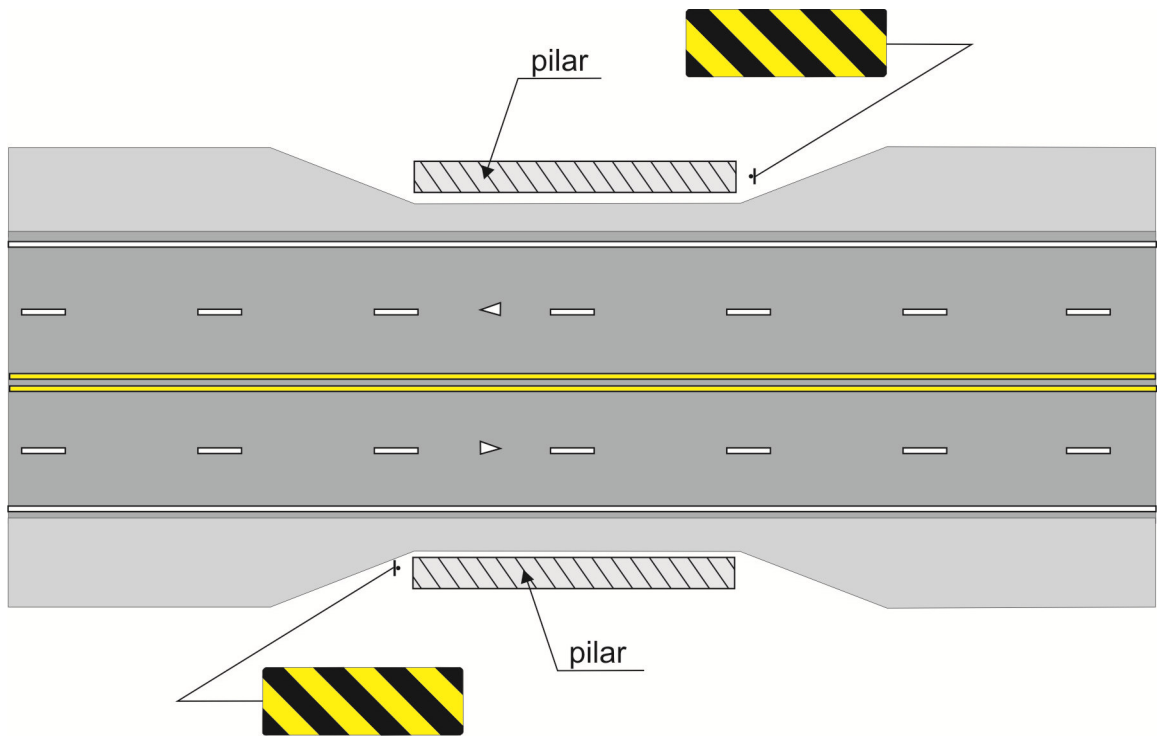


Figura 5.14

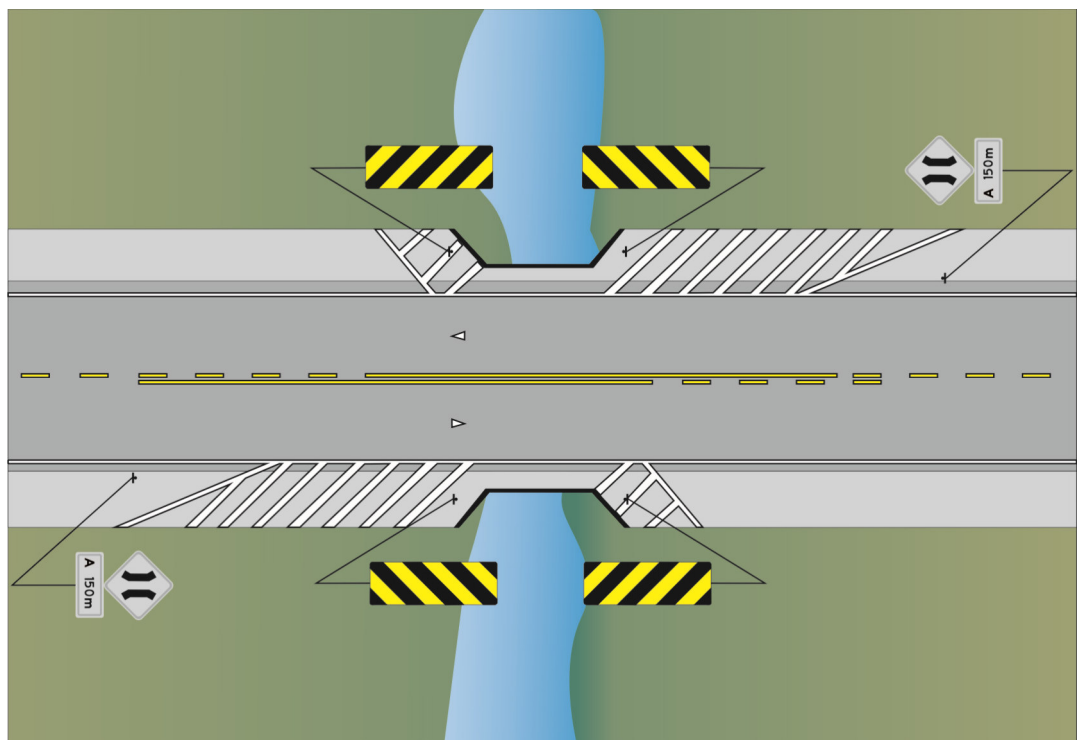


Figura 5.15

Dispositivos

## Colocação

O marcador de perigo **deve** ser afixado em suporte de forma que o limite inferior fique no mínimo a 0,40m e no máximo a 1,50m em relação à superfície da pista (Figura 5.16).

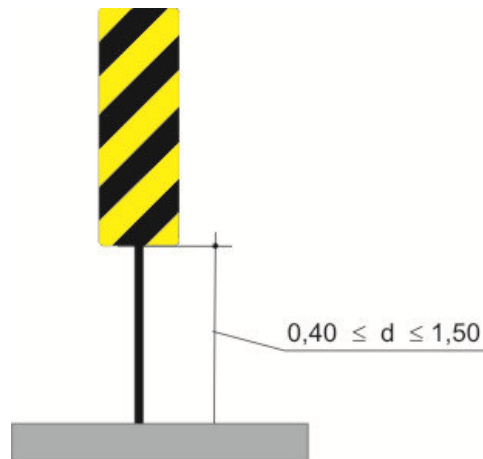


Figura 5.16

O marcador de perigo **deve** ser colocado imediatamente à frente dos obstáculos, tais como início de ilha, refúgio, canteiro central ou bifurcação, à distância de no mínimo 0,30m e no máximo de 2,00m para via urbana, Figura 5.17, e de no máximo 5,0m para via rural (Figura 5.12), garantindo-se um afastamento lateral mínimo de 0,40m.

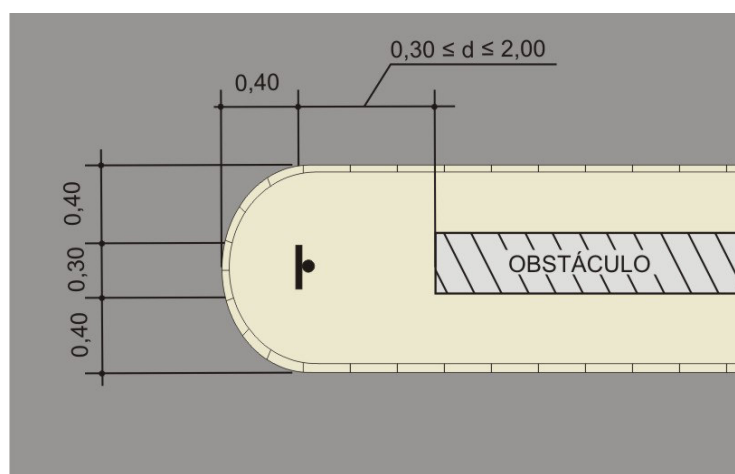


Figura 5.17

## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

O marcador de perigo pode estar acompanhado de sinalização vertical de regulamentação e de advertência, assim como marcas viárias e dispositivos delimitadores pertinentes à situação a que estão aplicados.

### 5.3 Marcador de Alinhamento

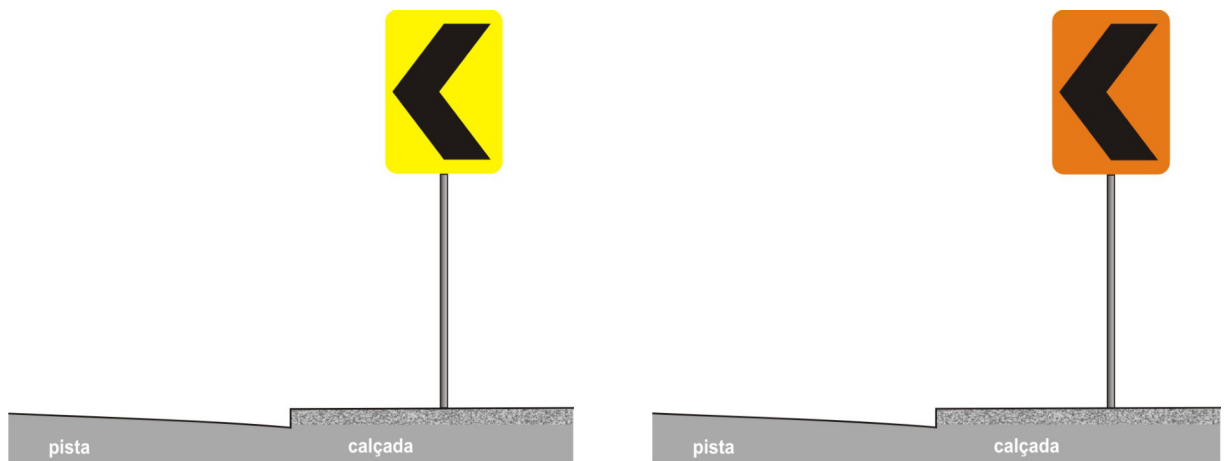


Figura 5.18

#### Definição

O marcador de alinhamento alerta o condutor do veículo sobre alteração no alinhamento horizontal da via.

#### Características

É constituído de placa afixada em suporte com uma ponta de seta inscrita, indicando a direção da mudança do alinhamento da pista naquele trecho de via (Figura 5.18).

#### Cor

**Deve** ter fundo na cor amarela e ponta de seta na cor preta em caso de uso permanente e, em situação de uso temporário, nas cores laranja e preta, respectivamente (Figura 5.18).

Dispositivos

**Deve** ser confeccionado com material retrorrefletivo, exceto a cor preta, que **deve** ser não refletiva (fosca).

### Dimensões

O marcador de alinhamento **deve** ter formato retangular com as dimensões de 0,50 x 0,60m, conforme detalhado na Figura 5.19

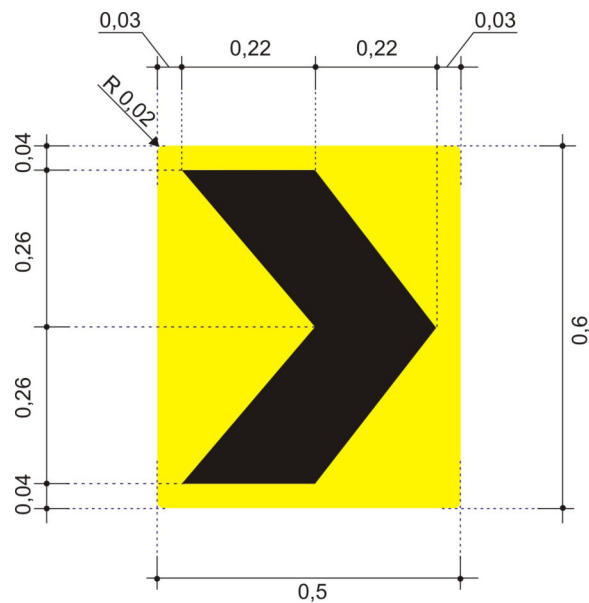


Figura 5.19

### Princípios de Utilização

Pode ser utilizado para alertar quanto à existência de alteração no alinhamento horizontal da via, tal como trecho em curva e estreitamento de pista, entre outros.

### Colocação

O dispositivo de sinalização **deve** ser implantado em série ao longo de todo o trecho onde ocorre a mudança no alinhamento do lado externo da curva e com a ponta da seta voltada para o lado interno da curva ou da pista (Figura 5.24).

A borda inferior do dispositivo **deve** estar a uma altura mínima de 0,80m e máxima de 1,50m da superfície da pista (Figura 5.20).

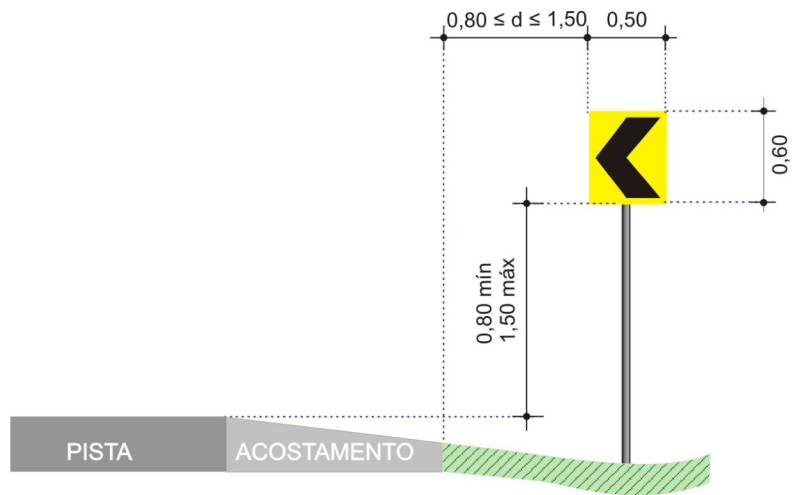


Figura 5.20

O afastamento lateral (d) **deve** obedecer aos seguintes critérios:

- Via urbana - entre 0,40m e 1,50m em relação ao fim do pavimento (Figura 5.21).

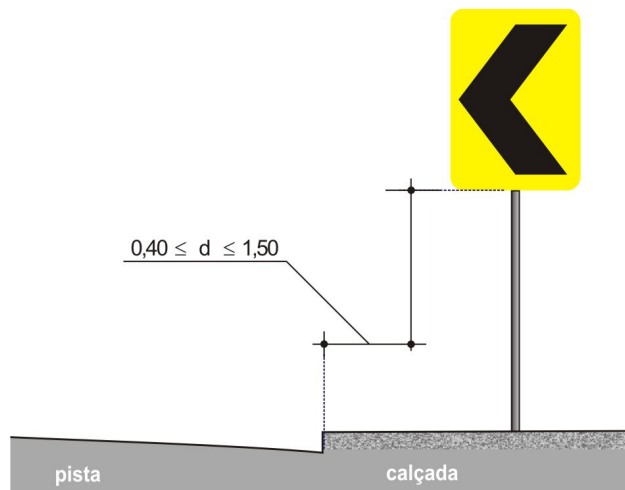


Figura 5.21

- Via rural - de no mínimo 1,50m e no máximo 3,00m em relação ao fim do acostamento ou do pavimento (Figura 5.22).

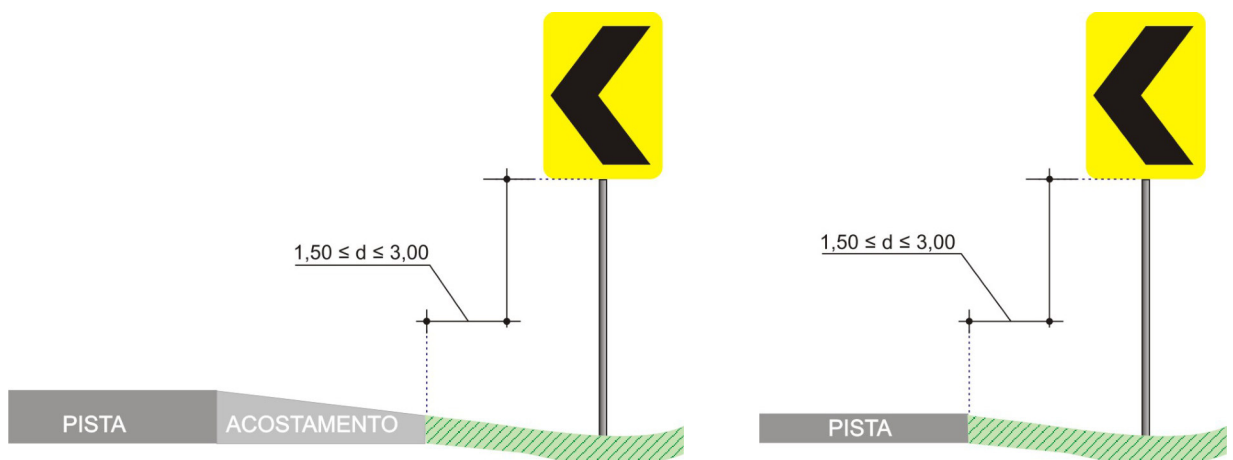
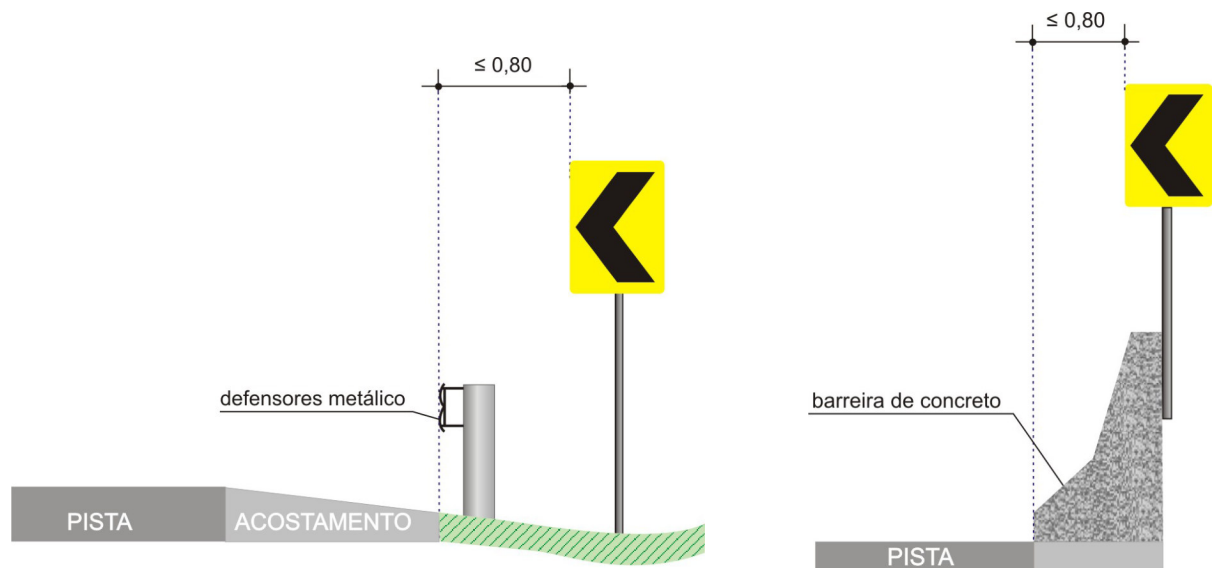


Figura 5.22

No caso de defensas, barreiras de concreto e outros dispositivos, **deve** ser mantido um afastamento lateral máximo de 0,80m (Figura 5.23).

[Em vias urbanas], no caso de defensas, barreiras de concreto e outros dispositivos, deve ser mantido um afastamento lateral máximo de 0,80 m [do bordo externo da linha de bordo.]”



**Figura 5.23**

Pode ser adotado afastamento lateral diferente do acima estabelecido na Figura 5.23 em função das características do local e da existência de outros dispositivos.

O espaçamento entre os marcadores de alinhamento **deve** estar de acordo com a Tabela 5.1 e com os ajustes necessários para que o início e o fim da curva recebam marcadores (Figura 5.24). Pode também ser obtido pela fórmula:



Tabela 5.1

Raio Externo – R (m)	Espaçamento – d (m)
$R \leq 50$	5
$50 < R \leq 150$	8
$150 < R \leq 230$	10
$230 < R \leq 400$	15
$400 < R \leq 600$	20
$600 < R \leq 800$	25
$R > 800$	30

(\*) Fonte: Manual DER/SP – 2ª edição – 2006.

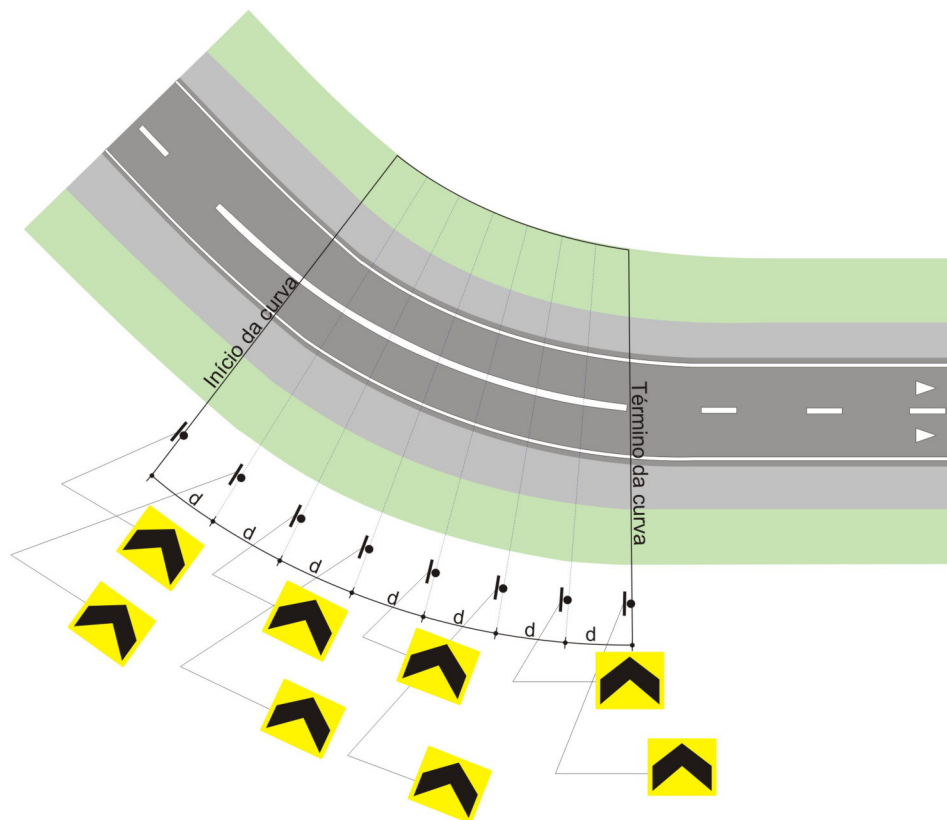


Figura 5.24

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

De acordo com a situação que se apresenta, **devem** ser utilizados sinais de advertência e marcas viárias, conforme critérios estabelecidos no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Sinalização Vertical de Advertência – Volume II e de Sinalização Horizontal – Volume IV, respectivamente.

Dispositivos

## **6 ALTERAÇÕES NAS CARACTERÍSTICAS DO PAVIMENTO**

Há recursos que, quando utilizados nas pistas, alteram suas condições normais, quer pela sua elevação, com a utilização de dispositivos físicos colocados sobre ela, quer pela mudança nítida das características da própria superfície do revestimento.

São utilizados com o objetivo de:

- a) Reduzir a velocidade;
- b) Alterar a percepção do usuário quanto a alterações de ambiente e uso da via, induzindo-o a adotar comportamento cauteloso;
- c) Incrementar a segurança e criar facilidades para a circulação de pedestres e/ou ciclistas.

As alterações nas características no pavimento são classificadas em:

- Ondulação Transversal;
- Faixa Elevada para Travessia de Pedestres;
- Sonorizador;
- Pavimento Colorido;
- Revestimento Rugoso;
- Pavimento Microfresado;
- Revestimento com Sonorizador Longitudinal.

## 6.1 Ondulação Transversal

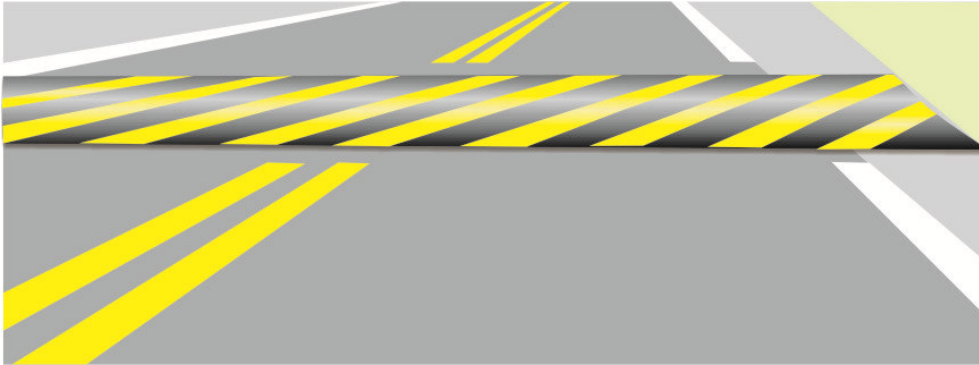


Figura 6.1

### Definição

A ondulação transversal é um dispositivo físico implantado sobre a superfície da pista, transversalmente ao eixo da via, com a finalidade de reduzir, de forma imperativa, a velocidade dos veículos.

### Características

É constituída de uma lombada física transversal ao fluxo do tráfego, aposta sobre o pavimento (Figura 6.1).

Pode ser executada com material asfáltico, concreto ou outro material que garanta as suas características físicas.

A ondulação transversal pode ser do TIPO A ou do TIPO B e **deve** atender aos padrões constantes nas Figuras 6.2 e 6.3.

### Dimensões

A ondulação transversal possui, respectivamente, as seguintes dimensões:

- **TIPO A:**
  - a) L (Largura): igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial em suas laterais;
  - b) C (Comprimento) = 3,70m;
  - c) H (altura) =  $0,08 \leq H \leq 0,10$ m.

Dispositivos

d)

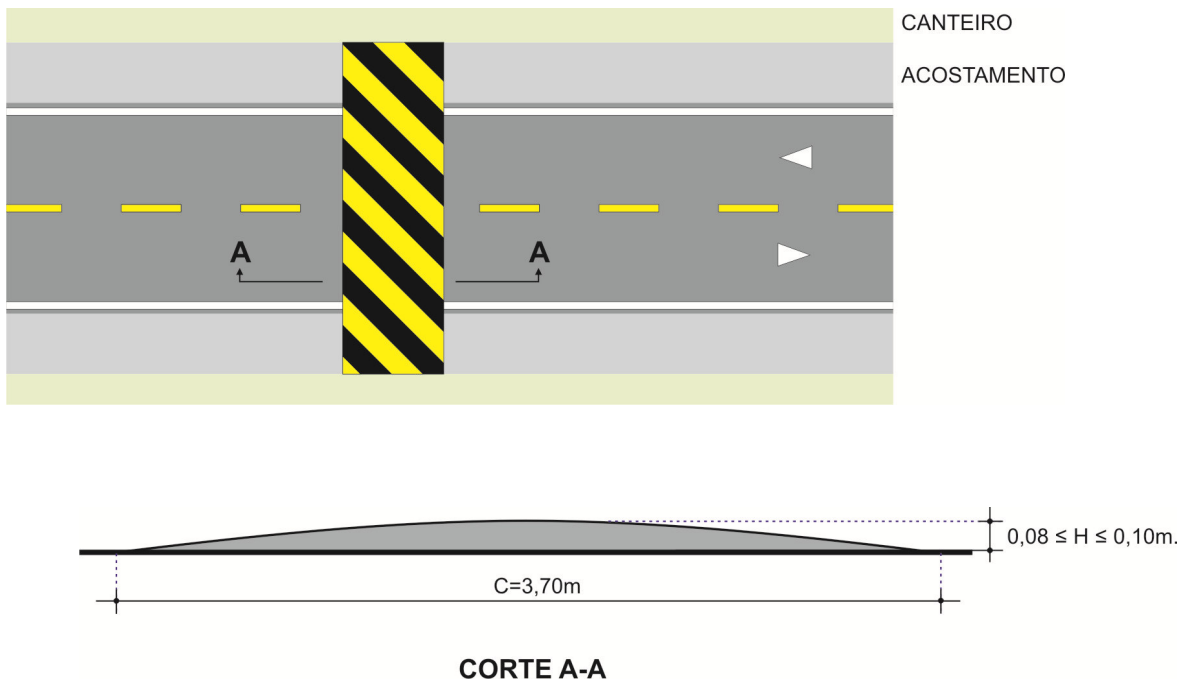


Figura 6.2

• TIPO B:

- a) L (Largura): igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial em suas laterais;
- b) C (Comprimento) = 1,50m
- c) H (Altura) =  $0,06\text{m} \leq H \leq 0,08\text{m}$

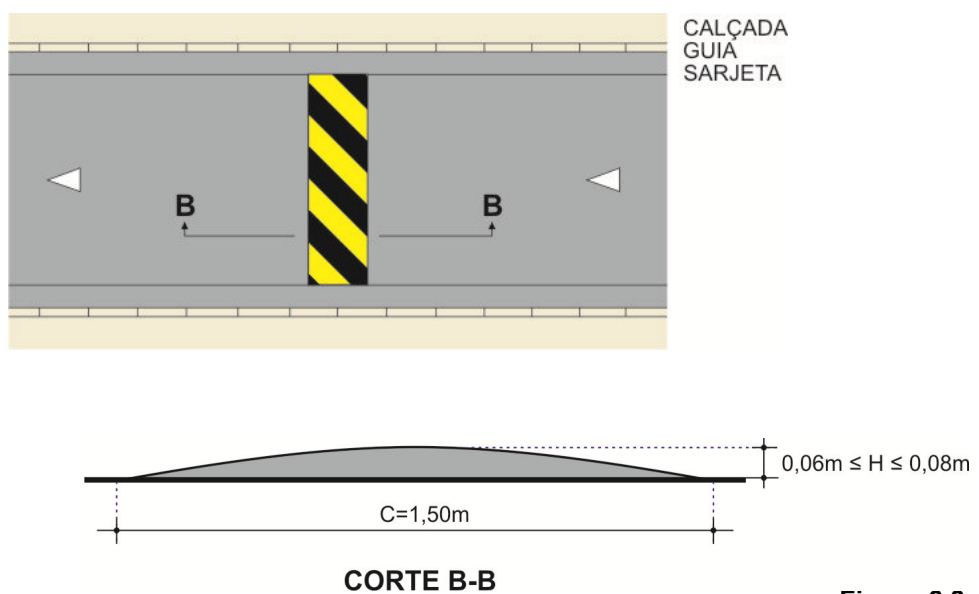


Figura 6.3

A ondulação transversal **deve** ser demarcada com faixas oblíquas na cor amarela, inclinadas a 45° em relação à seção transversal da via, no sentido horário, com largura mínima de 0,25m, espaçadas entre si de no máximo de 0,50m, alternadamente sobre a ondulação (Figura 6.4).

No caso de pavimentos que necessitem melhor definição de contraste, os intervalos entre as faixas amarelas **devem** ser demarcados com cor preta, admitindo-se também a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela.

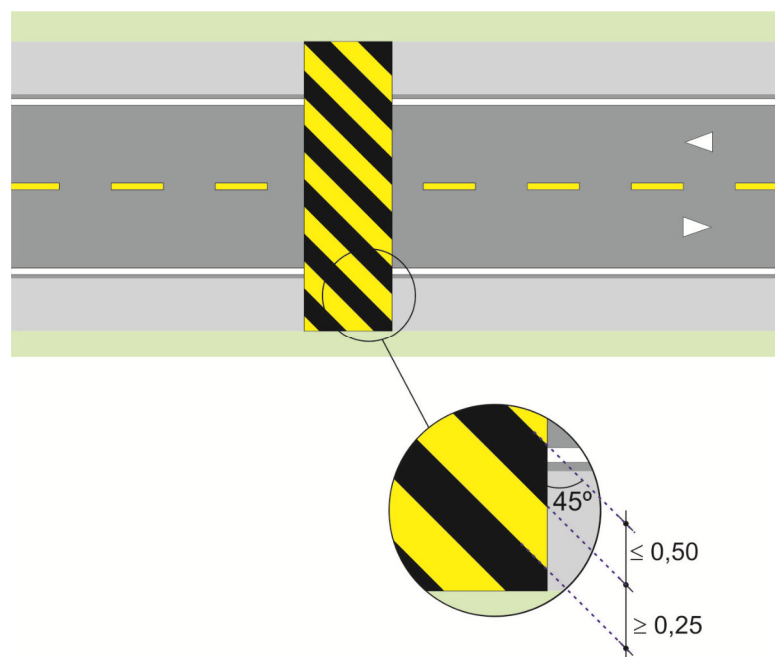


Figura 6.4

### Princípios de Utilização

A ondulação transversal **deve** ser implantada na via pública com autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e com base em estudo técnico de engenharia de tráfego, conforme modelo constante no Apêndice I deste Manual.

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 índice significativo ou risco potencial de acidentes cujo fator

Dispositivos

determinante é o excesso de velocidade praticado no local e onde outras soluções são ineficazes.

Após o período de 1 (um) ano da implantação da ondulação transversal, a autoridade com circunscrição sobre a via **deve** avaliar o seu desempenho, por meio de estudo de engenharia de tráfego que contemple, no mínimo, as variáveis do Apêndice I constante deste Manual, **devendo** estudar outra solução de engenharia quando não for verificada a sua eficácia.

A ondulação transversal TIPO A **só pode** ser implantada onde há a necessidade de limitar a velocidade em 30 km/h e em:

- a) Via rural (rodovia) — somente em travessia de trecho urbanizado;
- b) Via urbana coletora;
- c) Via urbana local.

Em casos excepcionais em que haja comprometimento da segurança viária, comprovado mediante estudo técnico de engenharia de tráfego, pode ser adotado o uso da ondulação transversal TIPO A em rodovia, em situação não contemplada no item “a”, e em via urbana arterial, respeitados os demais critérios estabelecidos neste Manual.

A ondulação transversal TIPO B **só pode** ser implantada em via urbana local onde não circulem linhas regulares de transporte coletivo e não seja possível implantar a ondulação transversal do Tipo A, reduzindo pontualmente a velocidade máxima para 20 km/h.

Para a implantação de ondulações transversais do TIPO A e do TIPO B **devem** ainda ser atendidas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

- a) Em rodovia: declividade inferior a 4% ao longo do trecho;
- b) Em via urbana e em ramos de acesso de rodovias: declividade inferior a 6% ao longo do trecho;

- c) Ausência de curva ou interferências que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;
- d) Existência de pavimento em bom estado de conservação;
- e) Ausência de guia rebaixada para entrada e saída de veículos;
- f) Ausência de calçada rebaixada para pedestres.

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via pode implantar ondulações transversais em vias com características diferentes das citadas nos itens “a” e “b” do parágrafo anterior, desde que devidamente justificado por estudo de engenharia de tráfego, previsto no Apêndice I.

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

### **Colocação**

A colocação da ondulação transversal **deve** obedecer aos seguintes critérios:

- a) Em via urbana, o dispositivo próximo à esquina **deve** distar no mínimo 15,0m do alinhamento do meio-fio ou da linha de bordo da via transversal (Figura 6.5);
- b) A distância mínima entre ondulações sucessivas em via urbana de sentido duplo de circulação **deve** ser de 50m e, em via urbana de sentido único de circulação e em rodovia, a distância **deve** ser de 100m;
- c) A distância mínima entre ondulações sucessivas **deve** ser de 50m para rodovia de pista simples e sentido duplo de circulação inserida em área urbana e com características físicas e operacionais similares às de via urbana.

Para serem consideradas em série, as ondulações transversais sucessivas **devem** estar espaçadas de no máximo 100m em via urbana e de 200m em rodovia.

Dispositivos

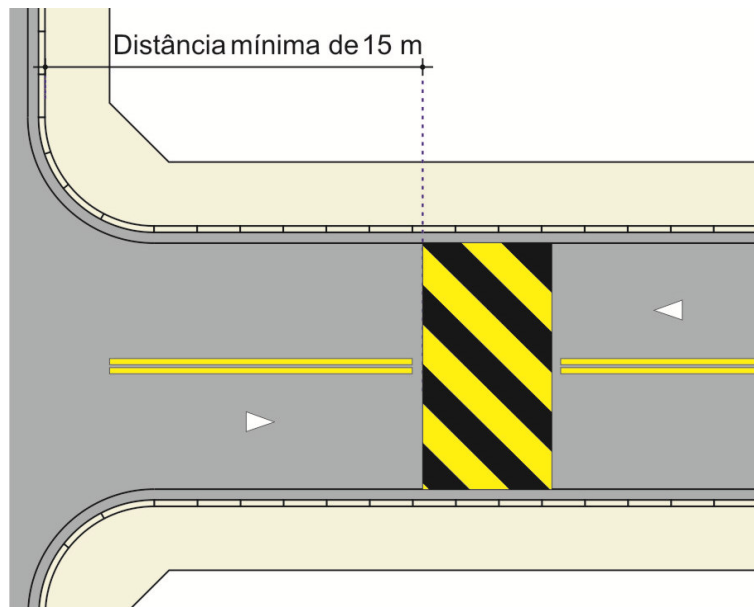


Figura 6.5

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

A colocação de ondulação transversal na via **deve** estar acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de:

- Sinal de regulamentação R-19 - "Velocidade máxima permitida", limitando a velocidade em 30km/h para a ondulação TIPO A, e em 20km/h para a ondulação transversal TIPO B, sempre antecedendo o obstáculo.

Onde ocorre redução da velocidade regulamentada na aproximação da ondulação transversal, esta **deve** ser gradativa e sinalizada conforme os critérios estabelecidos no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação do CONTRAN.

Nesse caso, após a transposição do dispositivo, **deve** ser implantada sinalização de regulamentação de retomada da velocidade anterior à redução.

- sinal de advertência A-18 - "Saliência ou lombada", antes da ondulação transversal, colocada de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência do CONTRAN.



- c) sinal de advertência A-18 – “Saliência ou lombada” com seta de posição, colocada junto à ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência do CONTRAN (Figura 6.6).



Figura 6.6

A seguir, é apresentado um exemplo de aplicação da sinalização em via urbana (Figura 6.7).

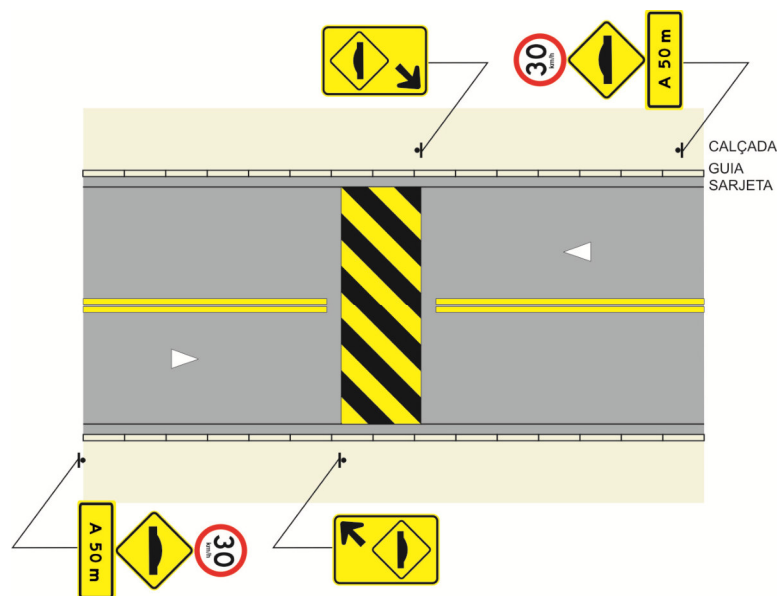


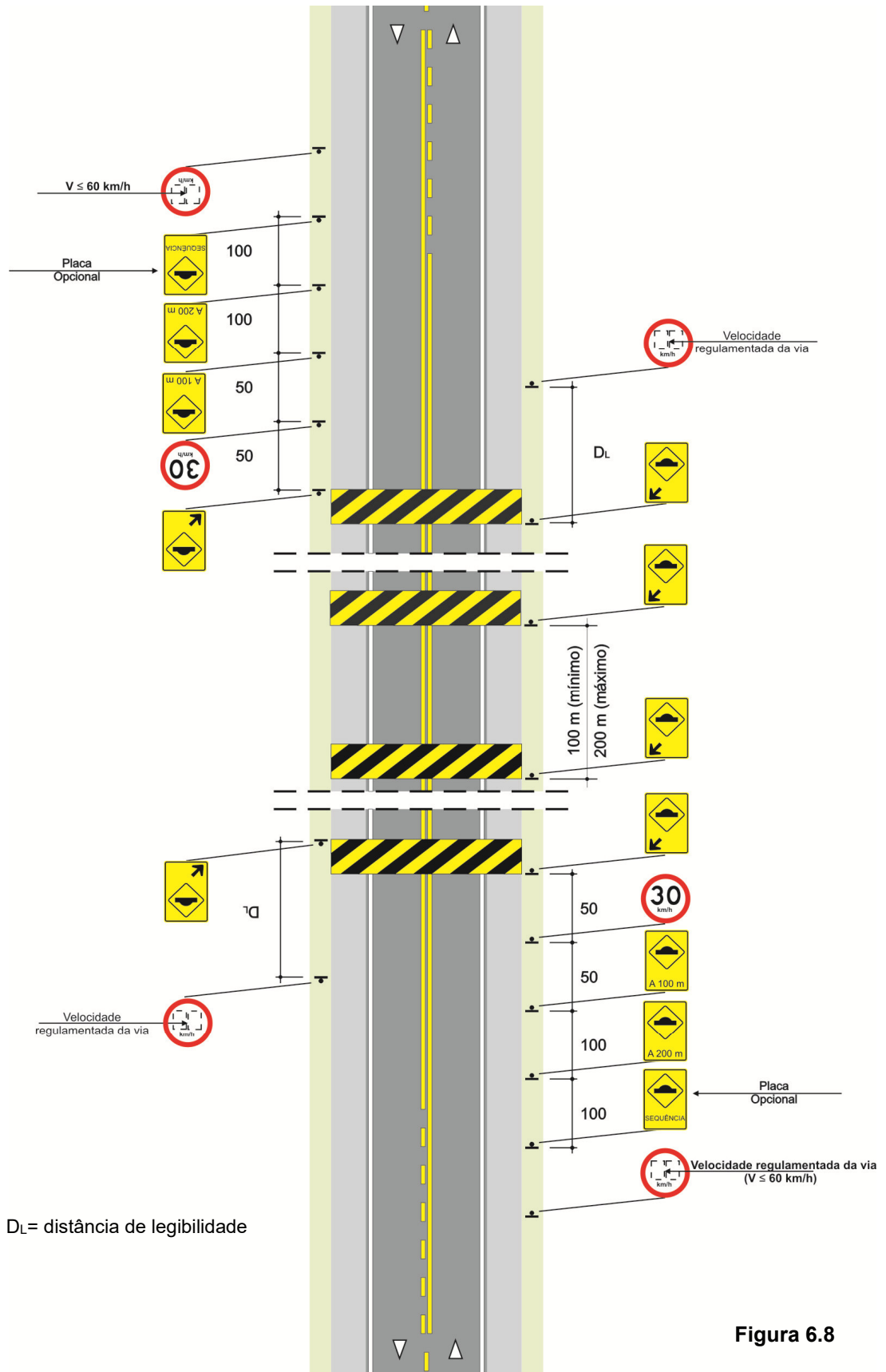
Figura 6.7

A implantação de ondulações transversais em série na via, conforme Figura 6.8, **deve** estar acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de:

- a) Sinal de regulamentação R-19 – “Velocidade máxima permitida”, limitando a velocidade em 30km/h para a ondulação TIPO A, e em 20km/h para a ondulação TIPO B, sempre antecedendo a série.
- b) Sinal de advertência A-18 – “Saliência ou lombada”, antes do início da série e com informação complementar indicando a existência de ondulações transversais em série, colocadas de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência do CONTRAN.
- c) Sinal de advertência A-18 – “Saliência ou lombada”, com seta de posição, colocada junto a cada ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência do CONTRAN (Figura 6.6).

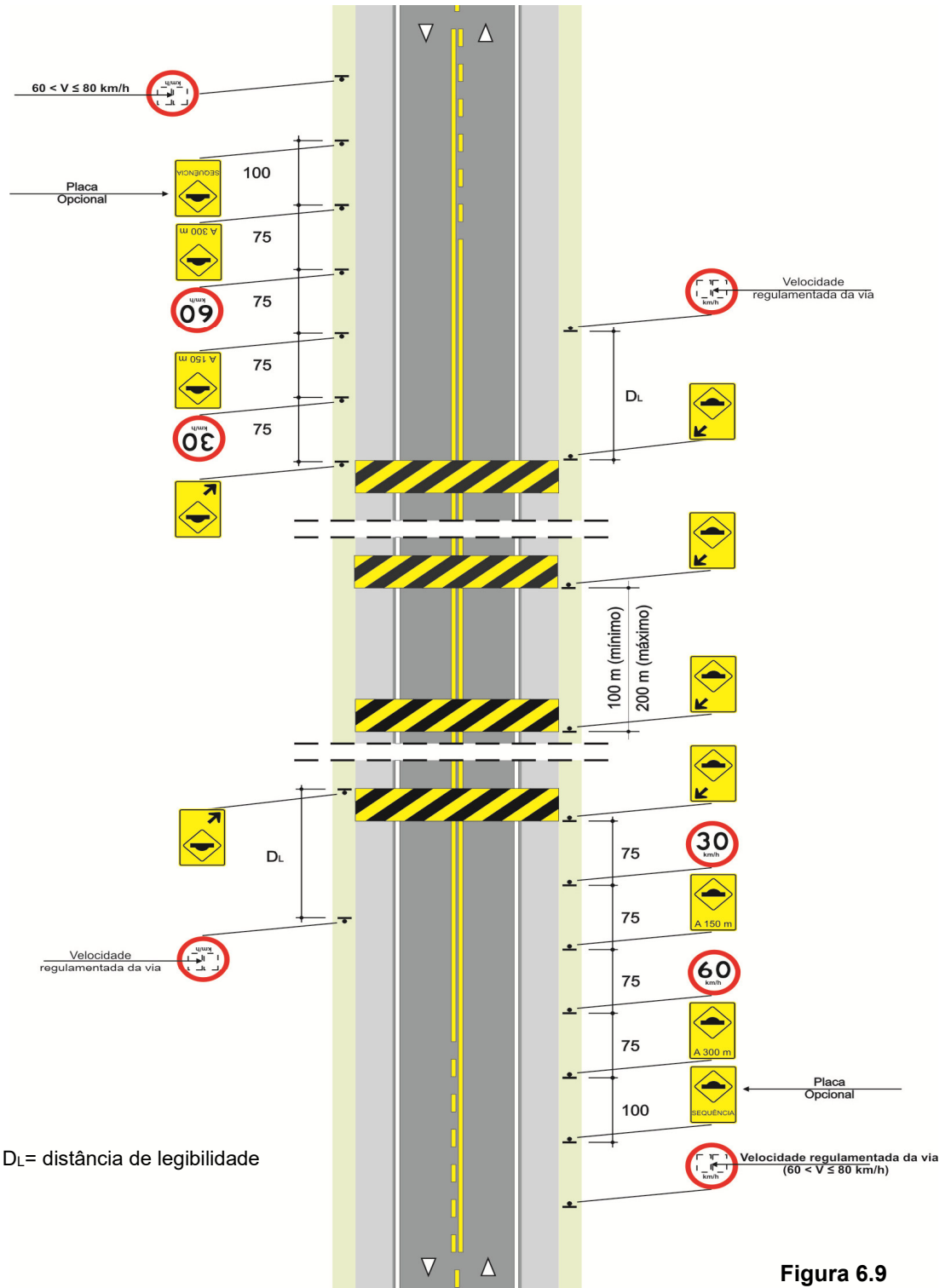
A seguir, são apresentados três exemplos de aplicação de ondulações transversais em série em vias rurais (Figuras 6.8 a 6.10).

A Figura 6.8 apresenta um exemplo de aplicação em rodovia regulamentada com velocidade menor ou igual a 60 km/h com o sinal R-19 – “Velocidade máxima permitida” de diâmetro de 1,0m.



A Figura 6.9 apresenta um exemplo de aplicação em rodovia regulamentada com velocidade acima de 60km/h até 80km/h com o sinal R-19 – “Velocidade máxima permitida” de diâmetro de 1,0m.

Dispositivos



A Figura 6.10 apresenta um exemplo de aplicação em rodovia regulamentada com velocidade acima de 80km/h com o sinal R-19 – “Velocidade máxima permitida” de diâmetro mínimo de 1,0m.

Dispositivos

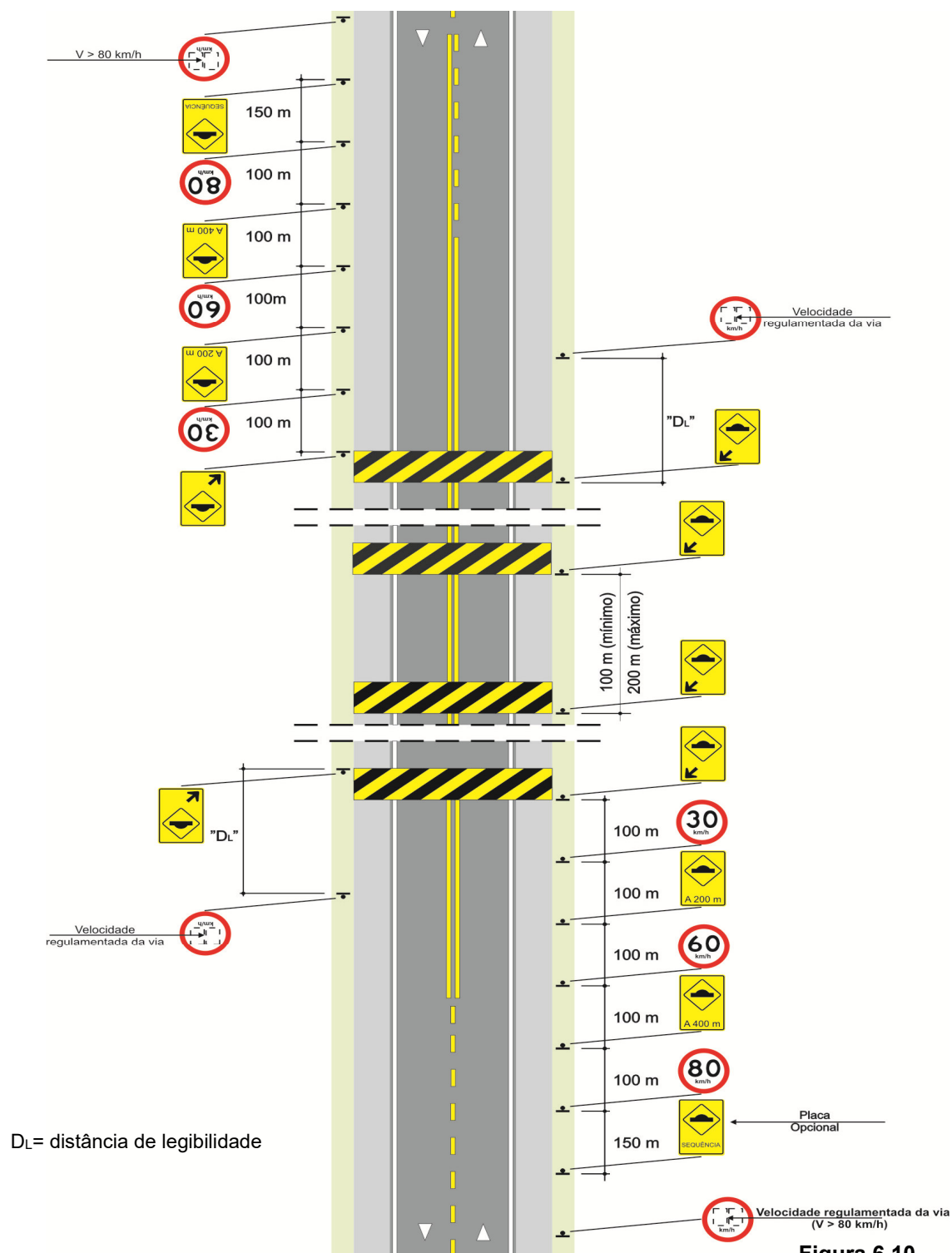


Figura 6.10

Além dos sinais previstos para a sinalização de ondulações transversais à via, podem ser utilizados também os seguintes sinais, marcas ou dispositivos para realçar ainda mais a presença de lombadas:

Dispositivos

- Legendas inscritas no pavimento, antes dos dispositivos, com as mensagens, DEVAGAR – LOMBADA;
- Linhas de estímulo à redução de velocidade.

### 6.1. Faixa Elevada para Travessia de Pedestres



Figura 6.11

#### Definição

A faixa elevada para travessia de pedestres é um dispositivo físico de moderação de tráfego implantado transversalmente ao eixo da via, onde o pavimento da pista é elevado até a altura da calçada.

#### Características

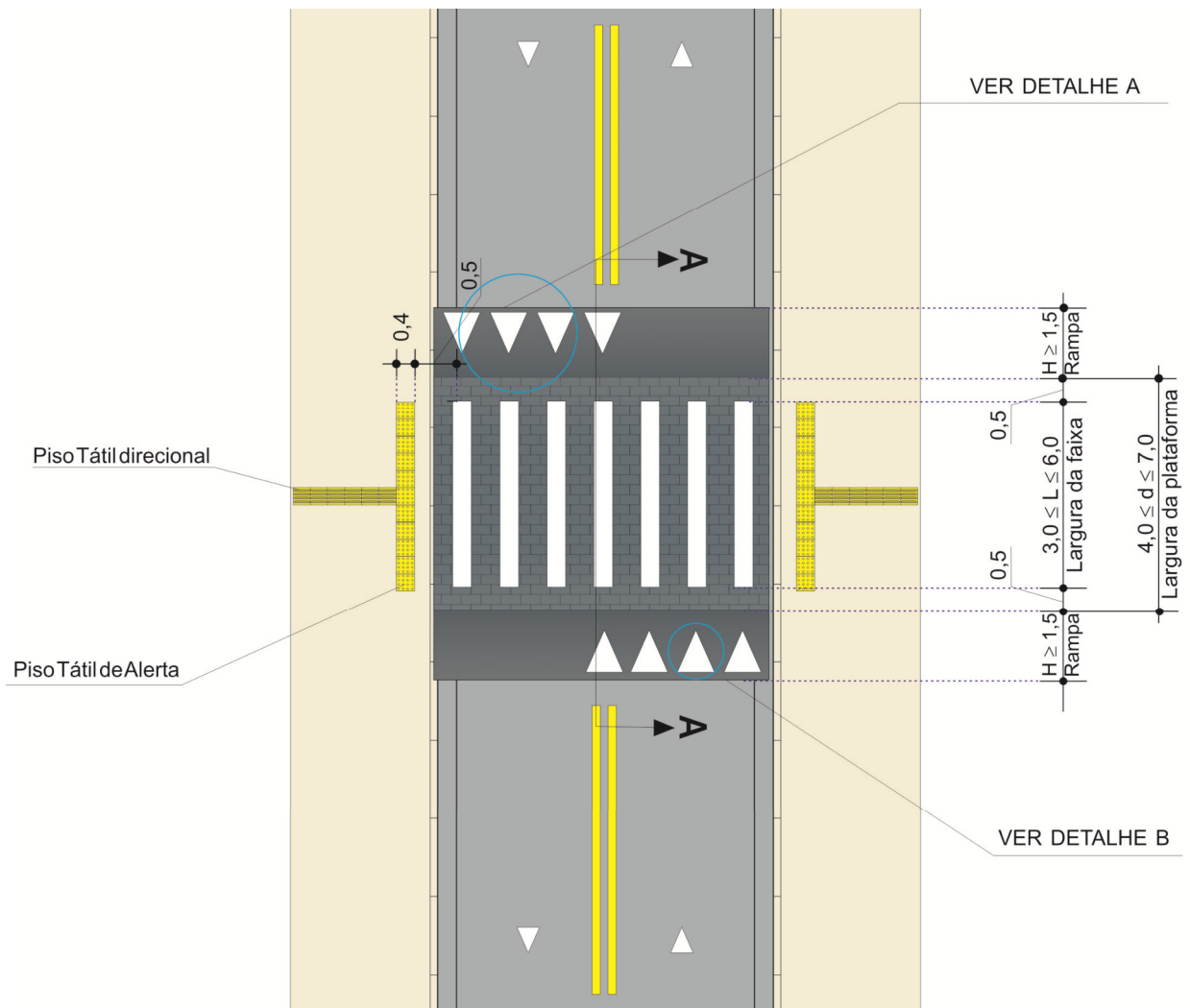
Consiste em uma plataforma elevada em que é implantada faixa para travessia de pedestres, ligando a pista por meio de rampas de transição.

O piso da plataforma pode ser executado com material de textura diferenciada do utilizado na calçada ou na pista para melhoria das condições de segurança na travessia de pessoas com deficiência visual.

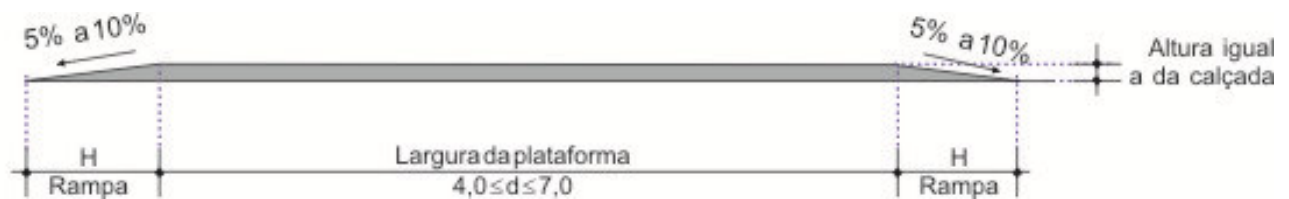
A faixa elevada para travessia de pedestres **deve** atender ao projeto-tipo da Figura 6.12 e apresentar as seguintes dimensões:

- a) Comprimento da plataforma: igual à largura da pista, garantidas as condições de drenagem superficial.

- b) Largura da plataforma (L1): no mínimo 4,0m e no máximo 7,0m, garantidas as condições de drenagem superficial. Larguras acima desse intervalo podem ser admitidas, desde que devidamente justificadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
- c) Rampas: o seu comprimento **deve** ser igual ao da plataforma. A sua largura (L2) **deve** ser calculada de acordo com a altura da faixa elevada, com inclinação entre 5% e 10% a ser estabelecida por estudos de engenharia de tráfego em função da velocidade e da composição do tráfego.
- d) Altura (H): **deve** ser igual à altura da calçada, desde que não ultrapasse 0,15m. Em locais em que a calçada tenha altura superior a 0,15m, a concordância entre o nível da faixa elevada e o da calçada **deve** ser feita por meio de rebaixamento da calçada, conforme estabelecido nas normas ABNT.
- e) O sistema de drenagem **deve** ser feito de forma a garantir a continuidade de circulação dos pedestres, sem obstáculos e riscos à sua segurança.



**CORTE A-A**  
medidas em metros  
sem escala



**Figura 6.12**

A faixa elevada **deve** ser demarcada com triângulos na cor branca, medindo 0,80m de base e 0,90m de altura, espaçados de 0,20m, sobre o piso da rampa de transição da travessia elevada, em que “*l*” corresponde à largura das linhas da faixa de pedestres e “*d*” ao espaçamento entre linhas, conforme Figuras 6.13, 6.16 e 6.17.

Dispositivos



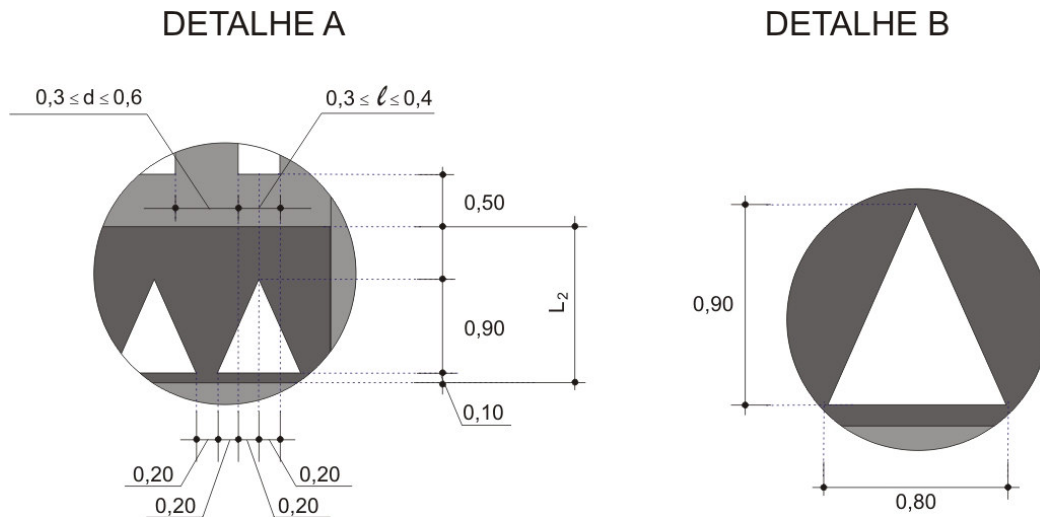


Figura 6.13

### Princípios de Utilização

A faixa elevada para travessia de pedestres **deve** ser implantada na via pública com autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

**Deve** ser implantada em locais onde se deseja dar melhores condições de acessibilidade, conforto e segurança à circulação e travessia de pedestres, em determinadas áreas residenciais e trechos de vias a elas pertencentes, assim como em terminais de transporte coletivo, em locais de aglomeração ou entrada de área de pedestres.

**Não deve** ser utilizada como dispositivo isolado, mas em conjunto com outras medidas, como elemento de moderação de tráfego, que garantam que os veículos se aproximem numa velocidade segura da travessia, tais como: o controle da velocidade por equipamentos, alterações geométricas, a diminuição da largura da via, a imposição de circulação com trajetória sinuosa e outras.

**Não deve** ser implantada em via ou trecho de via em que seja observada qualquer uma das seguintes condições:

- a) Como dispositivo isolado;
- b) Com declividade longitudinal superior a 6%;

Dispositivos

- c) Em via rural, exceto quando apresentar características de via urbana;
- d) Em via arterial, exceto quando justificado por estudos de engenharia de tráfego;
- e) Em via com faixa ou pista exclusiva para ônibus;
- f) Em trecho de pista com mais de duas faixas de trânsito, exceto em locais justificados por estudos de engenharia de tráfego;
- g) Em pista não pavimentada ou inexistência de calçadas;
- h) Em curva ou situação com interferências visuais que impossibilitem visibilidade do dispositivo à distância;
- i) Em locais desprovidos de iluminação pública ou específica;
- j) Em obra de arte e nos 25 metros anteriores e posteriores a estas;
- k) Defronte a guia rebaixada para entrada e saída de veículos.
- l) Em esquinas a menos de 12m do alinhamento do bordo da via transversal, exceto quando justificado por estudo de engenharia;
- m) Alinhada ao acesso de entrada e saída de alunos dos edifícios das escolas, e de acesso de pedestres de polos geradores de tráfego.

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via **deve** realizar consulta prévia junto a instituições que dão atendimento a deficientes visuais, no caso de implantação de travessia elevada em suas proximidades.

A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá implantar faixa elevada em trecho de via com declividade superior a 6%, desde que devidamente justificado por estudo de engenharia de tráfego.

### **Colocação**

A colocação de faixa elevada para travessia de pedestres **deve** ser determinada por estudos de engenharia de tráfego.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

A colocação de faixa elevada na via **deve** estar acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de:

Dispositivos

- a) Sinal de Regulamentação R-19 – “Velocidade máxima permitida”, limitando a velocidade em até 30km/h, sempre antecedendo a travessia. Onde ocorre redução de velocidade da via, esta **deve** ser gradativa, conforme critérios estabelecidos no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação do CONTRAN.

Nesse caso, após a transposição do dispositivo, **deve** ser implantada sinalização de regulamentação de retomada da velocidade anterior à redução.

- b) Sinal de advertência A-18 – “Saliência ou lombada”, antecedendo o dispositivo, colocado de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN.
- c) Sinal de advertência A-32b – “Passagem sinalizada de pedestres” ou sinal de advertência A-33b – “Passagem sinalizada de escolares” nas proximidades das escolas, acrescidos de seta de posicionamento junto ao dispositivo (Figuras 6.14 e 6.15).



Figura 6.14



Figura 6.15

- d) Demarcação de faixa de pedestres do tipo “zebrada” com largura (L3) entre 4,0m e 6,0m na plataforma da travessia elevada, conforme critérios estabelecidos no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV – Sinalização Horizontal, do CONTRAN, admitindo-se largura superior (Figura 6.12);
- e) A área da calçada próxima ao meio-fio **deve** ser sinalizada com piso tátil, de acordo com a norma ABNT, conforme mostrado na Figura 6.12;
- f) Linha de retenção no caso de travessia elevada controlada por sinalização semafórica, a ser implantada de acordo com o disposto no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV – Sinalização Horizontal, do CONTRAN, respeitada distância mínima de 1,60m antes do início da rampa.

A travessia elevada pode ser acompanhada de:

- Linhas de estímulo à redução de velocidade;
- Iluminação diferenciada para travessias;
- Sonorizadores.

O uso da travessia elevada pode ser combinado com o uso de avanço de calçada.

Dispositivos

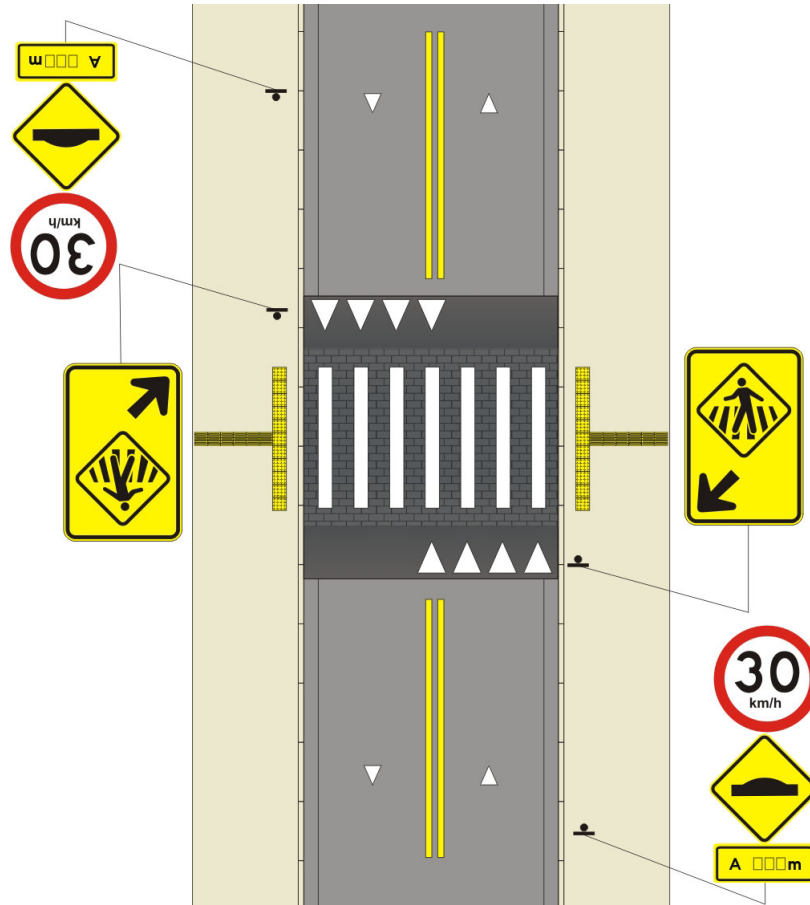


Figura 6.16

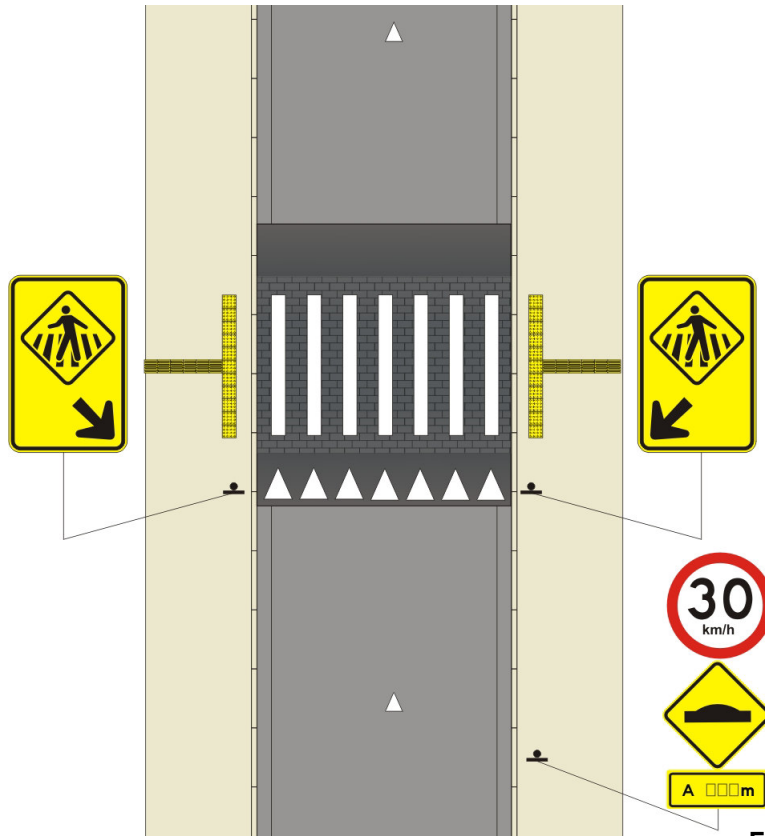


Figura 6.17

## 6.2 Sonorizador

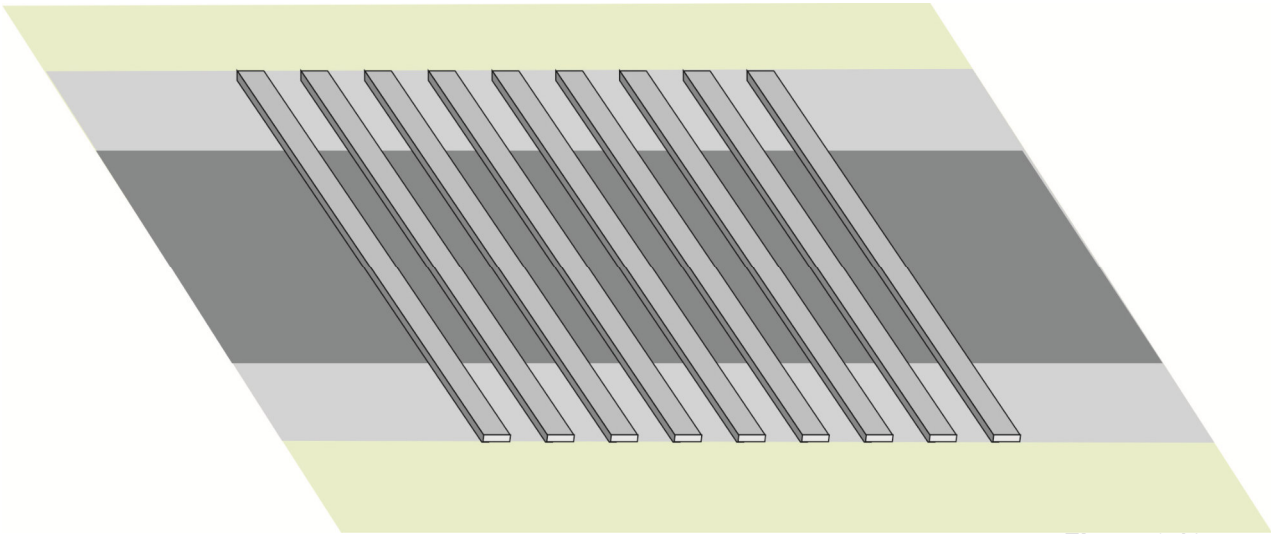


Figura 6.18

### Definição

O sonorizador é um dispositivo físico implantado sobre a superfície da pista, de modo a provocar trepidação e ruído na passagem de veículos, com o objetivo de alertar o condutor para uma situação atípica à frente.

### Características

É constituído de uma sequência de réguas transversais ao fluxo do tráfego, apostas sobre o pavimento.

Pode ser executado com material asfáltico, concreto ou material de demarcação viária.

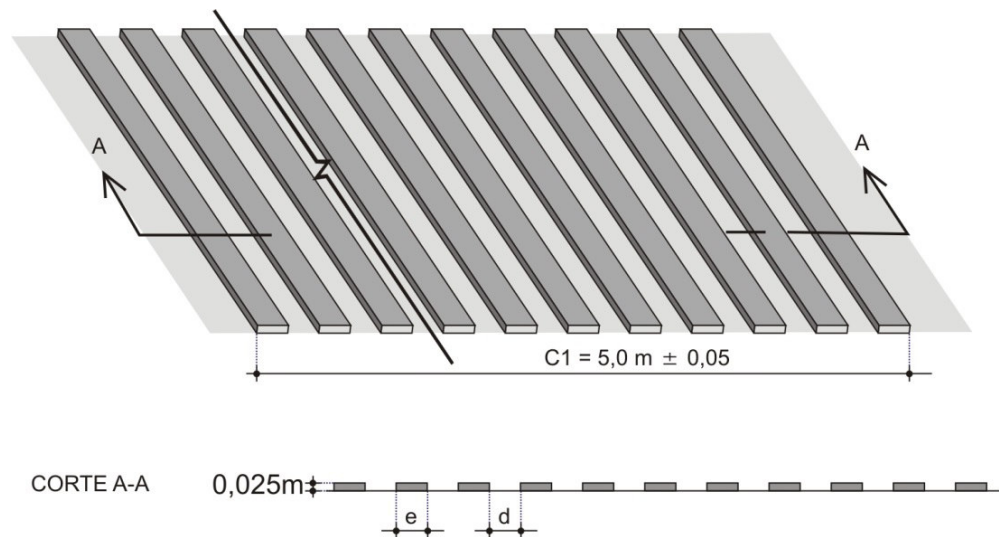
O material de demarcação viária utilizado **deve** atender às especificações das normas da ABNT, normas vigentes nos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito ou, na sua ausência, normas internacionais certificadas.

### Dimensões:

#### a) Sonorizador executado com material asfáltico ou concreto:

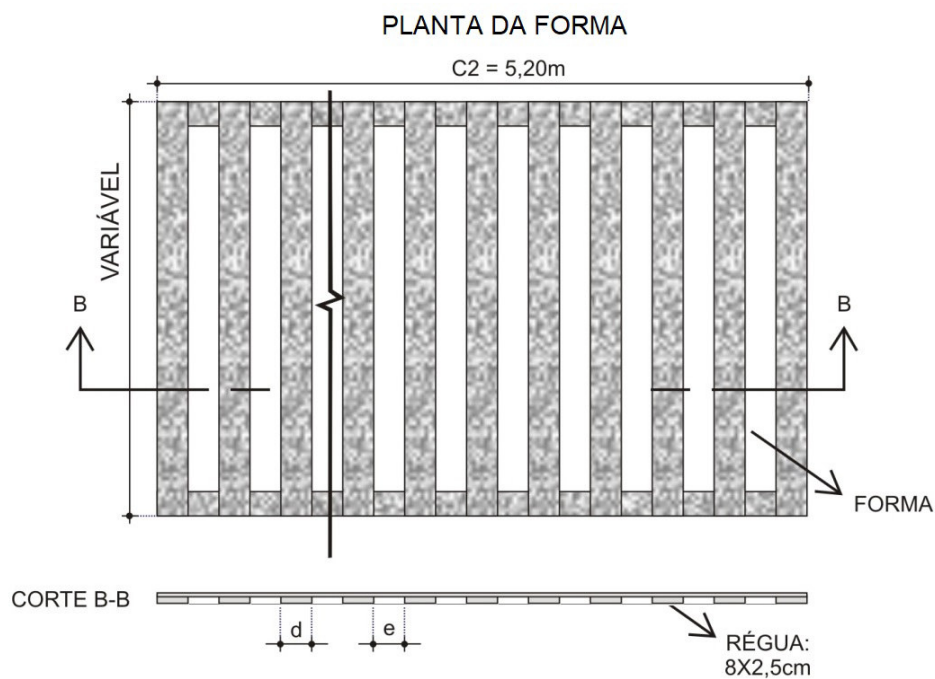
**Deve** apresentar as dimensões abaixo e atender ao projeto-tipo da Figura 6.19:

- Largura do sonorizador: igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- E (largura da régua) = 0,08m;
- d (espaçamento entre régua) = 0,08m;
- C1 (comprimento) = 5,00m  $\pm$  0,05;
- Altura da régua = 0,025m.



**Figura 6.19**

A Figura 6.20 apresenta modelo de forma para execução do sonorizador de material asfáltico ou concreto nas medidas estabelecidas.



**Figura 6.20**

Dispositivos

Para a execução do sonorizador em material asfáltico ou concreto, adotam-se os seguintes procedimentos:

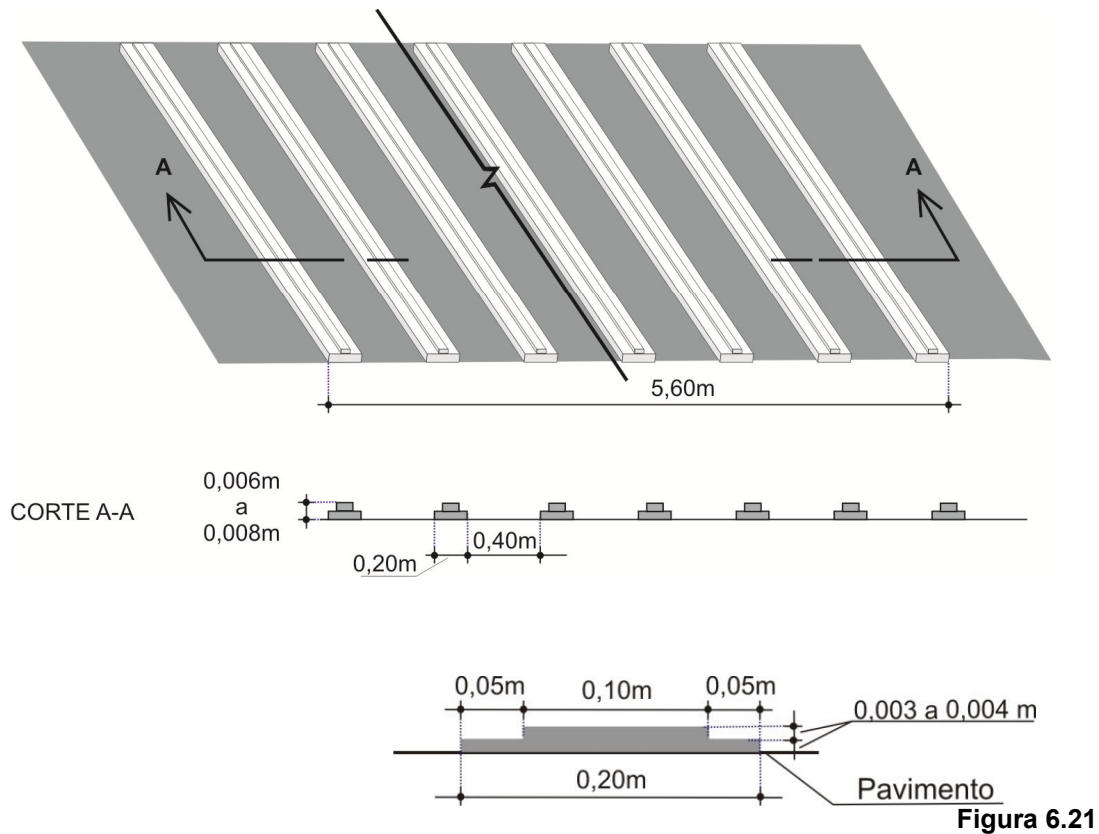
- a) Limpar o pavimento;
- b) Aplicar a pintura de ligação;
- c) Posicionar a forma previamente untada com desformante e fixá-la no pavimento;
- d) Preencher os vazios com CBUQ, faixa C do DNER (DNIT) ou concreto;
- e) Compactar com rolo CG 11 no sentido do tráfego;
- f) Preencher os vazios restantes com CBUQ ou concreto, utilizando colher de pedreiro e régua de nivelamento;
- g) Compactar novamente com o rolo e vibrar em seguida;
- h) Retirar a forma após o tempo indicado para o traço do material utilizado;
- i) Aguardar o tempo de cura do material para a liberação ao tráfego.

**b) Sonorizador executado com material de demarcação viária:**

**Deve** apresentar as dimensões e a cor abaixo indicada e atender ao projeto-tipo da Figura 6.21:

- Largura do sonorizador = igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- Largura da faixa-base = 0,20m;
- Largura da faixa sobreposta (centralizada sobre a faixa-base) = 0,10m;
- Espaçamento entre faixas-base = 0,40m;
- Comprimento do sonorizador = 5,60m;
- Espessura de cada faixa = de 0,003m a 0,004m;
- Cor do material: branca.



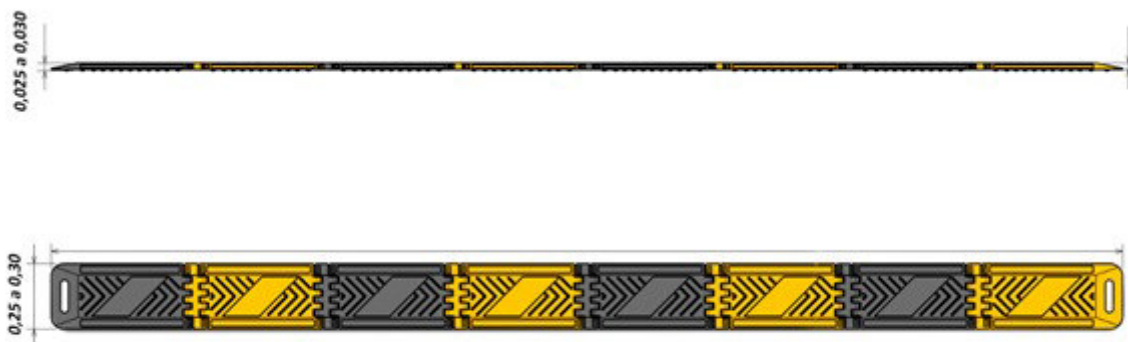


### c) Sonorizador Móvel

**Deve** apresentar as dimensões e as cores abaixo indicadas e atender ao projeto-tipo da Figura 6.22

#### Utilização:

- quando houver operação de “homem-bandeira” na pista durante o dia;
- trabalho com duração de até 3 horas e não superior a 72 horas;
- trechos com limite de velocidade entre 50 a 90km/h ;
- VDM de, no mínimo, 500 veículos/ dia.



**Figura 6.22**

- Largura do sonorizador = igual à da faixa de rolamento;
- Comprimento = entre 0,25 e 0,30m;
- Altura = entre 0,025 e 0,03m;
- Cores preto e amarelo;
- Espaçamento = será usado três sonorizadores móveis com espaçamento conforme tabela:

<b>VELOCIDADE</b>	<b>DISTÂNCIA ENTRE SONORIZADORES</b>
Menor que 60 km/h	0,255 m
Entre 61 e 90 km/h	0,380 m
Maior que 90 km/h	0,500 m

## DESVIO MÁXIMO PERMITIDO

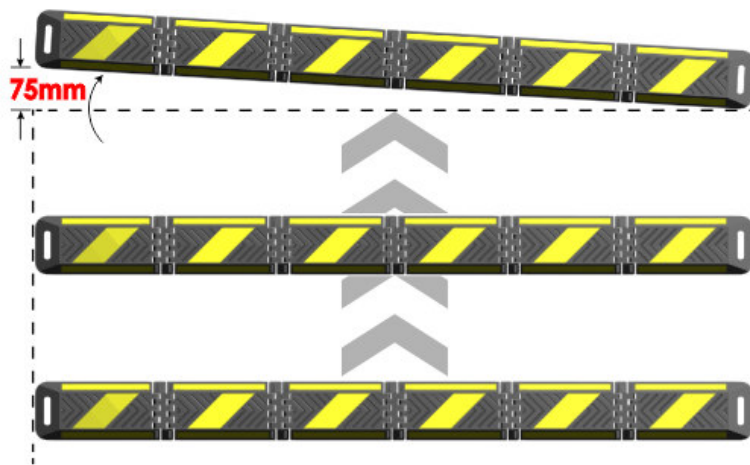


Figura 6.23

## DESVIO MÁXIMO PERMITIDO

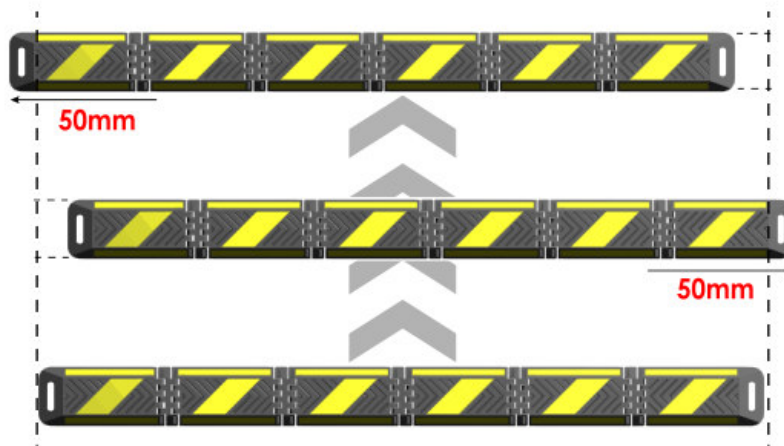


Figura 6.24

### Princípios de Utilização

O sonorizador pode ser utilizado na via pública em caráter temporário, ter autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e estar embasado estudos de engenharia de tráfego. O dispositivo tem objetivo de alertar o condutor para situações potencialmente perigosas à frente, tais como obra, desvio, passagem de nível, situação geométrica adversa, ondulação transversal, pedágio, travessia de pedestres ou ciclistas, entre outras.

No caso de descumprimento das regras descritas neste item, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via **deve** adotar as providências necessárias para sua imediata regularização ou remoção.

### Colocação

Deve ser implantado entre 30 m e 50 m antes do sinal de advertência correspondente à situação atípica à frente.

O posicionamento do sinal de advertência a que se refere o parágrafo anterior deve respeitar o estabelecido no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VII – Sinalização Temporária do CONTRAN.

- Exemplo de sonorizador para situação de obras na pista

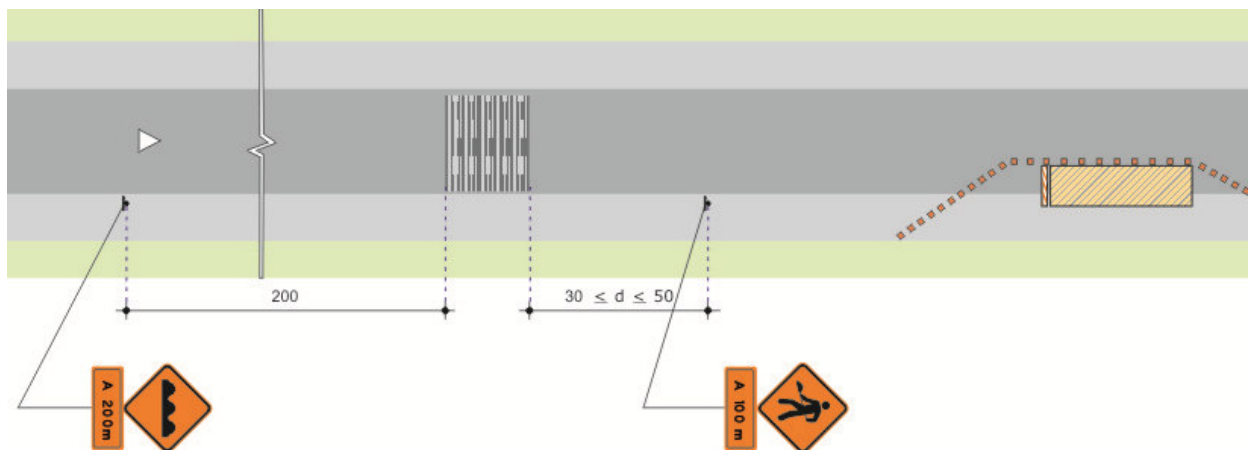


Figura 6.25

- Exemplo de sonorizador para travessia sinalizada de escolares.

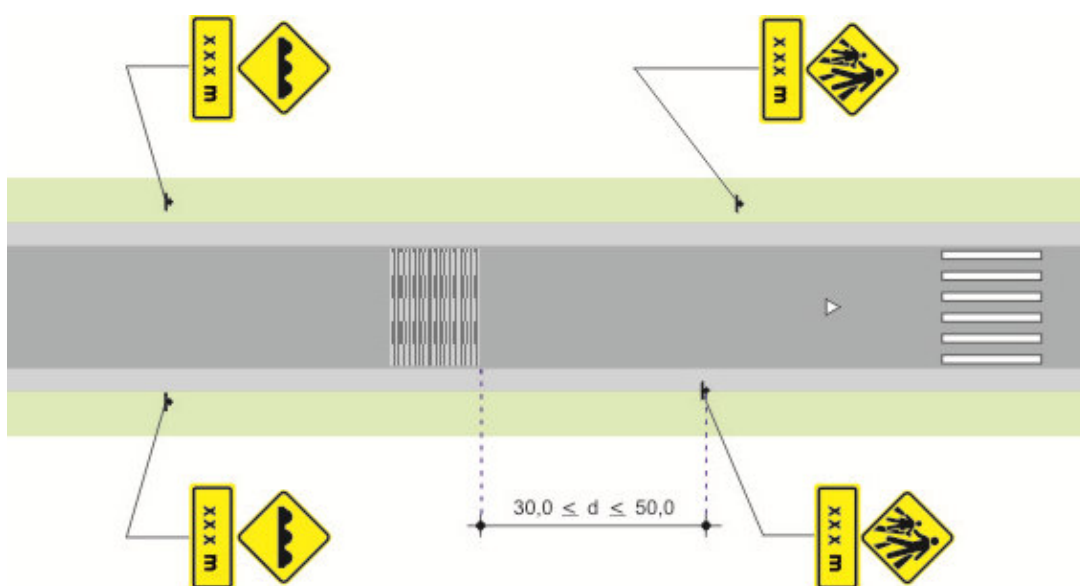


Figura 6.26

### 6.3 Pavimento Colorido

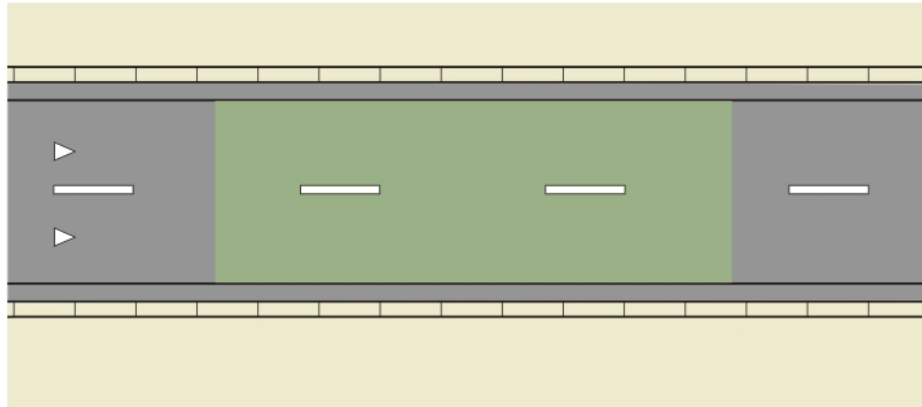


Figura 6.27

#### Definição

O pavimento colorido é um tratamento utilizado para modificar a cor da superfície da pista, ou de parte dela, com o objetivo de chamar a atenção dos usuários da via para situações especiais ou melhorar a segurança viária.

#### Características

É produzido através de alterações na pigmentação do próprio pavimento ou de utilização de materiais coloridos, tais como pavimento intertravado colorido, tintas ou outras películas.

O coeficiente de atrito do pavimento **deve** ser garantido, independentemente da técnica ou da coloração utilizada.

#### Cor

O pavimento colorido **deve** preservar as características e o contraste com a sinalização horizontal. A cor utilizada **não deve** desviar a atenção do condutor ou do pedestre para a situação que se quer alertar, tampouco se confundir com a sinalização horizontal.

Não **deve** ser utilizado pavimento colorido com as cores previstas no item 2.1.2. do Anexo II do CTB, que possuem aplicações específicas.

Dispositivos

Em situações análogas, o uso de cores **deve** ser padronizado.

### Princípios de Utilização

O pavimento colorido pode ser utilizado:

- em via ou trecho onde é necessário caracterizar situações diferenciadas de trânsito;
- nas proximidades ou em áreas de praças, escolas, travessias elevadas e em projetos de moderação de tráfego (*traffic calming*);
- para diferenciar uma parte da pista em que o uso é exclusivo para determinado tipo de veículo (baías para parada de transporte coletivo, por exemplo) ou de pedestres.

### Colocação

A colocação **deve** ser determinada por estudos de engenharia de tráfego para cada situação específica, de acordo com o local e o tipo de projeto.

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

A superfície da pista colorida **não deve** conflitar com a sinalização existente.

## 6.4 Revestimento Rugoso

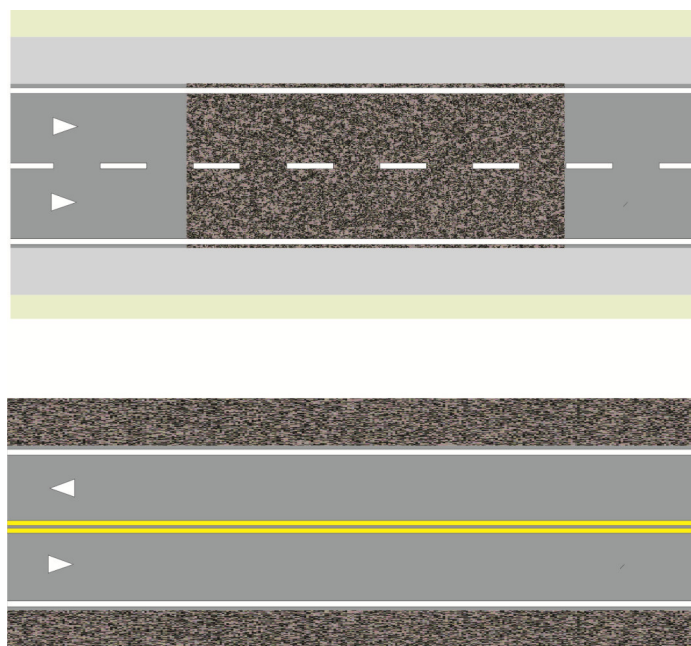


Figura 6.28

### **Definição**

O revestimento rugoso é um tratamento utilizado para melhorar a aderência pneu/ pavimento e reduzir o efeito da aquaplanagem, aumentando a segurança da via.

### **Características**

Possui macro textura superficial como principal característica, por exemplo, o Tratamento Superficial Duplo - TSD.

### **Princípios de Utilização**

O revestimento rugoso pode ser utilizado para aumentar a segurança do motorista em vias ou trechos em que se deseja aumentar o atrito e melhorar a aderência dos pneus ao pavimento, em locais determinados por estudos de engenharia de tráfego.

## **6.5 Pavimento Microfresado**

### **Definição**

O pavimento microfresado é um tratamento superficial utilizado para melhorar a aderência pneu/pavimento e reduzir o efeito da aquaplanagem, aumentando a segurança em trechos de via.

### **Características**

Consiste num tratamento que tem como principal característica a execução de ranhuras na superfície do pavimento.

### **Princípios de Utilização**

O pavimento microfresado pode ser utilizado para aumentar a segurança do motorista em trechos de via onde deseja melhorar a aderência dos pneus ao pavimento, em locais determinados por estudos de engenharia de tráfego.

Dispositivos

## 6.6 Revestimento com Sonorizador Longitudinal

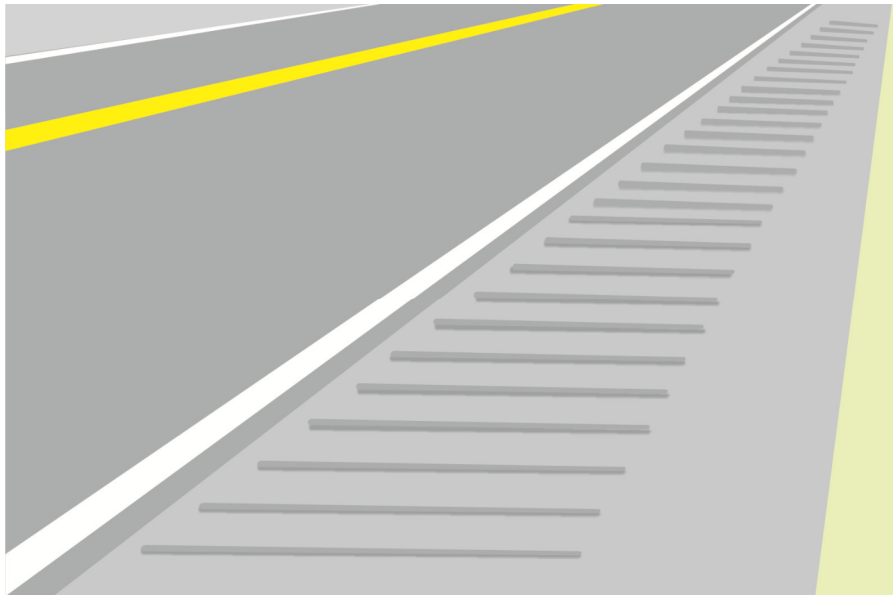


Figura 6.29

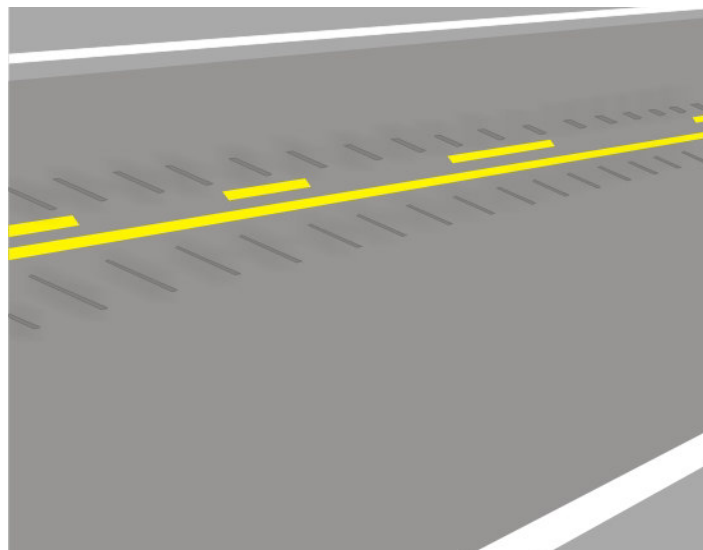


Figura 6.30

### Definição

O revestimento com sonorizador longitudinal é um tratamento utilizado para chamar a atenção dos usuários da via, através da trepidação e ruído pela passagem de veículos, com o objetivo de alertar o condutor sobre o seu posicionamento na pista.

Dispositivos



### **Características**

É confeccionado em baixo relevo na superfície da via, através de equipamento que produz ranhuras transversais ou pequenas depressões contínuas, junto à linha de bordo, à linha de divisão de fluxos opostos ou de mesmo sentido ou à linha de canalização, dentro da área não utilizável.

O revestimento com sonorizador longitudinal contínuo **deve** preservar as características físicas do pavimento original sem desagregação ou qualquer outro dano ao material.

### **Princípios de Utilização**

O revestimento longitudinal contínuo pode ser utilizado para alertar o motorista quanto à saída inadvertida da sua faixa de trânsito, seja para o acostamento ou para a faixa de trânsito contígua, e seu uso **deve** ser determinado por estudos de engenharia de tráfego.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

**Deve** ser feito junto à linha de bordo, às linhas de divisão de fluxos opostos ou de mesmo sentido, ou à linha de canalização, na área não utilizável.

## **7 DISPOSITIVOS DE CONTENÇÃO VEICULAR**

São dispositivos instalados na via com o objetivo de conter, absorver energia de impacto e redirecionar os veículos desgovernados, reduzindo a gravidade do acidente, impedindo que estes invadam zonas perigosas ou alcancem um obstáculo fixo, protegendo, desta forma, os usuários da via e reduzindo as consequências do acidente conforme normas técnicas da ABNT.

Os dispositivos de contenção veicular podem ser classificados em dois grupos:

- Dispositivo de Contenção Longitudinal
- Dispositivo de Contenção Pontual

### **Princípios de utilização**

Todo projeto viário deve atentar para a segurança viária, buscando minimizar a ocorrência e a severidade dos acidentes. Deve prioritariamente providenciar uma zona livre de obstáculos e riscos, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT.. Quando isso não for possível, deve-se projetar e detalhar os dispositivos de segurança que serão necessários bem como providenciar a infraestrutura apropriada que permita a sua correta instalação, com largura de plataforma adicional, plana e compactada, sem interferências que comprometam seu acionamento adequado, de modo a propiciar uma implantação segura, conforme disposto nas normas técnicas da ABNT.

Os dispositivos de contenção veicular são necessários nas seguintes situações:

- Existência de obstáculos fixos;
- Existência de taludes críticos, não recuperáveis e não transpassáveis;
- Estruturas de drenagem lateral agressivas;
- Presença de usuários vulneráveis (pedestres e ciclistas);
- Qualquer outra situação que exija a contenção de veículos errantes.

Dispositivos

Na escolha do tipo de sistema de contenção a ser utilizado em um determinado trecho ou ponto, **deve-se** levar em consideração todos os critérios definidos nas normas técnicas da ABNT. A situação **deve** ser analisada criteriosamente para a determinação dos locais onde é necessária a implantação de dispositivo de contenção longitudinal ou pontual, seu tipo, sua extensão, sua locação, as ancoragens e os terminais mais adequados, de modo a preservar a segurança dos usuários.

### **7.1 Dispositivo de Contenção Longitudinal**

São dispositivos instalados longitudinalmente ao longo da lateral da via ou como separadores em canteiro central ou nas bordas de pontes, com o objetivo de conter, absorver energia de impacto e redirecionar os veículos desgovernados que saiam da faixa de rodagem.

De acordo com a sua capacidade máxima de deflexão no impacto, os sistemas de contenção podem ser classificados em: flexível, semirrígido ou rígido. Os tipos mais conhecidos são:

#### a) Sistema flexível

- Defesa metálica de dupla onda;
- Defesa com cabos de aço;
- Defesa de madeira reforçada com aço.

#### b) Sistema semirrígido

- Defesa metálica de dupla onda;
- Defesa metálica de tripla onda;
- Defesa metálica de tripla onda modificada;
- Defesa de madeira reforçada com aço;
- Barreira metálica modular;
- Barreira de concreto pré-moldada.

#### c) Sistema rígido

- Barreira de concreto tipo “*New Jersey*”;
- Barreira de concreto tipo “F”;

Dispositivos

- Barreira de concreto tipo “Inclinação Constante” (*Single Slope*);
- Muro de concreto liso vertical.

As diretrizes para elaboração de projetos de dispositivos de contenção viária estão diretamente relacionadas com as características geométricas, velocidade, composição do tráfego e presença significativa de pedestres e ciclistas, entre outras, permitindo a avaliação da necessidade e a escolha do tipo mais adequado para a situação. **Devem** estar de acordo com as normas técnicas da ABNT.

Todo sistema de contenção **deve** ser iniciado e encerrado com segurança. Dessa forma, todo terminal de defesa metálica e barreira de concreto ou metálica, que tenha a possibilidade de ser impactado, **deve** ter características que minimizem os efeitos do impacto sobre o veículo e seus ocupantes.

Em locais com volumes significativos de motocicletas, bicicletas e pedestres, **não deve** ser utilizada defesa com cabos de aço flexível, principalmente, em via urbana e via rural com características de via urbana.

Neste Manual, são tratados os dispositivos de contenção longitudinal dos tipos “defesa metálica”, “barreira de concreto” e “barreira metálica”, podendo ser utilizados outros tipos, desde que devidamente normatizados pela ABNT.

### 7.1.1 Defesa Metálica

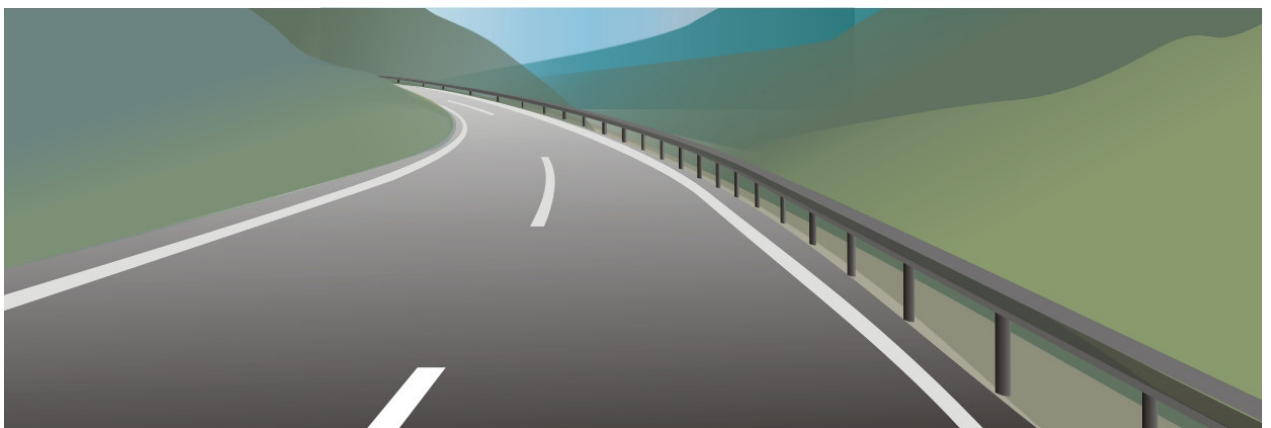


Figura 7.1

## **Definição**

A defesa metálica é um dispositivo de proteção contínua deformável, constituído de uma estrutura metálica que possui forma, resistência e dimensões projetadas para conter e redirecionar veículos desgovernados (Figura 7.1).

## **Características**

A defesa metálica **deve** atender às especificações das normas técnicas da ABNT, conforme classificação de desempenho mediante ensaio de impacto.

## **Princípios de utilização**

O uso de defesa metálica é determinado pela análise das características do local, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT, que indicam o modelo mais adequado para o nível de contenção desejado e o espaço de trabalho disponível em relação à deflexão máxima do sistema.

As defensas podem receber elementos de proteção para motociclistas, de modo a minimizar a severidade do acidente.

## **Colocação**

A defesa metálica **deve** ser implantada de acordo com as normas vigentes, formando um sistema contínuo, preferencialmente sem aberturas ou interrupções.

Em local onde ocorre a necessidade de interromper a defesa para permitir a passagem de pedestres, **devem** ser observados os critérios construtivos de uma abertura segura, conforme estabelecido em norma técnica da ABNT.

Todo terminal de defesa metálica sujeita a impacto por um veículo **deve** possuir características para minimizar os efeitos sobre seus ocupantes. O terminal **deve** ser desviado, ancorado no talude de corte ou complementado com dispositivo de contenção pontual, sendo vedado o uso de terminal aéreo frontal ao fluxo de veículos.

Dispositivos

Terminal abatido sem desvio só pode ser utilizado em trechos com velocidade inferior a 60 km/h e **deve** ser enterrado.

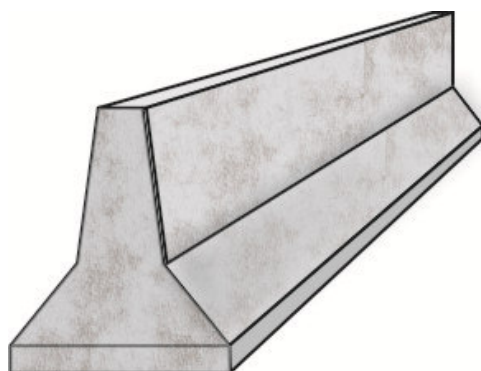
### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Em trecho sem acostamento, a defesa metálica **deve** estar acompanhada de sinalização horizontal — linha de bordo, afastada no mínimo 1,00m da faixa de trânsito — admitindo-se um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana.

**Deve** ser utilizado balizamento retrorrefletivo na defesa, conforme item 4.2 deste Manual.

O terminal de defesa voltado para o fluxo veicular **deve** conter dispositivo de contenção pontual, conforme a necessidade de projeto e as características do local.

#### **7.1.2 Barreira de Concreto**



**Figura 7.2**

#### **Definição**

A barreira de concreto é um dispositivo ou sistema de segurança, rígido e contínuo, destinado a ser implantado ao longo das vias públicas, com forma e dimensões tais que, quando colididos por veículos desgovernados, reconduzam estes veículos à pista com desacelerações suportáveis pelo corpo humano e com os menores danos possíveis aos veículos e ao próprio dispositivo, de modo a evitar que estes veículos tenham seus acidentes agravados por outros fatores, como por exemplo: travessia de canteiro central seguida de choque frontal contra outro veículo, quedas em precipícios, colisão

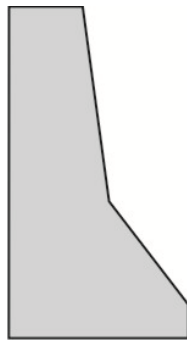
com elementos fixos, como pilares de obras de arte especiais, postes de utilidade pública, árvores, postes de sinalização

### Características

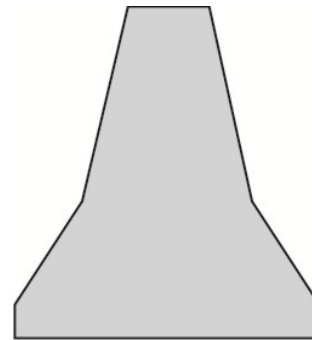
As barreiras de concreto podem ser constituídas de superfícies de deslizamento.

Quanto à forma, a barreira de concreto pode ser:

- **Simples** – dotada de uma superfície de deslizamento e usada, em geral, na borda da pista (Figura 7.9);
- **Dupla** – dotada de duas superfícies de deslizamento e usada para separar fluxo entre pistas, (Figura 7.3).



**Barreira simples**



**Barreira dupla**

**Figura 7.3**

Quanto ao tipo, associado à sua seção transversal, a barreira de concreto pode ser:

- Tipo *New Jersey*;
- Tipo “F”;
- Tipo Inclinação Constante (*Single Slope*);
- Muro liso vertical.

Quanto ao sistema de fixação, a barreira de concreto pode ser:

- **Fixa** – implantada com fundação.
- **Pré-moldada** – constituída de módulos interconectados por sistemas de pinos, ganchos ou barras de transferência, sendo admitido pequeno deslocamento lateral no caso de impacto de modo a reduzir sua

severidade. **Não devem** ser utilizados blocos soltos de barreira de concreto, sem a adequada conexão entre peças adjacentes, mesmo em situações de uso temporário.

A barreira de concreto **deve** atender às especificações das normas técnicas da ABNT.

### **Princípios de Utilização**

O uso de barreira de concreto é determinado pela análise das características do local e a necessidade de sua utilização, a fim de que se escolha o modelo mais adequado, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT, que indicam o modelo apropriado para o nível de contenção desejado e o espaço de trabalho disponível.

Podem ser usadas barreiras em caráter temporário em obra de média ou longa duração, propiciando condições de segurança.

### **Colocação**

A barreira de concreto **deve** ser implantada atendendo às normas vigentes, formando um sistema contínuo, sem aberturas ou interrupções.

Além disso, em local onde há a necessidade de interromper a barreira para permitir a passagem de pedestres e **devem** ser observados os critérios de abertura segura, conforme estabelecido em norma técnica da ABNT.

Todo terminal de início de barreira que possa ser impactado por um veículo **deve** possuir características para minimizar os efeitos desse impacto. O terminal **deve** ser desviado, ancorado no talude de corte ou complementado com dispositivo atenuador de impacto, sendo vedado o uso de terminal com parede vertical.

A barreira **deve** ser instalada a uma distância mínima de 1,00m da borda da pista ou do acostamento. Excepcionalmente, pode ser admitida a distância de 0,60m.

Dispositivos



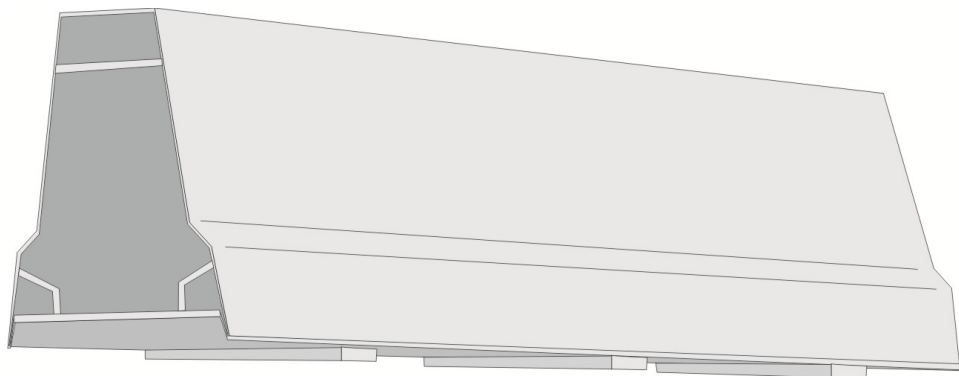
### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Em trecho sem acostamento, a barreira de concreto **deve** estar acompanhada de sinalização horizontal – linha de bordo, distante no mínimo 1,00m da faixa de trânsito, admitindo-se um mínimo de 0,60m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,50m nas demais vias urbanas.

**Deve** ser utilizado balizamento retrorrefletivo na barreira, conforme item 4.2.

O terminal de início da barreira pode conter dispositivo de contenção pontual conforme a necessidade do projeto e das características do local.

### **7.1.3 Barreira Metálica Removível**



**Figura 7.4**

### **Definição**

A barreira metálica removível é um dispositivo de proteção contínua constituído de uma estrutura metálica que possui forma, resistência e dimensões projetadas para conter e redirecionar veículos desgovernados.

### **Características**

**Devem** seguir as características, dimensões e níveis de contenção estabelecidos nas normas técnicas da ABNT para barreiras removíveis certificadas.

Dispositivos

## **Princípios de Utilização**

O uso de barreira metálica removível é determinado pela análise das características do local, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT, que indicam a possibilidade de sua utilização, considerando o nível de contenção desejado e o espaço de trabalho disponível, nas situações em que se necessita separar fluxos entre pistas ou de contenção lateral.

É usada em caráter temporário, no caso de obras de média ou longa duração, propiciando condições adequadas de segurança.

## **Colocação**

A barreira metálica removível **deve** ser implantada atendendo às normas vigentes, formando um sistema contínuo sem aberturas ou interrupções, com intertravamento entre módulos.

Além disso, em local onde há a necessidade de interromper a barreira para permitir a passagem de pedestres, **devem** ser observados os critérios de abertura segura, conforme estabelecido em norma técnica da ABNT.

Todo terminal de início de barreira que possa ser impactado por um veículo **deve** ter características para minimizar os efeitos sobre seus ocupantes. O terminal **deve** ser desviado, ancorado no talude de corte ou complementado com dispositivo de contenção pontual, sendo vedado o uso de terminal com parede vertical.

## **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

**Deve** ser utilizado balizamento retrorrefletivo na barreira, conforme item 4.2 deste Manual.

O terminal de início da barreira pode conter dispositivo de contenção pontual, conforme a necessidade do projeto e das características do local.

Dispositivos

## **7.2 Dispositivo de contenção pontual**

O dispositivo de contenção pontual é um dispositivo instalado em ponto específico com o objetivo de conter, absorver energia de impacto dos veículos desgovernados que possam impactar em obstáculos fixos, e, também, nas extremidades de dispositivos de contenção longitudinal.

O dispositivo de contenção pontual emprega dois conceitos básicos: o de absorver energia cinética proporcionando desaceleração suportável aos ocupantes do veículo; o controle da desaceleração do veículo em níveis suportáveis ao corpo humano.

O primeiro conceito envolve absorção da energia cinética de um veículo em movimento por “capacidade de compressão” ou “deformação plástica” dos materiais.

O segundo é o controle da desaceleração do veículo em níveis suportáveis ao corpo humano, não transferindo as forças do impacto ao obstáculo a ser protegido.

## 7.2.1 DISPOSITIVO AMORTECEDOR DE IMPACTO



Figura 7.5

### Definição

É um dispositivo autoportante, fixo ou móvel, que não tem dependência estrutural com o dispositivo de contenção longitudinal, de forma a não transferir energia cinética do impacto.

Possui a capacidade de absorver energia a uma taxa controlada, parando o veículo impactante em distância relativamente curta, e de uma forma que reduza o potencial de ferimentos severos nos ocupantes.

### Características

O dispositivo amortecedor de impacto fixo ou móvel apresenta vários modelos, conforme Figuras 7.6 e 7.7 cuja estrutura se retrai ao receber o impacto, absorvendo a energia cinética do choque.

Esses dispositivos variam tanto na largura quanto na direção longitudinal, adaptando-se à configuração do local, ou ao veículo que está o conduzindo.

As larguras variam entre os diversos modelos ensaiados e podem ser adaptados para a velocidade de projeto do local em que forem instalados, e deve proteger a largura total do obstáculo fixo.

Os dispositivos amortecedores de impacto podem ser rediretivos, quando, além de suportar impacto frontal, são capazes de redirecionar o veículo em impacto lateral, ou não rediretivos, quando não têm a capacidade de redirecionar o veículo perante impacto lateral, ou seja, funcionam somente para impacto frontal.

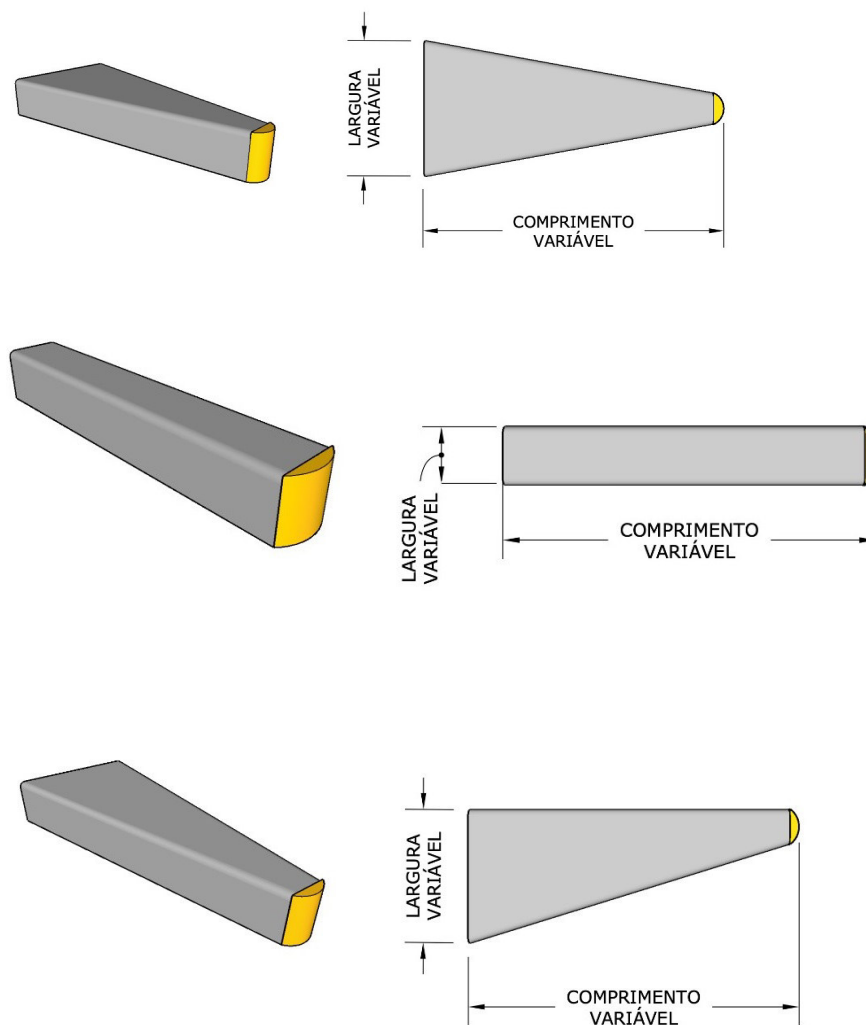


Figura 7.6



**Figura 7.7**

### **Princípios de utilização**

Os atenuadores de impacto são ideais para locais onde os obstáculos fixos não podem ser removidos, relocados, feitos colapsíveis, ou adequadamente protegidos por barreiras e defensas longitudinais, por exemplo, em bifurcações, cabines de pedágio, colunas de viaduto. Primordialmente, eles servem para reduzir a severidade dos acidentes.

Outro uso para os atenuadores de impacto está na proteção de zonas de obras e de equipes de manutenção, sendo que unidades portáteis ou temporárias foram desenvolvidas para este fim, assim como unidades de atenuadores montados em caminhão (AMC) para proteção dos trabalhos e das equipes.

### **Colocação**

O dispositivo amortecedor de impacto é determinado pela análise das características do local, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT.

## **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Os dispositivos amortecedores de impacto podem ser sinalizados com marcador de perigo e acompanhado de marcas de canalização.

### **7.2.2 TERMINAIS DE DISPOSITIVOS DE CONTENÇÃO LONGITUDINAIS**

#### **Definição**

É um conjunto de dispositivo de contenção longitudinal que permite ancorar o sistema começando na altura de projeto do dispositivo até a extremidade totalmente enterrada ou tipo de terminal acoplado ao dispositivo de contenção longitudinal que, ao ser impactado frontalmente, absorve a energia cinética do veículo errante.

Todo terminal de dispositivo de contenção longitudinal que tenha a possibilidade de ser impactado deve ter características de minimizar os efeitos do impacto.

#### **Características**

**Devem** seguir as características e dimensões estabelecidas nas normas técnicas da ABNT.

Quanto ao tipo, os terminais podem ser:

- terminal abatido
- terminal absorvedor de energia
- terminal em defesa defletida
- terminal desviado

## **Princípios de Utilização**

O terminal de dispositivo de contenção longitudinal é determinado pela análise das características do local, conforme critérios estabelecidos nas normas técnicas da ABNT.

## **Colocação**

O terminal deve ser implantado de acordo com as normas técnicas da ABNT.

## **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

O terminal de dispositivo de contenção longitudinal pode ser sinalizado com marcador de perigo



## 8 DISPOSITIVOS ANTIOFUSCANTE E BARREIRA ACÚSTICA

São dispositivos utilizados para minimizar os efeitos do ofuscamento ou da poluição sonora provocada pelos veículos automotores.

### 8.1 Dispositivos Antiofuscante

O dispositivo Antiofuscante é um dispositivo de proteção visual utilizado para eliminar ou minimizar o ofuscamento dos condutores, provocado pela luz dos faróis dos veículos que circulam no sentido oposto ou por interferências luminosas adjacentes à via. Também é utilizado para minimizar o incômodo causado a moradores lindeiros à via. A eliminação ou a minimização desse efeito é obtida pela vedação ou difusão da luz, trazendo benefícios diretos à segurança viária.

O dispositivo Antiofuscante podem ser:

- a) Chapa expandida,
- b) Lamela plástica;

#### 8.1.1 Dispositivos Antiofuscante

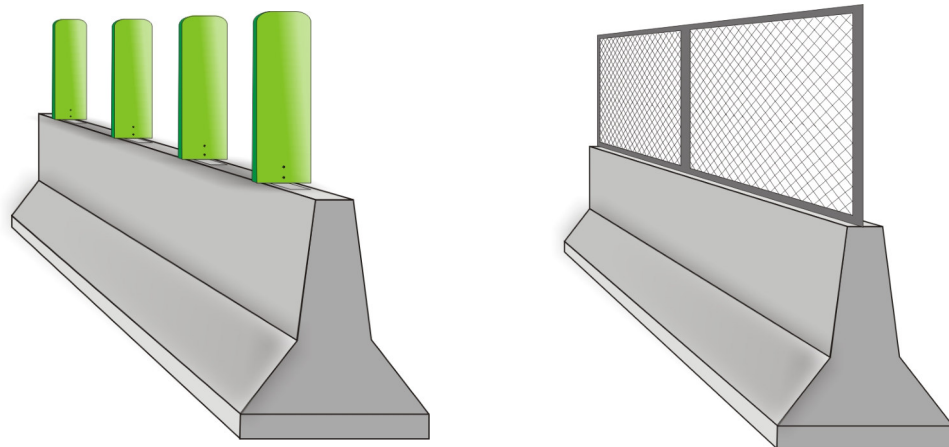


Figura 8.1

#### Definição

O dispositivo antiofuscante é um conjunto de peças instalados na divisória de pistas de sentidos opostos de uma via com a finalidade de eliminar ou

Dispositivos

minimizar o ofuscamento dos condutores provocado pela luz dos faróis dos veículos que circulam no sentido oposto ou em situações similares (Figura 8.1).

### **Características**

O dispositivo **deve** atender aos seguintes requisitos:

- Proporcionar uma faixa de proteção visual com altura mínima de 1,75m do nível do solo, sem considerar o desnível e o afastamento entre as faixas de rodagem, nela incluída a altura de dispositivo de contenção veicular (defensa metálica ou barreira de concreto) porventura existente;
- Possibilitar boa visibilidade lateral da pista oposta através de seus elementos;
- Ser durável e resistente a intempéries e ação solar;
- Ser projetada para resistir ao peso próprio, cargas acidentais, ação do vento e variações de temperatura;
- Apresentar aspecto agradável, com elementos de cores neutras e foscas;
- Permitir a travessia de pessoas de uma pista a outra, para trabalhos de manutenção, atendimento ou prestação de socorro em caso de acidente, através de abertura máxima de 1,0m em locais determinados em projeto.
- não utilizar peças ou conjuntos que possam representar perigo aos usuários da via em caso de acidentes e que possam agravar as suas consequências, conforme dispositivos de contenção previstos nas ABNT NBR 15486, ABNT NBR 14885 e ABNT NBR 6971.

A seguir, são apresentadas as características dos dispositivos mais utilizados:

- **Chapa expandida** - confeccionada em aço-carbono e montada sobre sistema de contenção veicular. Deve ser instalado e fixado sobre barreira rígida ou defensas metálicas, desde que atenda aos requisitos estabelecidos nas ABNT NBR 15486, ABNT NBR 14885 e ABNT NBR 6971.
- **Lamela plástica** - constituída por lâminas plásticas verticais de superfície lisa na cor verde, montadas sequencialmente sobre sistema de contenção veicular. A lamela **deve** ser moldada como peça única (distância  $\leq 0,90$ cm).

Dispositivos

**Deve** ser instalado e fixado sobre barreira rígida ou defensas metálicas, desde que atenda aos requisitos estabelecidos nas ABNT NBR 15486, ABNT NBR 14885 e ABNT NBR 6971.

**Deve** atender às normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

### **Princípios de Utilização**

Os Dispositivos Antiofuscante **devem** ser utilizada no canteiro divisor de fluxos opostos de uma via, para bloquear a luz dos faróis dos veículos que provoca ofuscamento nos condutores dos veículos que transitam no sentido oposto, em local desprovido de iluminação pública e em locais onde ocorre ofuscamento devido a interferências luminosas adjacentes à via, tais como refletores de edificações, sistemas de sinalização de aeroportos e outros.

Pode também ser utilizada para minimizar o incômodo provocado pela luz dos faróis de veículos em moradores de edificações lindeiras à via.

A necessidade de seu uso **deve** levar em consideração a largura do canteiro divisor de pista, o Volume Diário Médio – VDM da via, a composição do tráfego, a geometria da via e o histórico de acidentes.

### **Colocação**

Deve ser instalados os dispositivos antiofuscantes sobre a base de dispositivos de contenção longitudinais (barreira de concreto ou defesa metálica) em canteiros ou faixas de segurança centrais das rodovias dotadas de duas pistas ou mais, bem como de sistemas antiofuscantes laterais em divisórias entre as vias principais e as vias marginais com fluxos opostos, sempre que houver a necessidade de bloquear o ofuscamento causado pelo fluxo oposto. Deve ser considerado pelo projetista o seguinte:

a) segmentos da via onde o ofuscamento é conhecido por ser um problema, com base na experiência e/ou dados disponíveis;

Dispositivos

b) histórico de acidentes, comparando segmentos semelhantes da via, onde há um maior número de acidentes que a média atribuída ao brilho ou com brilho do farol sendo um fator contribuinte, no relatório do acidente;

c) três ou mais das seguintes características são atendidas:

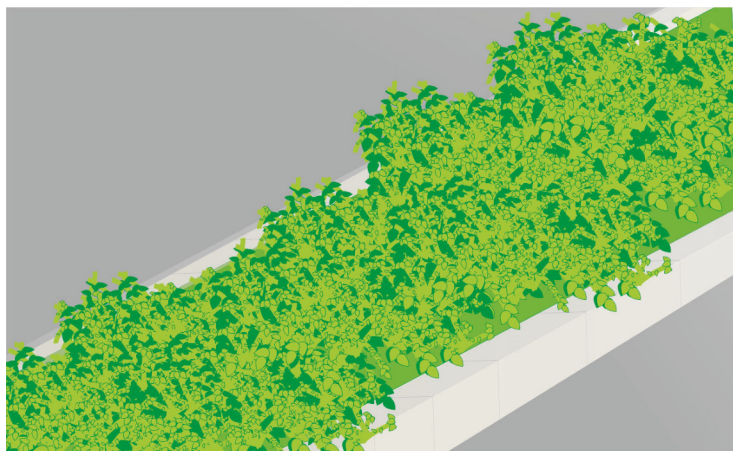
- canteiro central ou lateral menor do que 6 m e considerando as pistas niveladas;
- VDM superior a 20 000 veículos por dia;
- porcentagem maior do que a usual (25 %) de veículos pesados presentes;
- ausência de iluminação da via.

Circunstâncias especiais de projeto podem justificar a instalação de dispositivos antiofuscantes em canteiros centrais mais largos, ou em acostamentos laterais, visando, neste caso, evitar interferências com sistemas de iluminação vizinhos e/ou bloquear a luz que pode penetrar em matas e florestas.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Pode ser instalado sobre dispositivos de contenção veicular.

#### **8.1.2 Barreira Antiofuscamento Natural - Vegetação**



**Figura 8.2**

### **Definição**

A Barreira Antiofuscamento Natural é constituída de vegetação formada por arbustos plantados ao longo do canteiro central de forma adequada para eliminar ou minimizar o ofuscamento dos condutores provocado pelos faróis dos veículos que circulam na pista oposta (Figura 8.2).

### **Características**

A vegetação **deve** ser composta por arbustos resistentes à ação de gases emitidos pelos veículos automotores.

## 8.2 Barreira Acústica



Figura 8.3

### Definição

A barreira acústica é um dispositivo utilizado para bloquear a propagação do som proveniente dos veículos automotores, minimizando a sua intensidade nas áreas adjacentes à via (Figura 8.3).

### Características

É constituída dos mais diversos materiais, como placas de concreto armado ou leve, paredes de alvenaria convencional, madeira, chapas transparentes em acrílico ou material similar, entre outros com alta capacidade de absorção e dissipação de ondas sonoras, mitigando os seus efeitos.

A atenuação do ruído está diretamente relacionada com a geometria e dimensões da barreira acústica, bem como com o seu material, forma e textura.

### Dimensões

A determinação da altura da barreira acústica está diretamente relacionada com o resultado final da atenuação sonora e com o seu efeito plástico sobre a paisagem e **deve** ser estudada criteriosamente caso a caso pela engenharia. Sua altura mínima é de 1,50m (Figura 8.4).

Dispositivos

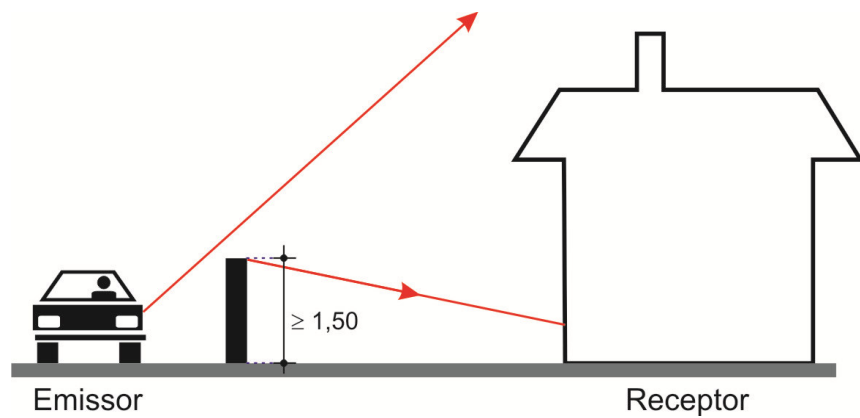


Figura 8.4

### Princípios de Utilização

A barreira acústica pode ser utilizada em via, trecho de via ou área que possui ocupação urbana lindeira sensível ao ruído proveniente dos veículos automotores.

### Colocação

Para sua melhor eficácia, a barreira acústica **deve** ser projetada e implantada de modo a interceptar a maior porcentagem possível de raios sonoros retilíneos que incidem diretamente sobre o receptor, bem como os provenientes de sua reflexão sobre o solo. Com isso, uma porcentagem das ondas sonoras volta para a fonte (A), outra alcança o receptor, de forma mais atenuada, por vibração (B) ou por difração de topo (C) (Figura 8.5).

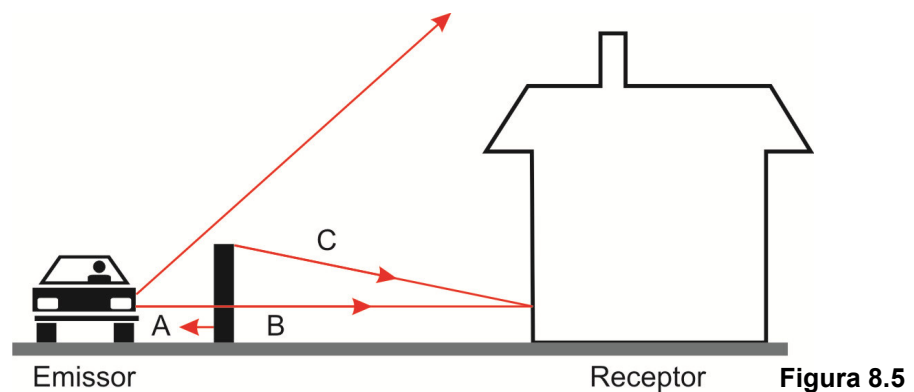
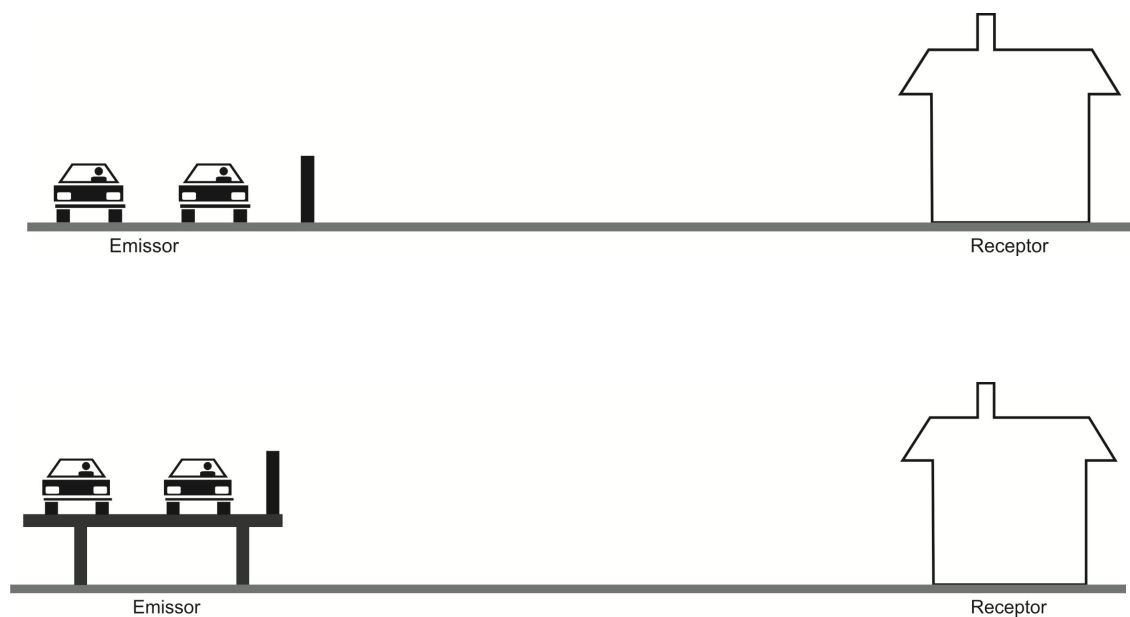


Figura 8.5

Dispositivos

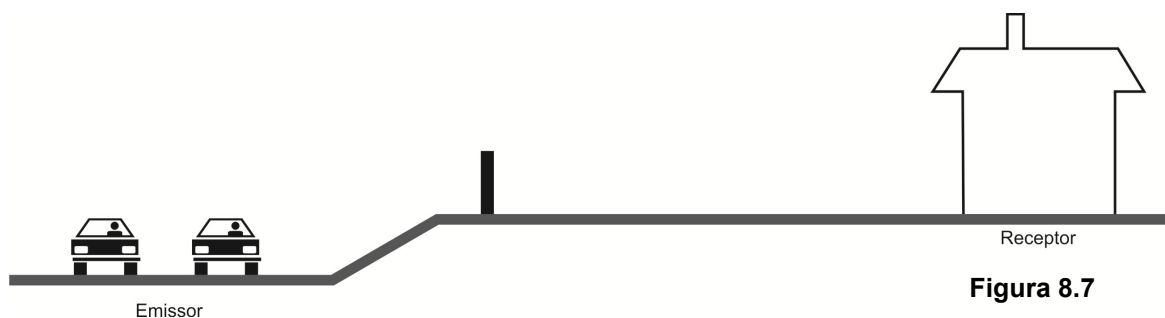
A escolha do local de implantação da barreira acústica **deve** levar em consideração que a propagação do som ocorre em todas as direções e as variações de intensidade estão diretamente relacionadas ao posicionamento da fonte (trânsito) em relação ao receptor (conjunto habitacional, por exemplo), à ventilação e à temperatura ambiente.

O comportamento dos raios sonoros indica que a barreira acústica **deve** ser implantada o mais próximo possível da fonte sonora quando esta se localiza no mesmo nível ou em plano mais elevado que o receptor (Figura 8.6).



**Figura 8.6**

Nos casos em que o receptor se encontra em plano mais elevado, a barreira acústica **deve** ser implantada mais próxima a ele (Figura 8.7).



**Figura 8.7**



## 9 DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO PARA PEDESTRES OU CICLISTAS

São dispositivos de proteção utilizados para direcionar, reter ou bloquear o fluxo de pedestres ou ciclistas para eliminar potenciais pontos de conflitos com os veículos, e aumentar a segurança do trânsito.

Esses dispositivos contribuem para o arranjo adequado do espaço viário e quando implantados sobre a calçada fazem parte do mobiliário, **não devendo** jamais agredir o espaço urbano. Portanto, **devem** compor um conjunto homogêneo e integrado e receber cuidados de manutenção constantes, para que não venham a degradar a paisagem urbana.

O tratamento paisagístico adequado pode influir no correto comportamento dos pedestres ou ciclistas.

Os dispositivos de proteção a pedestres ou ciclistas são classificados em:

- Dispositivo de retenção e canalização;
- Dispositivo de contenção e bloqueio;
- Dispositivo de bloqueio de veículos em calçada ou via exclusiva para pedestres.

## 9.1 Dispositivo de Retenção e Canalização

O dispositivo de retenção e canalização tem a finalidade de disciplinar, reter, direcionar e segregar o fluxo de pedestres ou ciclistas, impedindo seu acesso a pontos indesejados ou criando espaços exclusivos. Os dispositivos mais utilizados são: gradil, vaso, floreira e cerca viva.

### 9.1.1 Gradil



Figura 9.1

#### Definição

O gradil é um dispositivo de retenção e canalização destinado a disciplinar, direcionar e segregar o fluxo de pedestres ou ciclistas, impedindo seu acesso a pontos indesejados ou criando espaços exclusivos (Figura 9.1).

#### Características

O gradil pode ser classificado nos seguintes tipos:

- **Fixo ou Portátil**

O gradil fixo é cravado no piso ou pavimento. É caracterizado pelo uso permanente, conforme a Figura 9.2, enquanto o portátil é mais utilizado em situações de uso temporário segundo a Figura 9.3.

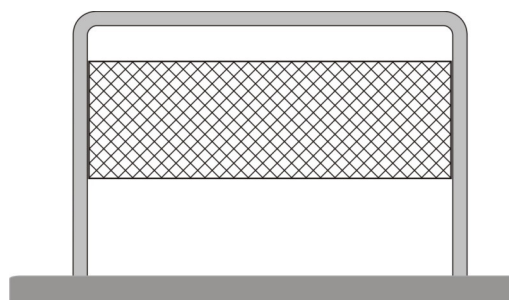
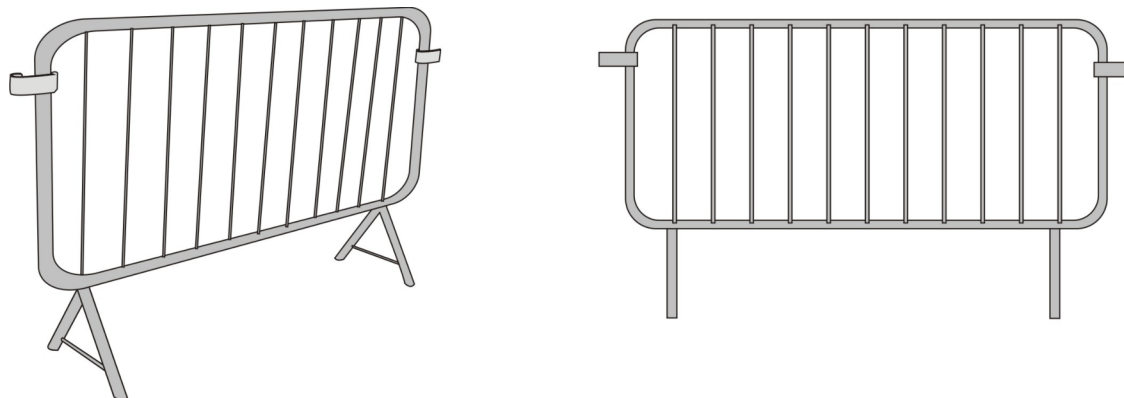


Figura 9.2

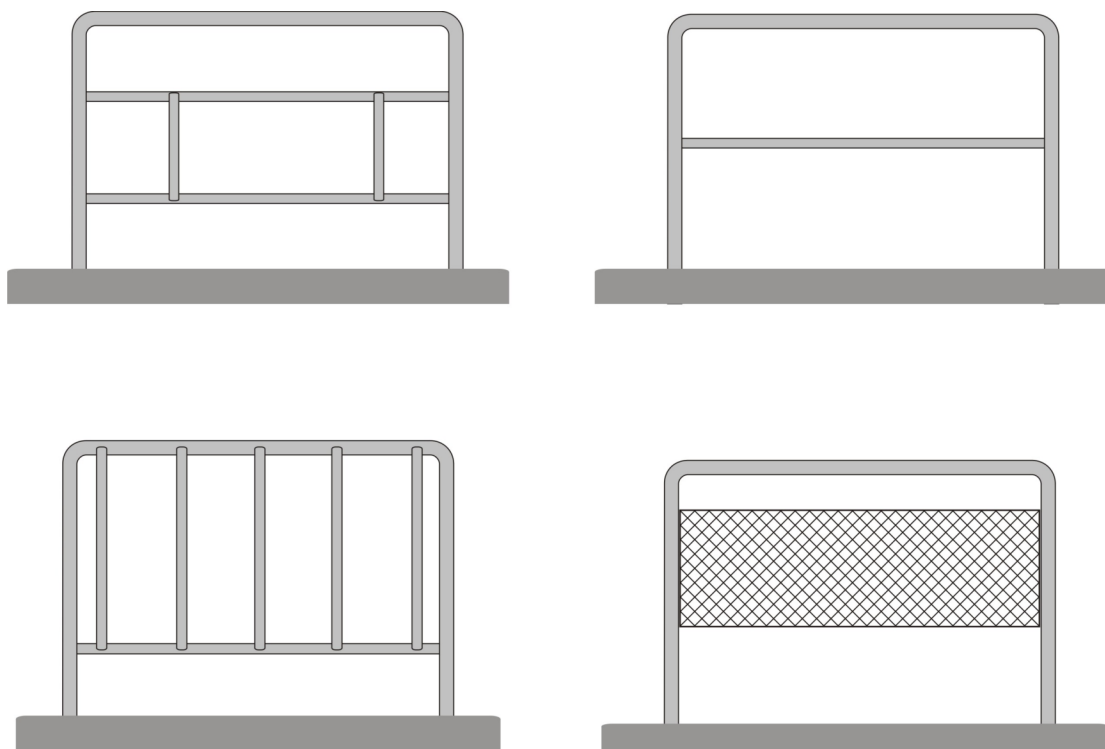
O gradil portátil é constituído de módulos intertravados, destinados a canalizar o fluxo de pedestres ou ciclistas em situações de uso temporário, conforme descrito no item 11.10 deste Manual (Figura 9.3).



**Figura 9.3**

- **Rígido ou Maleável**

O gradil rígido é constituído de uma estrutura composta por elementos ou placas vazadas (Figura 9.4).



**Figura 9.4**

O gradil maleável é constituído de uma estrutura composta por elementos verticais cravados no pavimento e unido por correntes (Figura 9.5).

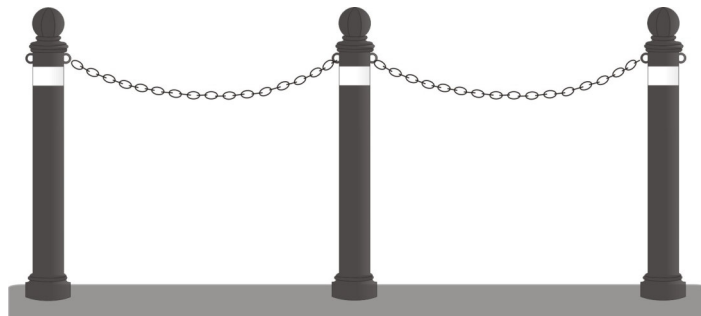


Figura 9.5

O uso do gradil rígido é mais apropriado quando se pretende estabelecer uma restrição mais imperativa ao fluxo de pedestres, enquanto que o maleável quando é necessário fundamentalmente o direcionamento dos pedestres.

- **Modular ou Contínuo**

Considera-se modular o gradil executado em módulos, segundo a Figura 9.6, e contínuo quando forma uma única peça, conforme a Figura 9.7.

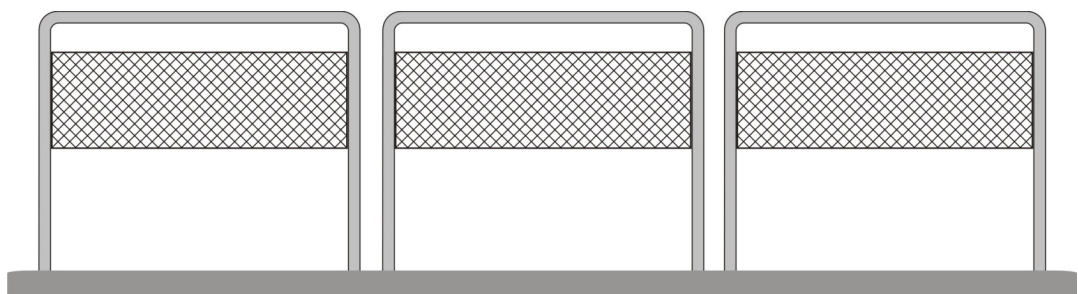


Figura 9.6

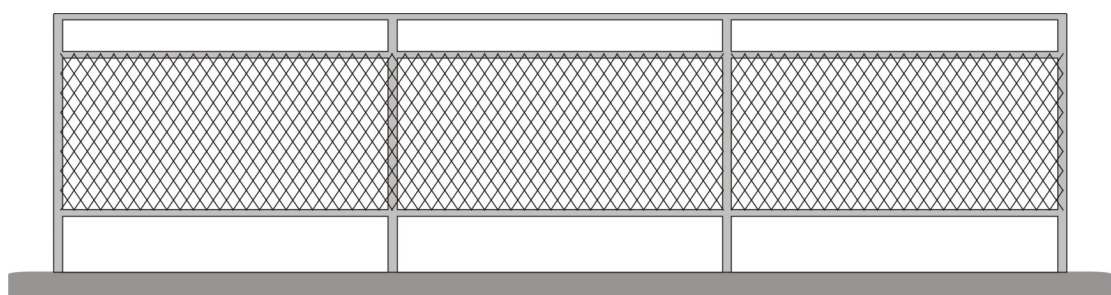


Figura 9.7

O gradil **deve** apresentar as seguintes características:

- Permitir adequação à geometria do local, tal como trecho em curva, e às especificações de projeto;
- Permitir a manutenção de bueiro, poço de visita, caixa de passagem e outros equipamentos, quando instalado de forma fixa;
- Permitir a visualização do pedestre, mesmo criança, pelo condutor, e a visualização dos veículos pelo pedestre, em toda a sua extensão;
- Permitir a intervisibilidade “veículo x veículo”;
- Apresentar estrutura que dificulte a sua transposição pelo pedestre;
- Não apresentar elementos pontiagudos e cantos vivos;
- Não conter elementos que possam desviar a atenção dos pedestres ou dos condutores de veículos.

#### Dimensões:

O gradil **deve** apresentar as seguintes dimensões:

- Fixo e rígido: altura mínima de 1,10m e máxima de 1,20m. O vão livre inferior **deve** ser de no máximo 0,40m (Figura 9.8).

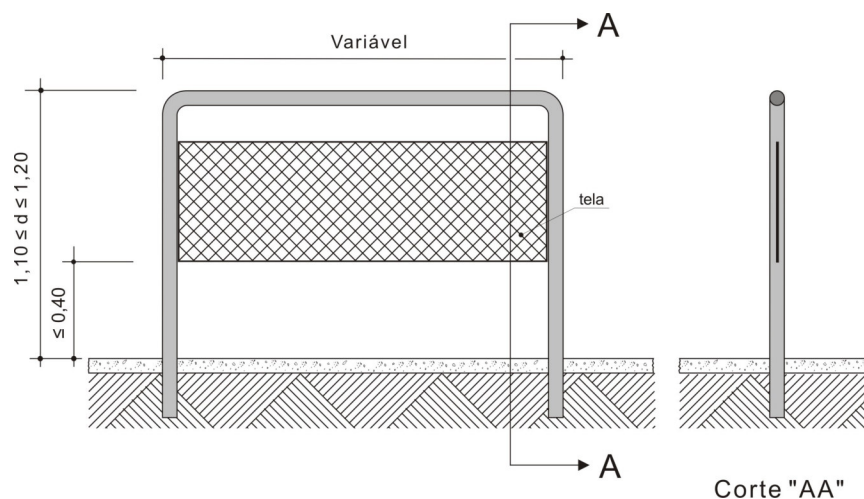
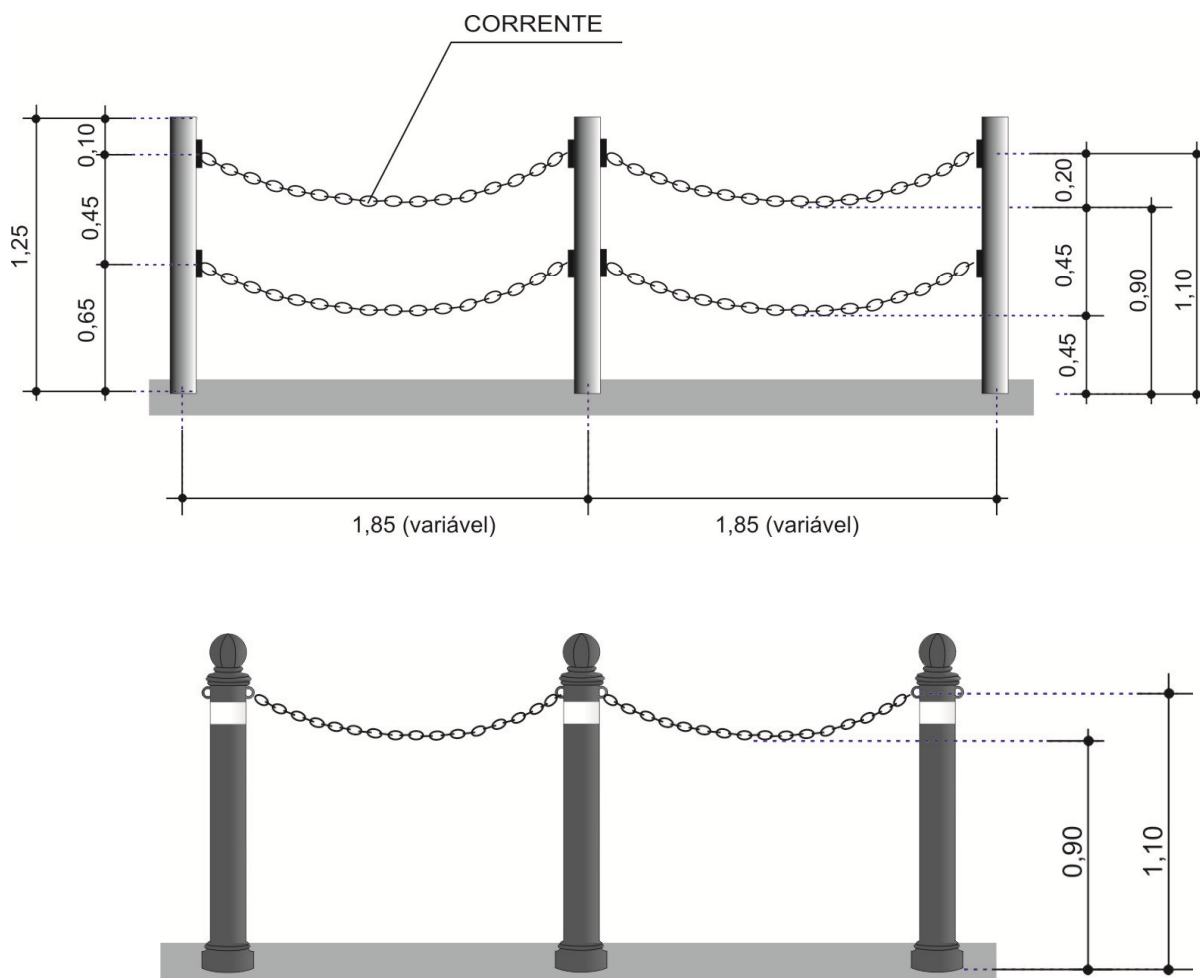


Figura 9.8

- Fixo e maleável: altura da corrente de no máximo 1,10m nas extremidades e de 0,90m no ponto mais baixo, conforme Figura 9.9.

Dispositivos



**Figura 9.9**

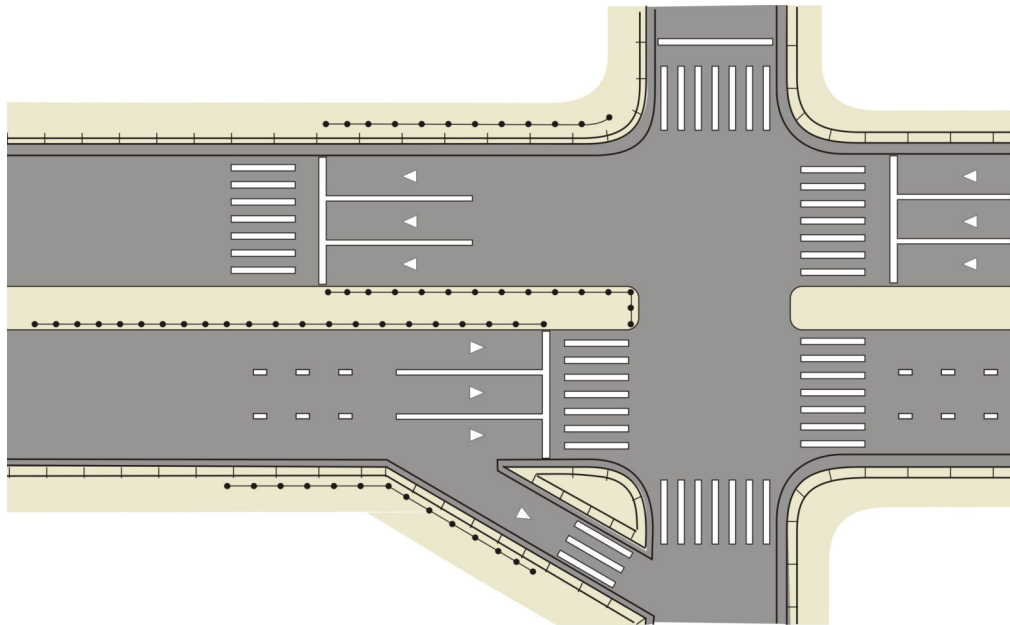
- Portátil: **deve** obedecer as dimensões descritas no item 11.10 deste Manual.

### **Princípios de Utilização**

O gradil pode ser utilizado em situações, tais como:

- Onde existe a necessidade de se concentrar as travessias em local seguro, devido à existência de travessias dispersas com risco de atropelamento;
- Em locais onde, por motivos operacionais ou de segurança, torna-se necessário desviar o trajeto do pedestre de sua linha natural de desejo, como é o caso, entre outros, de travessia recuada da esquina ou travessia desalinhada (Figura 9.10);

- Em frente a edificações que concentram pessoas, tais como escolas, terminais de ônibus, estações de trem, estádios e ginásios esportivos, hospitais, cinemas, teatros, cemitérios;
- em canteiro central, quando a travessia de pedestre for descontínua, ou seja, quando os eixos das faixas de pedestres estão deslocados (Figura 9.10).



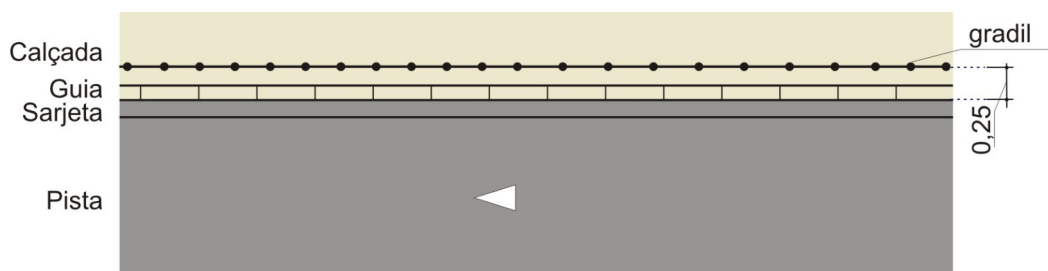
**Figura 9.10**

O uso de gradil **deve**, sempre que possível, garantir o menor percurso aos pedestres, para não estimular comportamentos inadequados como o de contornar ou saltar o dispositivo, criando riscos de atropelamento.

### Colocação

A colocação de gradil rígido **deve**:

- Manter um afastamento lateral do meio fio de 0,25m (Figuras 9.11 e 9.12);



**Figura 9.11**

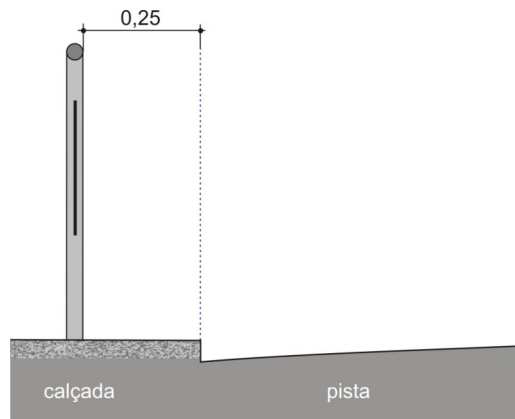


Figura 9.12

- Ser interrompida ou manter uma distância de no máximo 0,10m dos equipamentos urbanos, tais como poste, poço de visita, caixa do correio, cabine telefônica, banca (Figura 9.13);

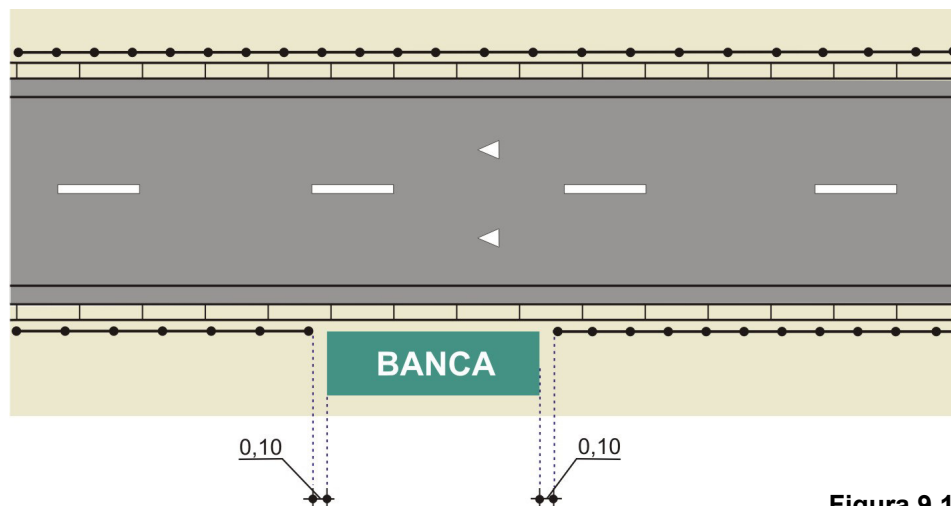


Figura 9.13

- Manter uma distância de 0,05m a 0,10m entre os módulos para evitar a passagem de pedestres (Figura 9.14).

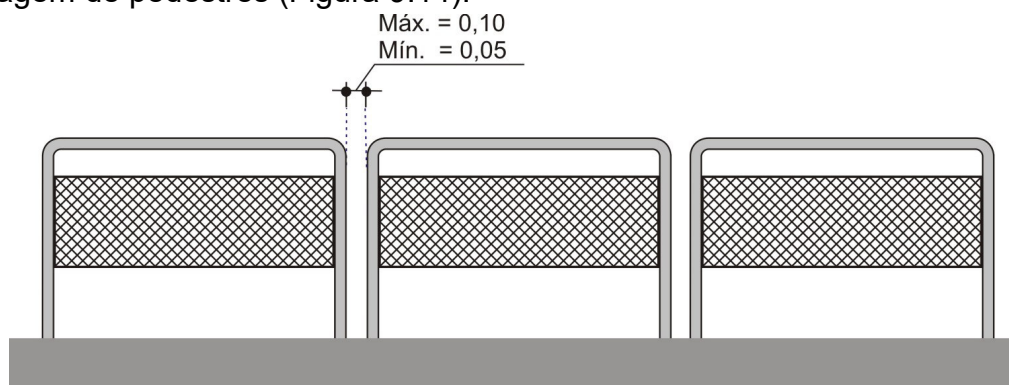
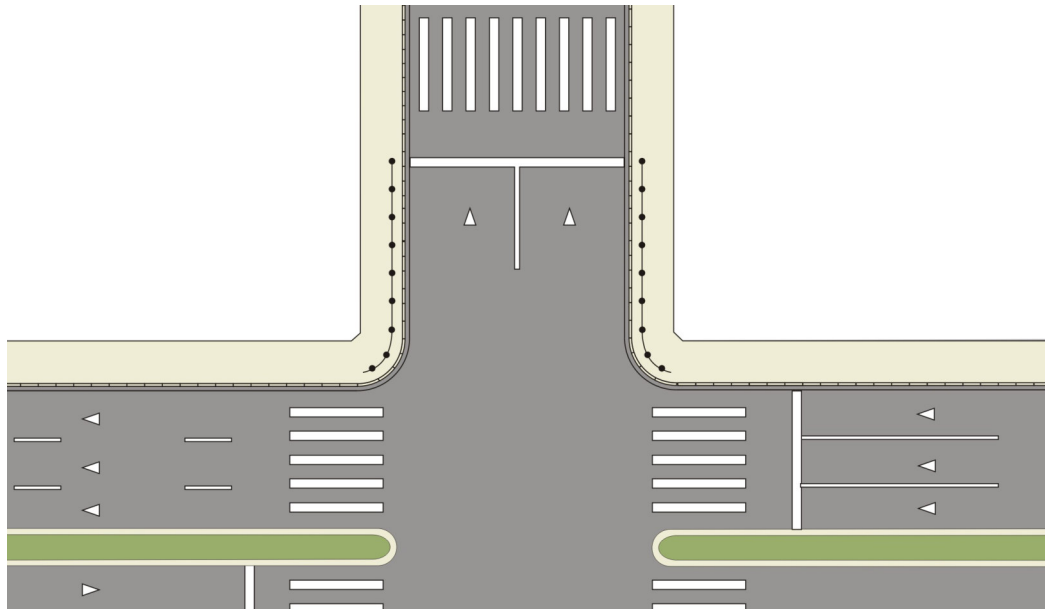


Figura 9.14



- Preservar o acesso à guia rebaixada em calçada para entrada e saída de veículos.
- Bloquear toda a curva da esquina, direcionando o pedestre até a travessia recuada (Figura 9.15).



**Figura 9.15**

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Para o caso de travessia de pedestres sinalizada, pode ser implantada sinalização vertical indicativa e educativa para o pedestre, mostrando o local dessa travessia, para estimular um comportamento adequado à sua segurança.

O gradil pode ser utilizado associado a outros elementos de proteção, tais como cerca viva, floreiras, dispositivos de concreto ou outros mobiliários, como bancos, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado.

### 9.1.2 Cerca Viva

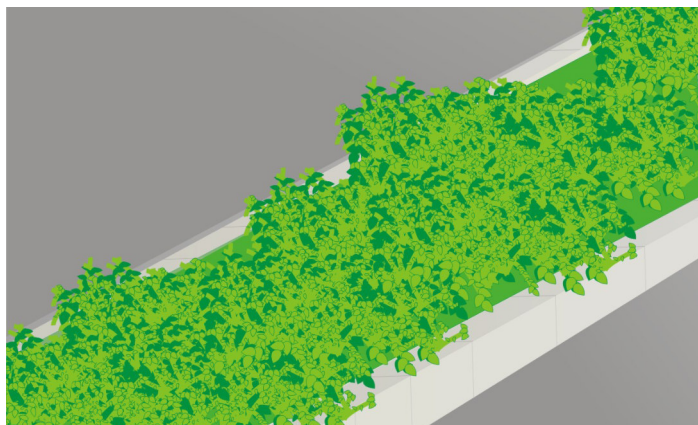


Figura 9.16

#### Definição

A cerca viva é um sistema de retenção e canalização constituído de vegetação plantada e tratada, com a finalidade de disciplinar, direccionar e segregar o fluxo de pedestres ou ciclistas, impedindo seu acesso a pontos indesejados ou criando espaços exclusivos.

#### Características

A cerca viva **deve** dificultar a transposição por pedestres ou ciclistas, resistentes à ação de gases emitidos pelos veículos automotores. **Não devem** ser utilizadas plantas espinhosas.

#### Princípios de Utilização

**Não deve** ser utilizada em locais onde é necessário garantir a visibilidade entre veículos ou entre veículos e pedestres.

#### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Para o caso de travessia de pedestres sinalizada, pode ser implantada sinalização vertical indicativa e educativa para o pedestre, mostrando o local dessa travessia, para estimular um comportamento adequado à sua segurança.

A cerca viva pode ser utilizada em associação a outros elementos de proteção, tais como gradil, floreiras, dispositivos de concreto ou outros mobiliários, como bancos, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado.

Dispositivos

### 9.1.3 Dispositivo de Contenção e Bloqueio

#### Definição

O dispositivo de contenção e bloqueio tem a finalidade de impedir a circulação de pedestres ou ciclistas por trajetos indesejados.

#### Características

O dispositivo de contenção e bloqueio constitui-se de estrutura rígida, fechada por elementos que resistam a ações de vandalismo. Pode ser formada por uma peça única (

Figura 9.17), ou por composição com dispositivos de contenção viária veicular (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

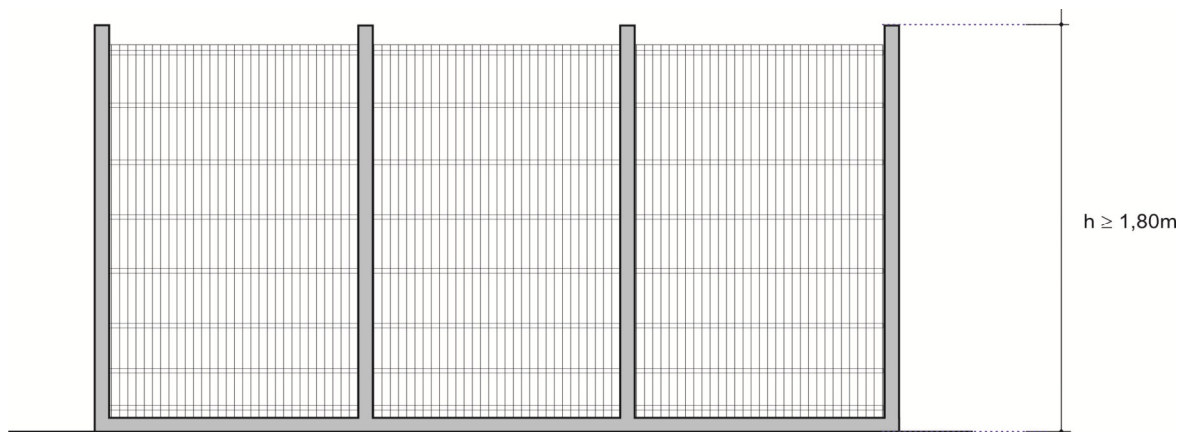
#### Dimensões

O dispositivo de contenção e bloqueio **deve** ter altura mínima de:

$h \geq 1,80\text{m}$ , quando fixado no solo (

Figura 9.17);

- $h \geq 2,00\text{m}$ , quando fixado sobre barreira de concreto (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).



Dispositivos

Figura 9.17

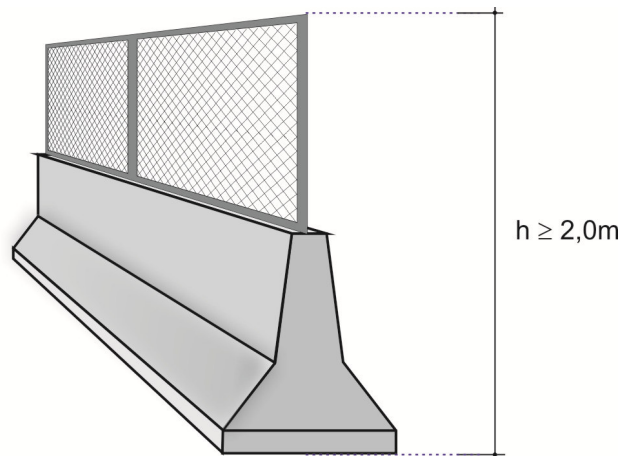


Figura 9.18

### Princípios de Utilização

O dispositivo **de** contenção e bloqueio **deve** ser utilizado em local onde é necessário impedir a travessia indesejada e perigosa de pedestres ou ciclistas, que ocorre em geral sob passarela, ponte e viaduto e como bloqueio temporário da via, no caso de obra, serviço ou evento.

### Colocação

**Deve** ser colocado no local em que se deseja bloquear a travessia de pedestres ou ciclistas.

Dispositivos

No caso de passarela, o dispositivo **deve** ser colocado antes e depois dela, com a seguinte extensão:

- em via urbana: mínimo de 50m ( );
- em via rural e via urbana de trânsito rápido: mínimo de 300m ( );
- ).

No caso de canteiro central com defesa metálica ou barreira de concreto, pode ser colocado sobre esses dispositivos de contenção lateral.

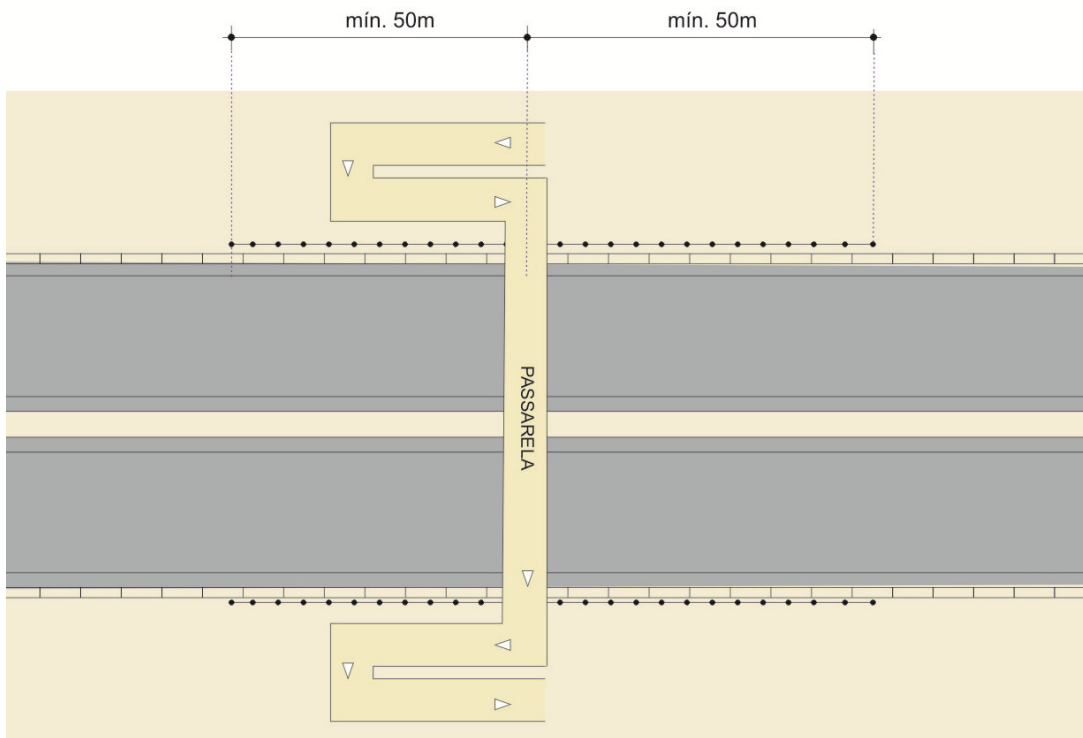


Figura 9.19

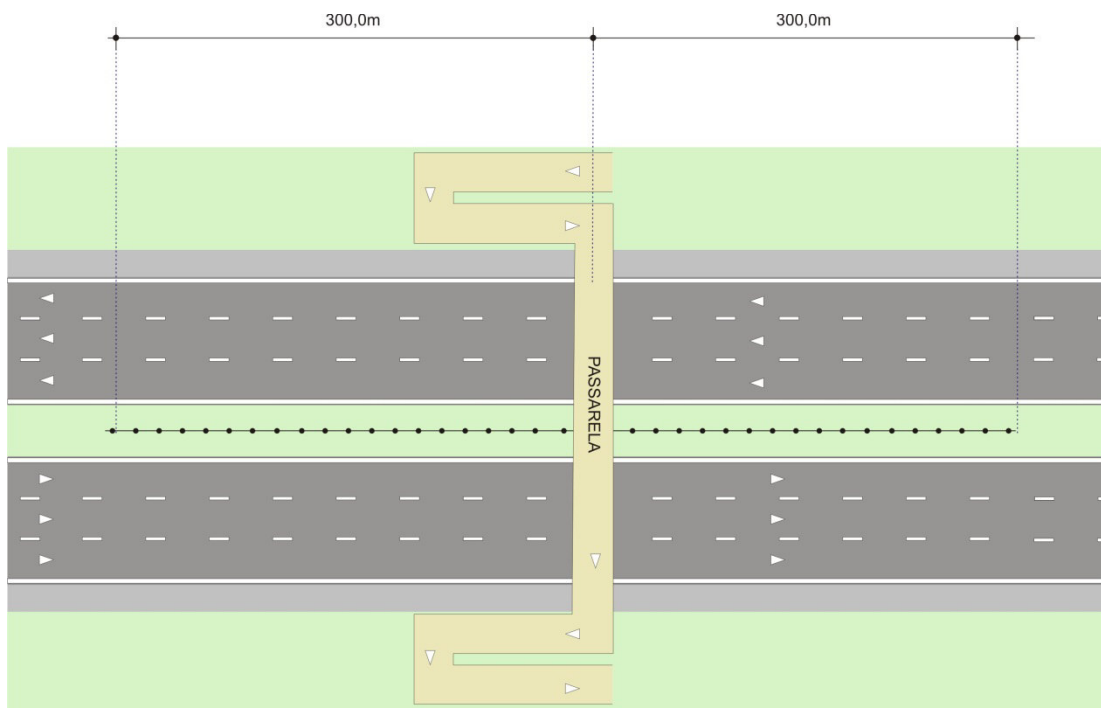


Figura 9.20

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Para o caso de travessia de pedestres sinalizada ou em desnível, pode ser implantada sinalização vertical indicativa para o pedestre, mostrando o local dessa travessia.

## 9.2 Dispositivo de Contenção e Bloqueio

### Definição

O dispositivo de contenção e bloqueio tem a finalidade de impedir a circulação de pedestres ou ciclistas por trajetos indesejados.

### Características

Dispositivos

O dispositivo de contenção e bloqueio constitui-se de estrutura rígida, fechada por elementos que resistam a ações de vandalismo. Pode ser formada por uma peça única (Figura 9.17), ou por composição com dispositivos de contenção viária veicular (Figura 9.18).

### Dimensões

O dispositivo de contenção e bloqueio **deve** ter altura mínima de:

- $h \geq 1,80\text{m}$ , quando fixado no solo (Figura 9.21);  
 $h \geq 2,00\text{m}$ , quando fixado sobre barreira de concreto ( )
- ).

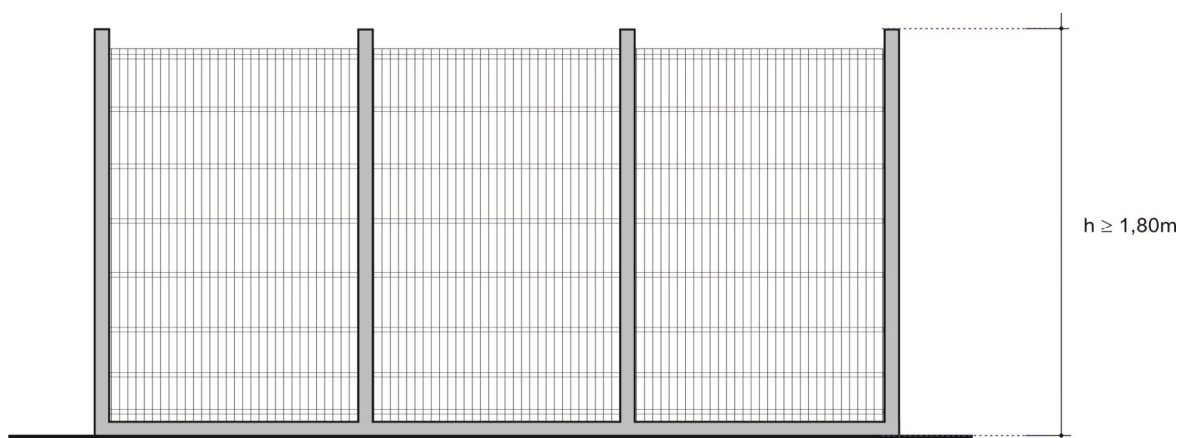


Figura 9.21

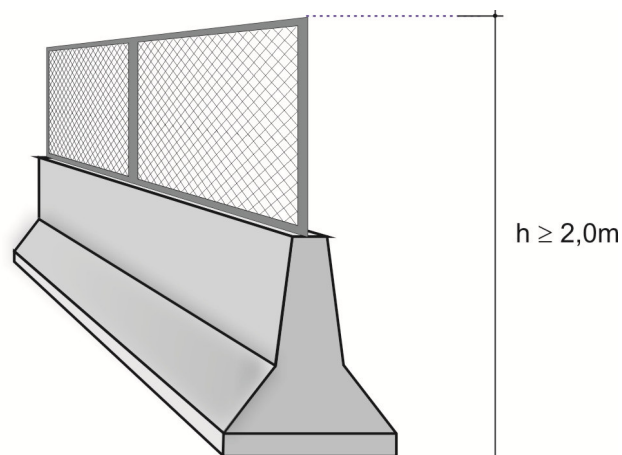


Figura 9.22

### Princípios de Utilização

O dispositivo **de** contenção e bloqueio **deve** ser utilizado em local onde é necessário impedir a travessia indesejada e perigosa de pedestres ou ciclistas,

Dispositivos

que ocorre em geral sob passarela, ponte e viaduto e como bloqueio temporário da via, no caso de obra, serviço ou evento.

### **Colocação**

**Deve** ser colocado no local em que se deseja bloquear a travessia de pedestres ou ciclistas.

No caso de passarela, o dispositivo **deve** ser colocado antes e depois dela, com a seguinte extensão:

em via urbana: mínimo de 50m (

**Figura 9.24**

- );
- em via rural e via urbana de trânsito rápido: mínimo de 300m (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

No caso de canteiro central com defesa metálica ou barreira de concreto, pode ser colocado sobre esses dispositivos de contenção lateral.



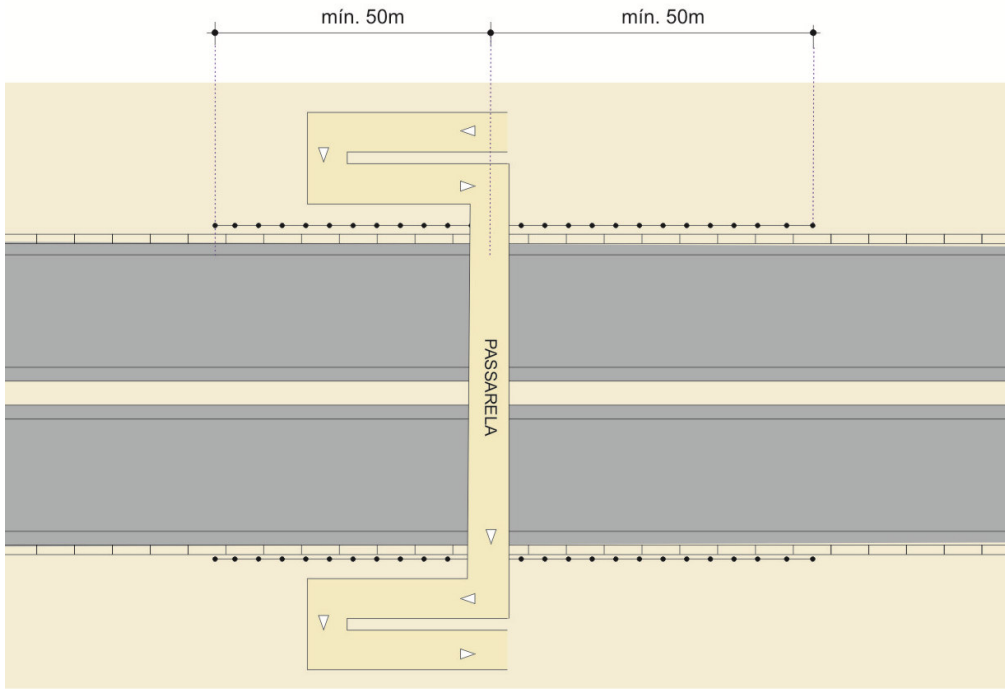


Figura 9.23

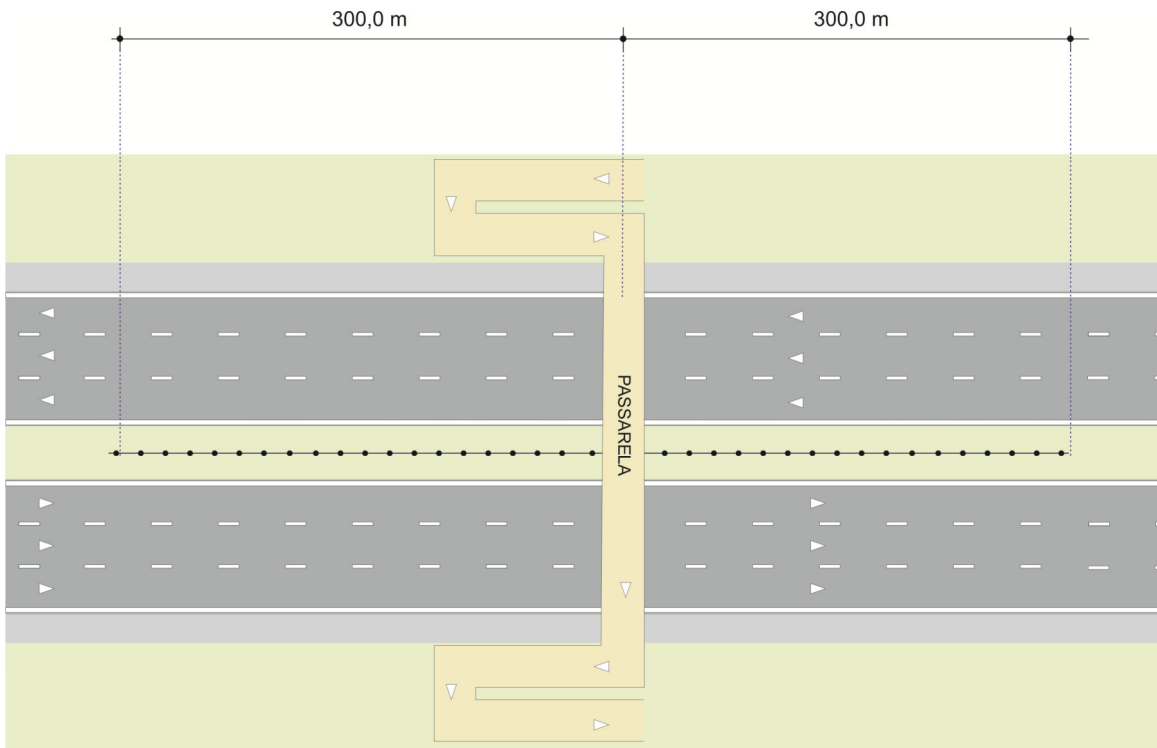


Figura 9.24

Dispositivos

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Para o caso de travessia de pedestres sinalizada ou em desnível, pode ser implantada sinalização vertical indicativa para o pedestre, mostrando o local dessa travessia.

### **9.3 Dispositivo de Bloqueio de Veículo em Calçada ou em Via Exclusiva de Pedestres**

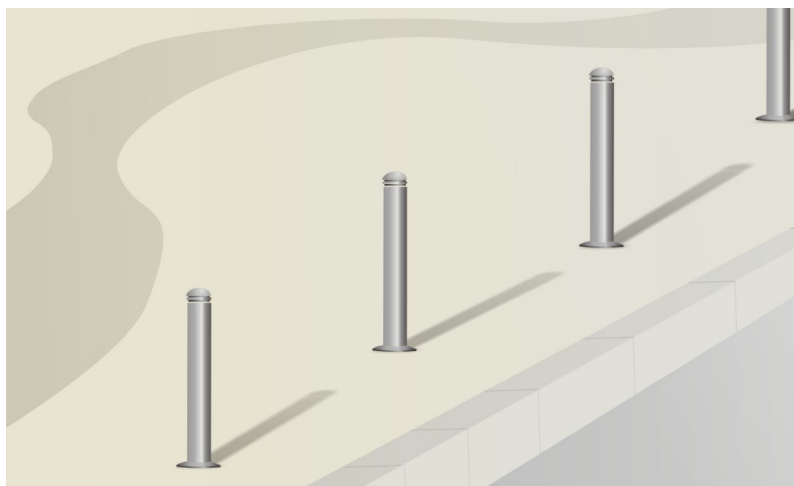
O dispositivo de bloqueio de veículo em calçada ou em via exclusiva de pedestres tem a finalidade de garantir a proteção de pedestres e impedir o estacionamento e a circulação de veículos sobre calçadas, em outros casos, servindo também como elemento delimitador entre a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres.

**Deve** apresentar desenho adequado, de forma a integrar, harmonizar e valorizar o espaço urbano.

Os dispositivos mais usados são:

- Pilarete
- Dispositivo de concreto (tronco de pirâmide, esfera, etc.)
- Vaso

#### **9.3.1 Pilarete**



Dispositivos

Figura 9.25

### Definição

O pilarete é um dispositivo destinado a impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos sobre calçada. Em outras situações, serve também como elemento delimitador entre a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres.

### Características

O pilarete é fabricado, em geral, em aço galvanizado ou zincado, ou outros materiais que sejam resistentes a intempéries. Pode ser implantado diretamente na calçada, através de concretagem ou sobre uma base chumbada no piso. Pode apresentar desenhos diversos em função da paisagem urbana (Figura 9.26).

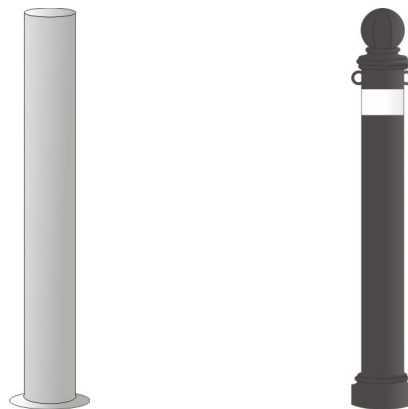
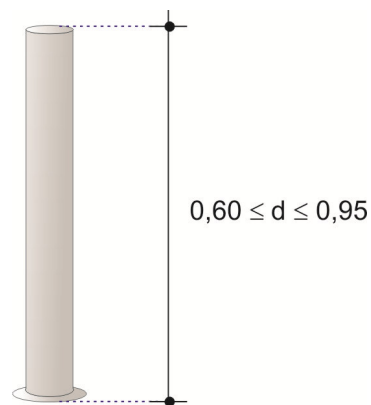


Figura 9.26

### Dimensões

A altura pode variar de 0,60m a 0,95m (Figura 9.27).



### Dispositivos

### Princípios de Utilização

Esse dispositivo pode ser utilizado:

- quando se deseja impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos sobre calçadas;
- onde ocorre a necessidade de delimitar a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres.

**Não deve** ser colocado em guia rebaixada utilizada para entrada e saída de veículos e **deve** ser colocado de forma a garantir o acesso de veículos de emergência, quando necessário.

O pilarete constitui obstáculo rígido aos veículos, **devendo** ser evitado em vias com velocidade acima de 50km/h e onde o risco de choque frontal é alto.

### Colocação

Pode ser colocado em locais onde se deseja melhorar o conforto e a segurança de pedestres, sem constituir obstáculo a eles.

**Deve-se** ter atenção especial à circulação de deficientes visuais que percebem melhor os dispositivos contínuos e têm dificuldade de percepção de obstáculos pontuais.

A implantação de pilarete na via **deve**:

- Assegurar uma largura mínima de 1,20m de passeio para circulação de pedestres e, sempre que possível, garantir um caminhar confortável;
- Ser colocado de tal forma que sua continuidade visual seja perceptível dia e noite.

A distância do pilarete à guia **deve** ser de no mínimo 0,30m e no máximo 0,50m (FigurasFigura 9.28 e Figura 9.29).

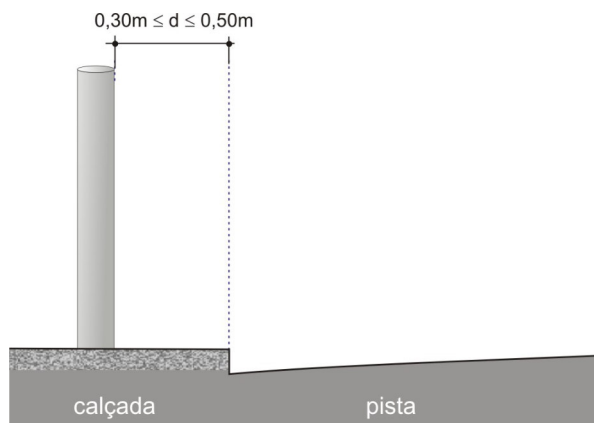


Figura 9.28

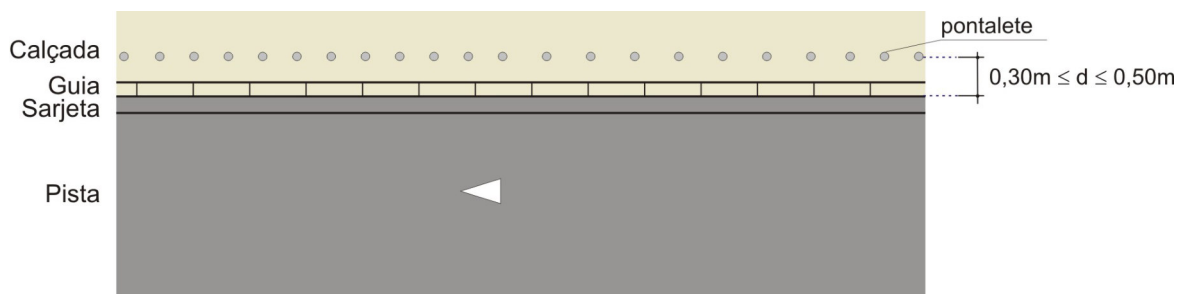


Figura 9.29

O espaçamento entre pilaretes **deve** ser menor ou igual a 1,50m, a fim de evitar a passagem de veículos entre eles (Figura 9.30).

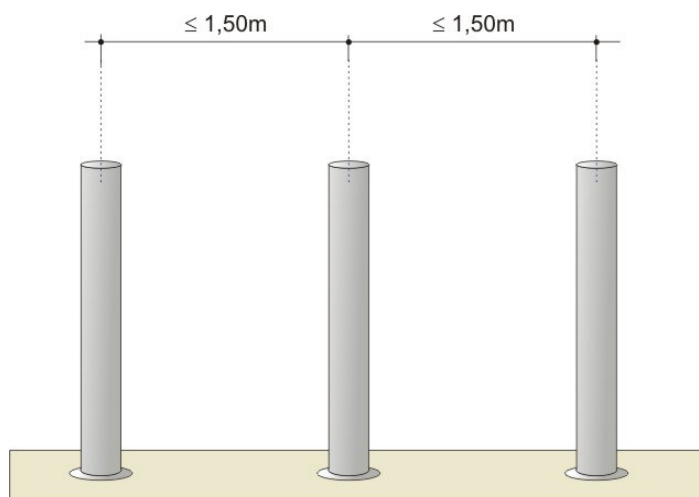


Figura 9.30

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

O pilarete pode ser utilizado associado a outros elementos de proteção, tais

Dispositivos

como vasos, dispositivos de concreto ou outros mobiliários, tais como bancos, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado.

### 9.3.2 Dispositivo de Concreto

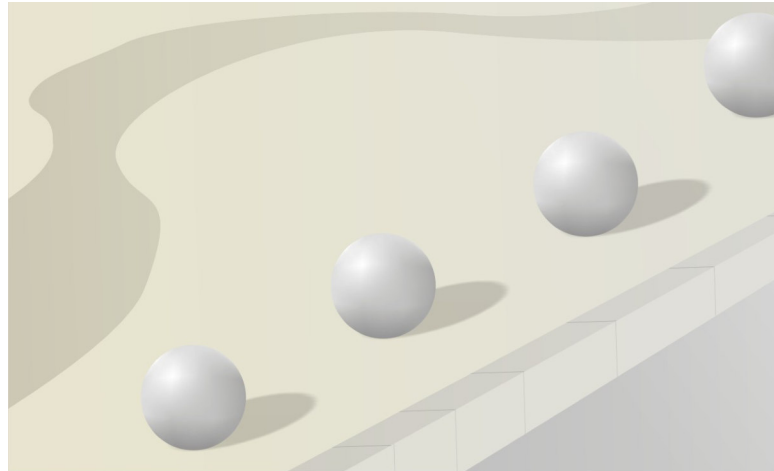


Figura 9.31

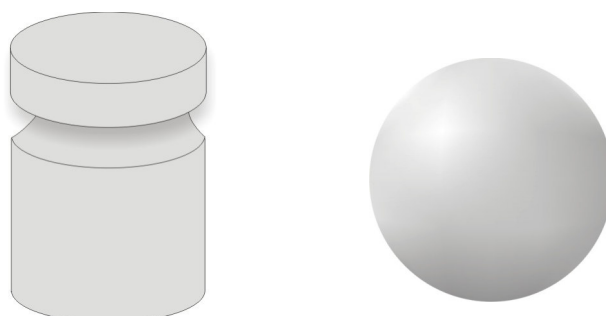
#### Definição

O dispositivo de concreto tem a finalidade de impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos sobre calçadas. Em outras situações, serve também como elemento delimitador entre a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres (Figura 9.31).

#### Características

O dispositivo de concreto é fabricado, na maioria das vezes, em concreto comum, cinza ou branco, podendo ter revestimento de cascalho lavado ou ser pintado.

Pode apresentar formas diversas, como cilindro, paralelepípedo, tronco de cone, tronco de pirâmide, esfera e outras, em função da paisagem urbana (Figura 9.32).



Dispositivos

### Dimensões

A sua altura varia usualmente de 0,40m a 0,90m.

### Princípios de Utilização

Esse dispositivo pode ser utilizado:

- Quando se deseja impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos, sobre calçadas;
- Onde ocorre a necessidade de delimitar a pista de circulação de veículos e o espaço destinado aos pedestres.

**Não deve** ser colocado em guia rebaixada utilizada para entrada e saída de veículos. **Deve** ser colocado de forma a garantir o acesso de veículos de emergência, quando necessário.

O dispositivo de concreto constitui um obstáculo rígido para os veículos, **devendo** ser evitado em vias com velocidade acima de 50 km/h e onde o risco de choque frontal é alto.

### Colocação

A implantação de dispositivo de concreto na via **deve**:

- Assegurar uma largura mínima de 1,20m de passeio, para circulação de pedestres e, sempre que possível, garantir um caminhar confortável;
- Ser colocado de tal forma que sua continuidade visual seja perceptível dia e noite.

**Deve-se** ter atenção especial à circulação de deficientes visuais, que percebem melhor os dispositivos contínuos e têm dificuldade de percepção de obstáculos pontuais.

A distância do dispositivo à guia **deve** de no mínimo 0,30m e de no máximo

0,50m (FigurasFigura 9.33 e Figura 9.34).

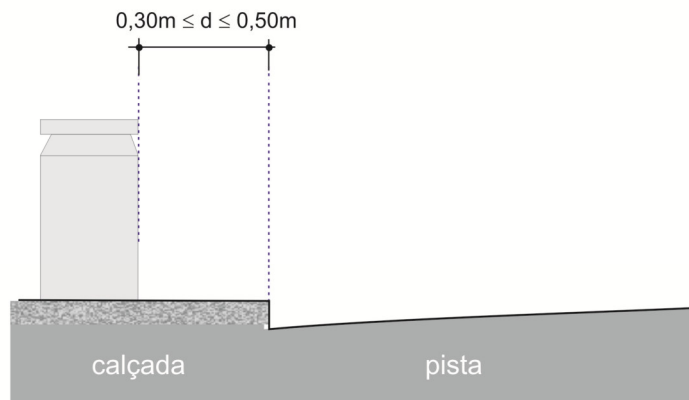


Figura 9.33

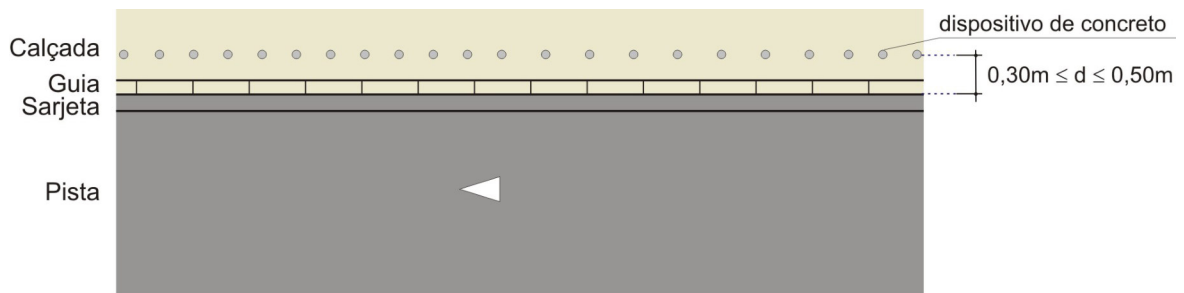


Figura 9.34

O espaçamento entre dispositivos de concreto **deve** ser menor ou igual a 1,50m, para evitar a passagem de veículos entre eles (Figura 9.35).

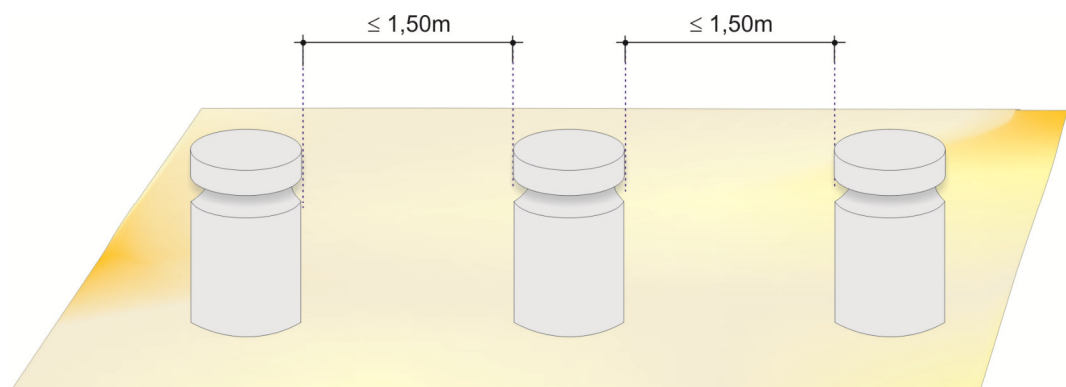


Figura 9.35

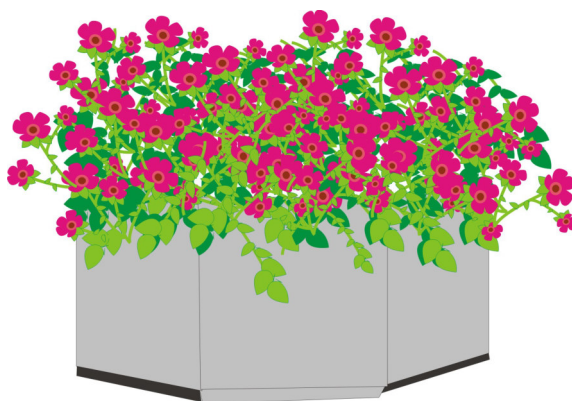
Dispositivos



### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

O dispositivo de concreto pode ser utilizado associado a outros elementos de proteção, tais como vasos, dispositivos de concreto ou outros mobiliários, como banco, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado.

### **9.3.3 Vaso**



**Figura 9.36**

#### **Definição**

O vaso é um dispositivo destinado a impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos sobre calçadas. Em outras situações, serve também como elemento delimitador entre a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres (Figura 9.36).

#### **Características**

O vaso é normalmente fabricado em cimento ou cerâmica.

Pode apresentar formas diversas, como cilindro, paralelepípedo, tronco de cone, tronco de pirâmide, esfera e outras, em função da paisagem urbana.

#### **Dimensões**

As suas dimensões são igualmente diversas e variam de acordo com as formas adotadas.

#### **Princípios de Utilização**

Dispositivos

Esse dispositivo pode ser utilizado:

- Quando se deseja impedir o estacionamento e evitar a circulação de veículos sobre calçadas;
- Onde ocorre a necessidade de delimitar a pista de circulação de veículos e os espaços destinados aos pedestres.

As plantas utilizadas em vaso **não devem** prejudicar a visibilidade entre veículos e pedestres.

**Não deve** ser colocado em guia rebaixada utilizada para entrada e saída de veículos. **Deve** ser colocado de forma a garantir o acesso de veículos de emergência, quando necessário.

O vaso constitui obstáculo rígido para os veículos, **devendo** ser evitado em vias com velocidade acima de 50km/h e onde o risco de choque frontal é alto.

Quando implantado de forma contínua na calçada ou canteiro divisor de pistas, é denominado floreira e **deve** seguir os critérios estabelecidos para gradil, conforme item 9.1.1.

### **Colocação**

A implantação de vaso na calçada **deve**:

- Assegurar uma largura mínima de 1,20m de passeio para circulação de pedestres e, sempre que possível, garantir um caminhar confortável;
- Ser colocado de tal forma que sua continuidade visual seja perceptível dia e noite.

**Deve-se** ter atenção especial à circulação de deficientes visuais, que percebem melhor os dispositivos contínuos e têm dificuldade de percepção de obstáculos pontuais.

A distância do vaso à guia **deve** ser de no mínimo 0,30m e de no máximo 0,50m (Figuras 9.37 e 9.38).

Dispositivos

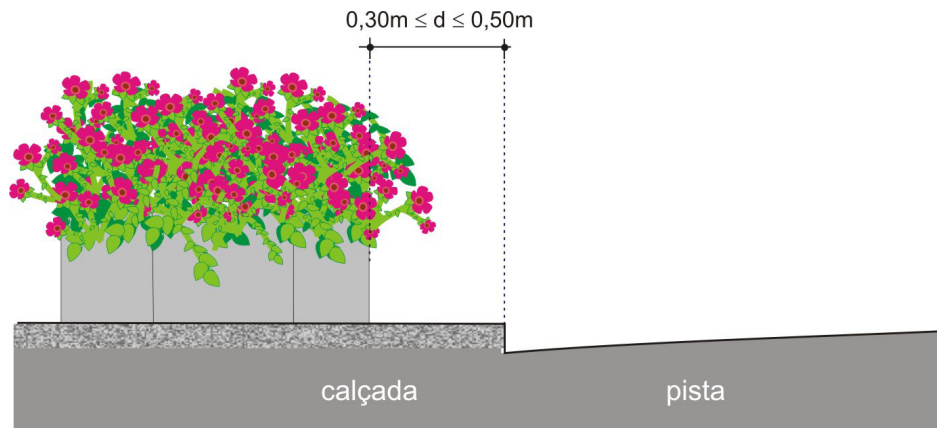


Figura 9.37

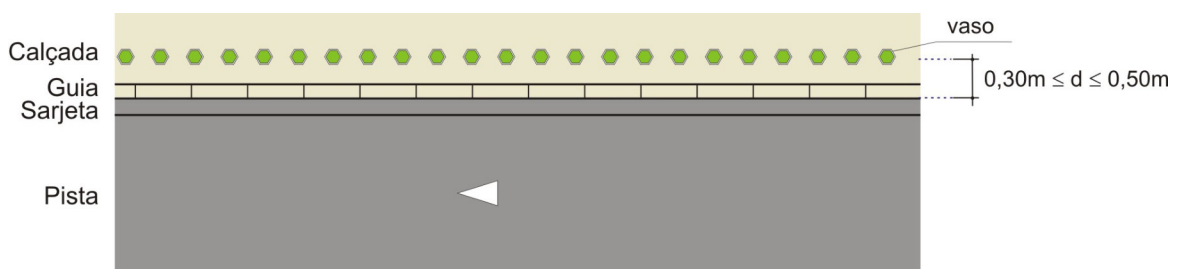


Figura 9.38

O espaçamento entre vasos **deve** ser menor ou igual a 1,50m, para evitar a passagem de veículos entre eles (Figura 9.39).

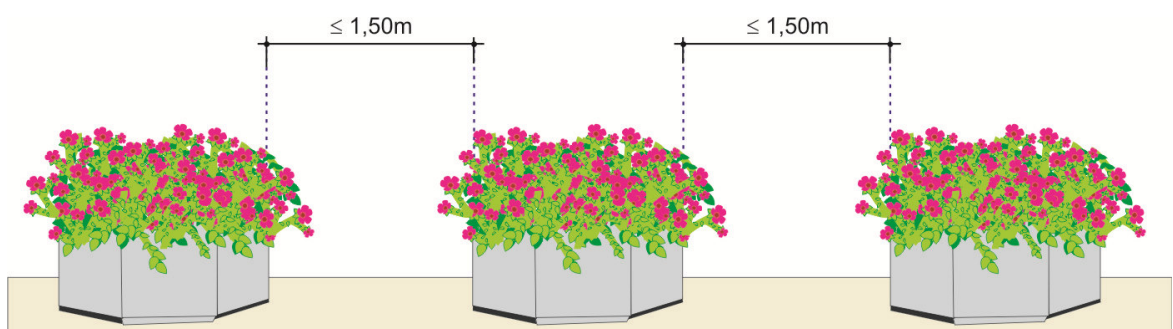


Figura 9.39

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

O vaso pode ser utilizado associado a outros elementos de proteção, tais como dispositivos de concreto ou outros mobiliários, como bancos, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado.

Dispositivos

## **10 DISPOSITIVOS LUMINOSOS**

São dispositivos utilizados para proporcionar melhores condições de visualização da sinalização. Quando conjugados a equipamentos eletrônicos, permitem a variação das mensagens.

Os dispositivos luminosos são basicamente do tipo:

- Painel de Mensagens Variáveis eletrônico fixo;
- Painel de Mensagens Variáveis eletrônico móvel;
- Seta luminosa

O painel eletrônico que permite a variação das mensagens é conhecido por Painel de Mensagens Variáveis (PMV).

### **10.1 Painel de Mensagens Variáveis Eletrônico Fixo**



Figura 10.1

### **Definição**

O painel de mensagens variáveis eletrônico fixo é um dispositivo luminoso que permite a transmissão de mensagens e símbolos de forma clara e sucinta, com o objetivo principal de orientar, regulamentar, advertir ou educar o usuário da via durante o seu deslocamento (Figura 10.1).

As mensagens podem ser de:

- Advertência: sobre situação inesperada à frente (acidente, obra);
- Educação: sobre o comportamento adequado na via;
- Informação: sobre condições operacionais das vias (lentidão, chuva, neblina);
- Orientação: sobre desvio ou utilização de vias alternativas;
- Regulamentação: sobre condições, proibições, obrigações ou restrições no uso da via.

Dispositivos

## Características

É constituído de um painel com um sistema de iluminação que utiliza tecnologia LEDs (diodos emissores de luz) ou tecnologia superior.

O painel de mensagens variáveis eletrônico pode ser implantado em pórtico, semipórtico ou coluna, e a sua posição em relação ao fluxo é permanente.

Em função das necessidades técnicas e operacionais, o painel de mensagens variáveis eletrônico fixo **deve** atender às seguintes condições mínimas:

- Permitir a leitura das mensagens de dia e à noite, sob quaisquer condições climáticas;
- Permitir operação contínua, 24 horas por dia;
- Permitir a configuração alfanumérica das mensagens na língua portuguesa, inclusive acentos e demais elementos gráficos;
- Ser perfeitamente visível (percepção da existência do painel) a uma distância mínima de 300,00 m e legível (condição de leitura e compreensão da mensagem em tempo hábil) a uma distância mínima de 270,00 m;
- Permitir ajustes em sua luminosidade, em função da luminosidade ambiente;
- Possuir proteção antirreflexo quando da incidência direta de luz solar;
- Possuir caractere com altura e largura de acordo com cada projeto;
- Apresentar as mensagens nos modos fixo, piscante e sequencial;
- Deve atender as normas técnicas da ABNT.
- 

Os sinais de trânsito transmitidos pelo painel fixo **devem** obedecer aos critérios de cor, forma, dimensões e uso estabelecidos no CTB e nas resoluções CONTRAN, devendo ser mantido o registro dos horários em que se utiliza cada sinal de regulamentação ou advertência.

O conjunto painel/estrutura do painel fixo **deve** oferecer proteção e resistência contra vibrações e choques associados à condição de tráfego intenso e veículos pesados.

Dispositivos

## **Cor**

O painel **deve** possuir fundo na cor preta. O seu sistema de iluminação **deve** transmitir informações na cor amarela (âmbar) ou multicoloridas.

## **Dimensões**

As dimensões do painel são determinadas em função do seu uso, mediante projeto específico.

## **Princípios de Utilização**

O painel eletrônico fixo é geralmente utilizado em vias com grande fluxo de veículos, melhorando as condições de fluidez e segurança do trânsito.

As mensagens **devem** ser transmitidas de forma clara, curta, objetiva e em tempo adequado para percepção e reação do condutor.

## **Colocação**

Pode ser instalado em suporte do tipo pórtico, semipórtico ou coluna, rigidamente fixado no solo, através de fundação, de modo a garantir sua sustentação, fixação e posição na via.

O painel posicionado sobre a pista **deve** manter altura livre mínima de 5,50 m.

O painel **deve** ser locado em pontos estratégicos que permitam ao usuário adotar o comportamento adequado em função das mensagens transmitidas.

O painel fixo **deve** ser instalado em trecho plano e reto de via que proporcione a máxima distância de visibilidade e legibilidade. Em caso de aclives ou declives, a montagem do painel na estrutura de suporte deve compensar a inclinação da via para manter inalterada distância máxima de legibilidade.

## **Dispositivos**

## 10.2 Painel de Mensagens Variáveis Eletrônico Móvel



Figura 10.2

### Definição

O painel de mensagens variáveis eletrônico móvel é um dispositivo luminoso removível destinado a transmitir mensagens e símbolos de forma clara e sucinta, com o objetivo principal de advertir, informar ou orientar o usuário da via, principalmente quanto a situações atípicas, tais como acidente, obra, desvio ou condições operacionais adversas (lentidão, chuva, neblina) (Figura 10.2).

### Características

É constituído de um painel com sistema de iluminação que utiliza tecnologia LEDs (diodos emissores de luz) ou tecnologia superior.

O painel pode ser montado em reboque ou veículo autoportante, permitindo seu transporte para diversos locais, temporariamente, de acordo com a necessidade operacional.

Durante o transporte até o local de uso, o painel de mensagens variáveis móvel deve permanecer desligado.

Em função das necessidades técnicas e operacionais, o painel de mensagens variáveis móvel deve atender às seguintes condições mínimas:

Dispositivos



- Permitir a leitura das mensagens de dia e à noite, sob quaisquer condições climáticas;
- Permitir operação contínua, 24 horas por dia;
- Permitir a configuração alfanumérica das mensagens na língua portuguesa, inclusive acentos e demais elementos gráficos;
- Ser perfeitamente visível (percepção da existência do painel) a uma distância mínima de 300,00 m e legível (condição de leitura e compreensão da mensagem em tempo hábil) a uma distância mínima de 270,00 m;
- Permitir ajustes em sua luminosidade, em função da luminosidade ambiente;
- Possuir proteção antirreflexo quando da incidência direta de luz solar;
- Possuir caractere com altura e largura de acordo com cada projeto;
- Possuir no mínimo sete caracteres por linha;
- Apresentar as mensagens nos modos fixo e piscante.
- Deve atender a norma técnica da ABNT.

Os sinais de trânsito transmitidos pelo painel móvel **devem** obedecer aos critérios de cor, forma, dimensões e uso estabelecidos no CTB e nas resoluções CONTRAN, **devendo** ser mantido o registro dos horários e local em que se utiliza cada sinal de regulamentação ou advertência.

### **Cor**

O painel **deve** possuir fundo na cor preta. O seu sistema de iluminação **deve** transmitir informações na cor amarela (âmbar) ou multicoloridas.

### **Princípios de Utilização**

O painel eletrônico móvel pode ser utilizado em locais onde seja necessário informar, orientar ou esclarecer usuários, em caráter temporário, situações de eventos, alteração de circulação, sinalização de obra, serviço ou outras ocorrências na via.

As mensagens **devem** ser transmitidas de forma clara, curta, objetiva e em tempo adequado para percepção e reação do condutor.

### **Colocação**

**Deve** ser locado em pontos estratégicos e frontalmente ao fluxo de veículos para permitir boa visibilidade e legibilidade pelos usuários.

O painel **deve** ser implantado a no mínimo 1,50 m de altura, medidos da borda inferior do painel à superfície da pista. Em locais onde ocorre a circulação de pedestres, essa altura deve ser de no mínimo 2,10 m e no máximo 2,50 m.

### 10.3 Seta Luminosa

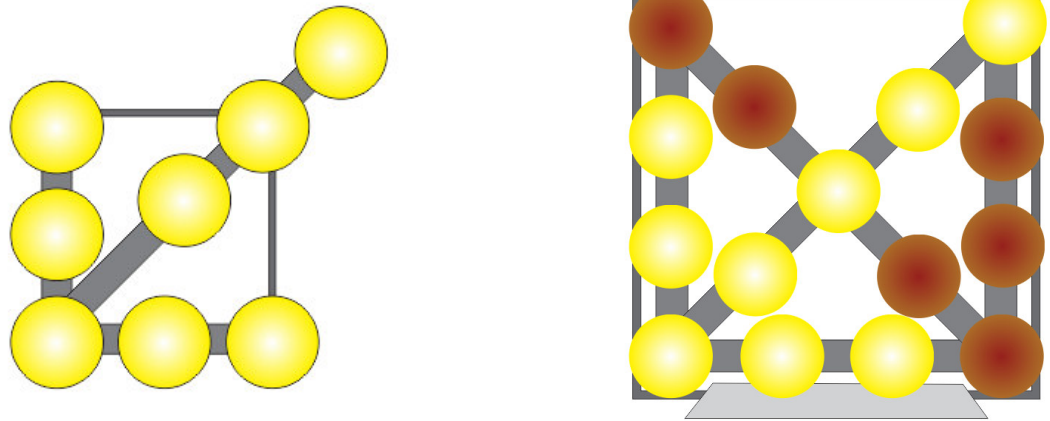


Figura 10.3

#### Definição

Seta luminosa é um dispositivo luminoso utilizado para indicar o desvio do fluxo de tráfego para a direita, esquerda ou ambos os lados (Figura 10.3).

#### Características

É constituído de estrutura sólida, composta por lentes com sistema óptico refletivo e emissores de luz com tecnologia a LEDs na cor amarela em funcionamento intermitente (Figura 10.3).

A eficiência luminosa **deve** ser entre 1500 e 2200 cd.

#### Princípios de utilização

A seta luminosa pode ser utilizada em situação de emergência, bloqueio e em desvio ou estreitamento de pista.

#### Colocação

**Deve** ser posicionado em local seguro, à altura mínima de 1,50 m do solo, no início da canalização, junto às faixas de transição e frontalmente ao fluxo de

Dispositivos Auxiliares

aproximação, com boas condições de visibilidade e compreensão dos usuários (Figura 10.4).

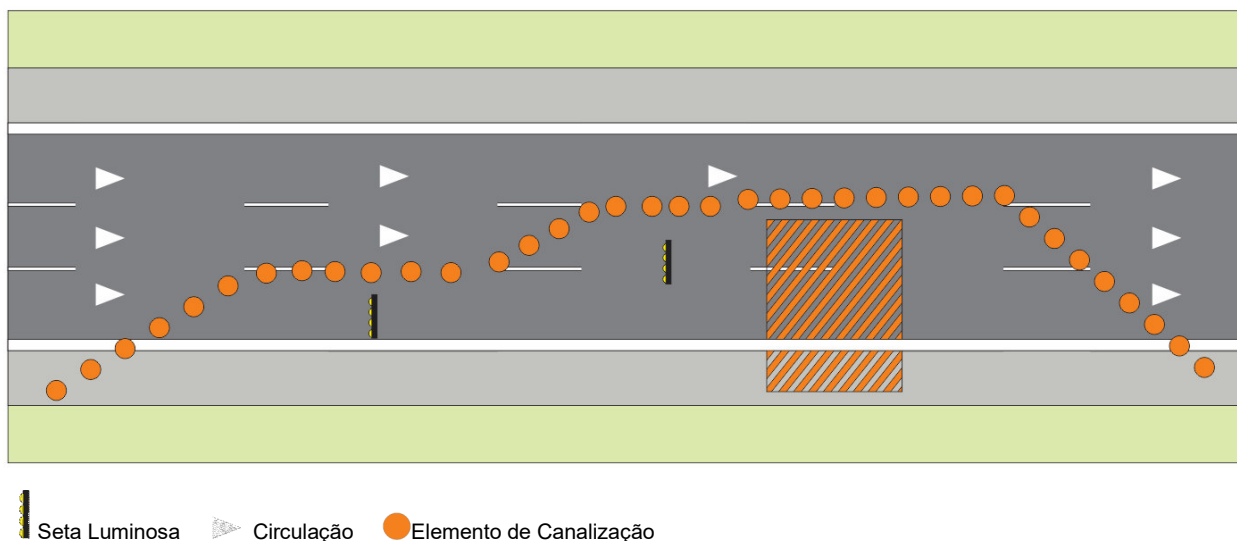


Figura 10.4

Em serviços móveis ou continuamente em movimento, é montado geralmente sobre um veículo, reboque ou semirreboque (Figura 10.5).

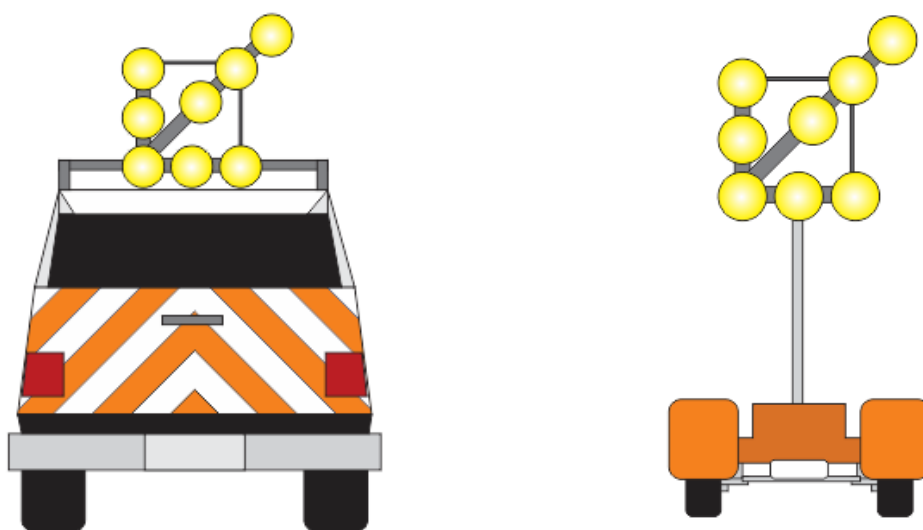


Figura 10.5

## 11 DISPOSITIVOS DE USO TEMPORÁRIO

### Definição

São dispositivos utilizados em situações especiais e temporárias, tais como operação de trânsito, evento, obra, serviço e situação de emergência ou perigo,

Dispositivos Auxiliares

com o objetivo de alertar os condutores e pedestres, bloquear e/ou canalizar o trânsito, proteger trabalhadores e equipamentos, entre outras situações.

São dispositivos de uso temporário:

- Cone
- Cilindro Canalizador de Tráfego
- Balizador Móvel
- Canalizador Móvel
- Barreira Plástica
- Barreira
  - Barreira Móvel
  - Barreira Fixa
- Tapume
- Tela Plástica
- Gradil Portátil para Serviços
- Gradil Portátil para Pedestres e Ciclistas
- Elemento Luminoso Complementar
- Fita Zebrada
- Bandeira Sinalizadora
- Faixa

## 11.1 Cone



Figura 11.1

### Definição

O cone é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio de tráfego. É utilizado em situações temporárias de obra ou serviço, de operação de trânsito, de emergência ou de perigo.

### Características

Possui formato cônico e oco, com base quadrada e um orifício na parte superior para facilitar seu manuseio e permitir a fixação de sinalização. É constituído de material flexível em plástico, borracha ou similar (Figura 11.1).

O cone **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

### Cor

O corpo do cone **deve** ser na cor laranja com faixas horizontais brancas retrorefletivas.

### Dimensões

O cone **deve** possuir as seguintes dimensões (Figura 11.2):

- Altura  $H = 0,70\text{m}$  a  $0,76\text{m}$
- Largura  $L = 0,40\text{m}$
- Altura  $h_1 = 0,10\text{m}$  ou  $0,15\text{m}$

Dispositivos Auxiliares

- Altura  $h_2 = 0,10\text{m}$
- Altura  $d_1 = 0,08\text{m}$  ou  $0,10\text{m}$
- Altura  $d_2 = 0,30\text{m}$  ou  $0,35\text{m}$

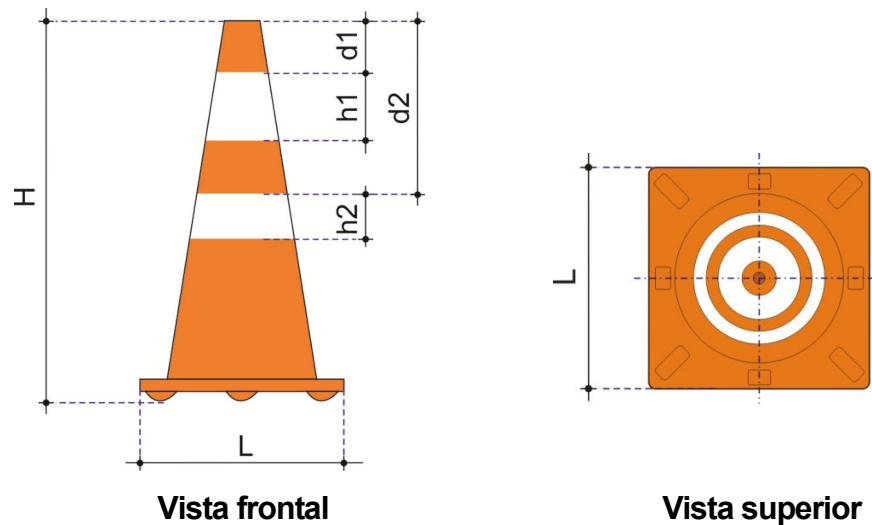


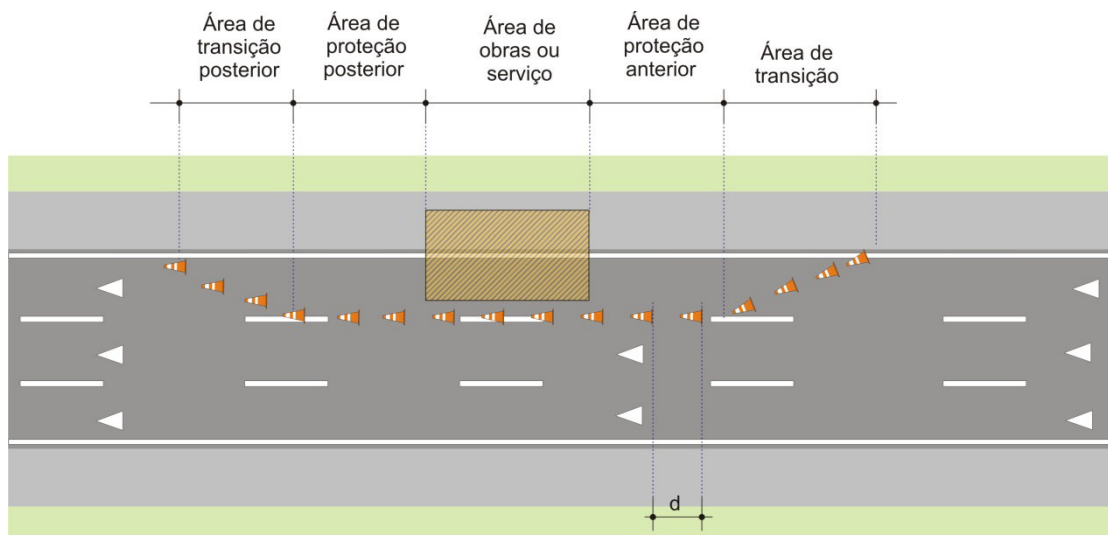
Figura 11.2

### Princípios de Utilização

Pode ser utilizado para canalizar o fluxo de veículos ou pedestres devido a interferências na via, em geral de curta duração, tais como obra, serviço, acidente, buraco na pista, veículo quebrado, bem como para bloquear a via, dividir fluxos opostos em desvios ou ordenar os veículos em faixas reversíveis ou ciclofaixas que funcionem em determinados horários.

### Colocação

O cone **deve** estar disposto na via de modo a formar uma linha de canalização uniforme que indique ao condutor a continuidade do alinhamento, permitindo que ele mude sua trajetória de forma suave, sem manobras bruscas ou risco de invasão da área bloqueada (Figura 11.3).



**Figura 11.3**

O comprimento da linha de canalização **deve** seguir as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VII, Sinalização Temporária, Capítulo 6 - Requisitos Básicos da Sinalização Temporária, item 6.2 – Esquema Básico.

Na linha de canalização, o espaçamento (d) entre os cones **deve** variar em função da velocidade de aproximação. A Tabela 11.1 apresenta o espaçamento entre cones em função da velocidade.

**Tabela 11.1**

Velocidade (km/h)	Espaçamento - d (m)
$V \leq 40$	3
$40 < V \leq 60$	8
$60 < V \leq 100$	10
$100 < V \leq 120$	15



Quando colocados perpendicularmente ao fluxo (bloqueio), os cones **devem** estar espaçados de 1,0 a 2,0m (Figura 11.4).

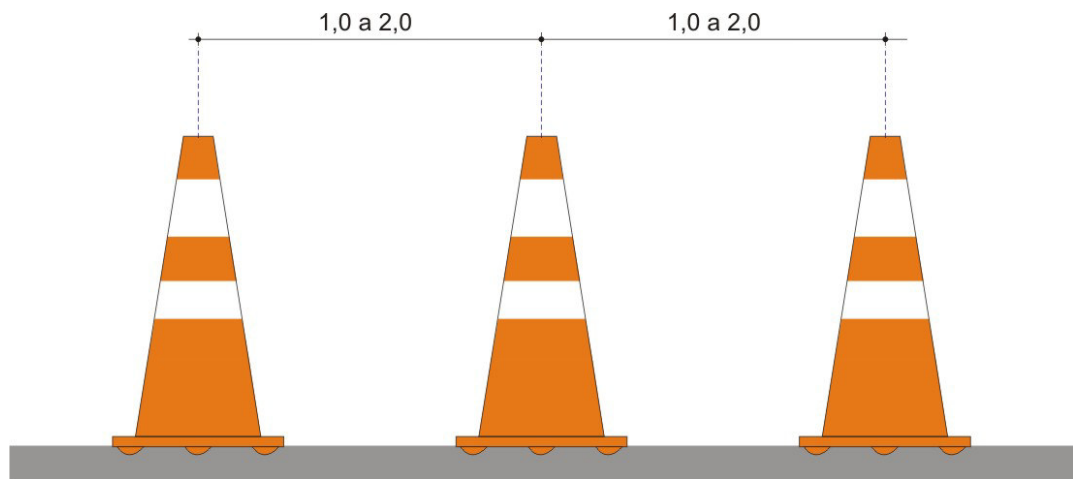


Figura 11.4

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode ser utilizado como suporte para a sinalização vertical, conforme a Figura 11.5, elemento luminoso complementar, bandeira, faixa, entre outros.

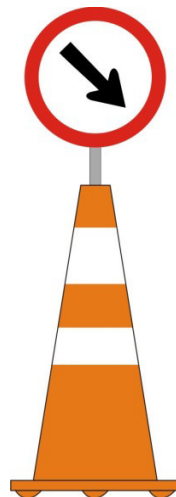


Figura 11.5

## 11.2 Cilindro Canalizador de Tráfego

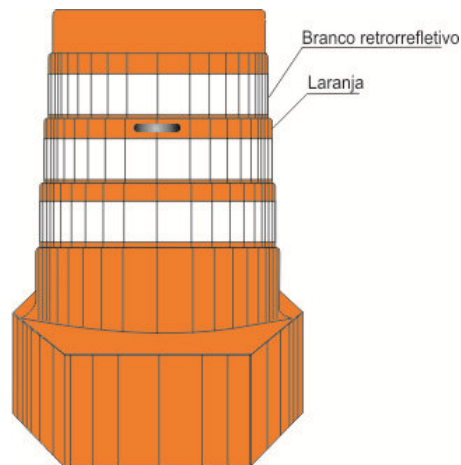


Figura 11.6

### Definição

O Cilindro Canalizador de Tráfego é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio de tráfego. É utilizado em situações temporárias de obra ou serviço, operação de trânsito, emergência ou perigo.

### Características

Possui formato cilíndrico e oco, com reservatório na sua base poligonal, para acoplagem ou colocação de lastro com água quando for necessário aumentar sua estabilidade. Pode ser dotado de alça na parte superior para manuseio e fixação de dispositivos auxiliares (Figura 11.6). É constituído de material flexível, em plástico ou similar com massa total entre 7 e 8 kg (sem o lastro).

O Cilindro Canalizador de Tráfego deve atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

### Cor

O corpo do Cilindro Canalizador de Tráfego **deve** ser na cor laranja com três faixas horizontais brancas retrorefletivas.

## Dimensões

O Cilindro Canalizador de Tráfego **deve** possuir as seguintes dimensões (Figura 11.7):

- Altura  $H = 1,05\text{m}$  a  $1,20\text{m}$
- Largura  $L1 = 0,60\text{m}$  a  $0,70\text{m}$
- Largura  $L2 = 0,40$  a  $0,50\text{m}$
- Altura  $h = 0,10\text{m}$  (3 faixas).

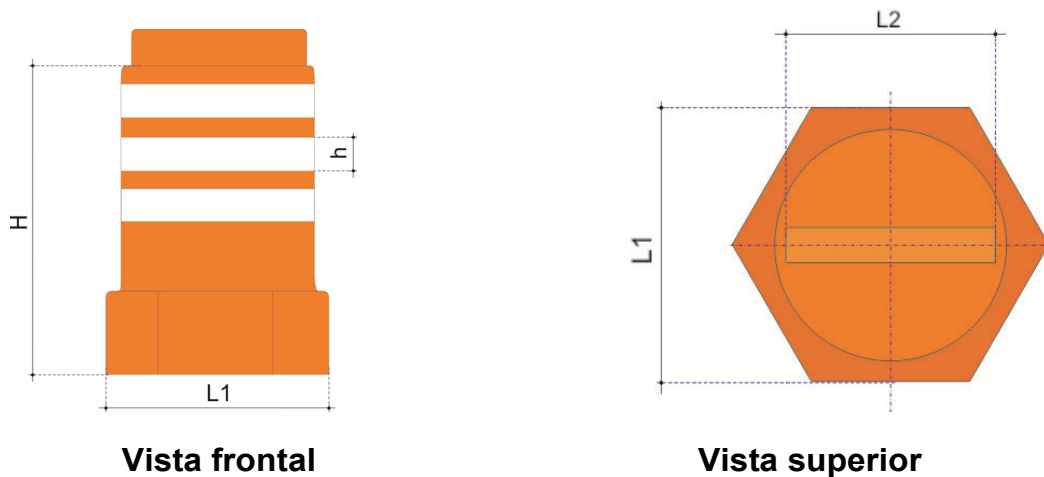


Figura 11.7

## Princípios de Utilização

Pode ser utilizado para canalizar o fluxo de veículos devido a interferências na via, tais como obra, serviço, acidente, buraco na pista, bem como para bloquear a via, entre outros. Devido às suas dimensões, é recomendado para situações que exigem maior visibilidade.

## Colocação

O Cilindro Canalizador de Tráfego **deve** estar disposto na via de modo a formar uma linha de canalização uniforme que indique ao condutor a continuidade do alinhamento, permitindo que ele mude sua trajetória de forma suave, sem manobras bruscas ou risco de invasão da área bloqueada (Figura 11.8).

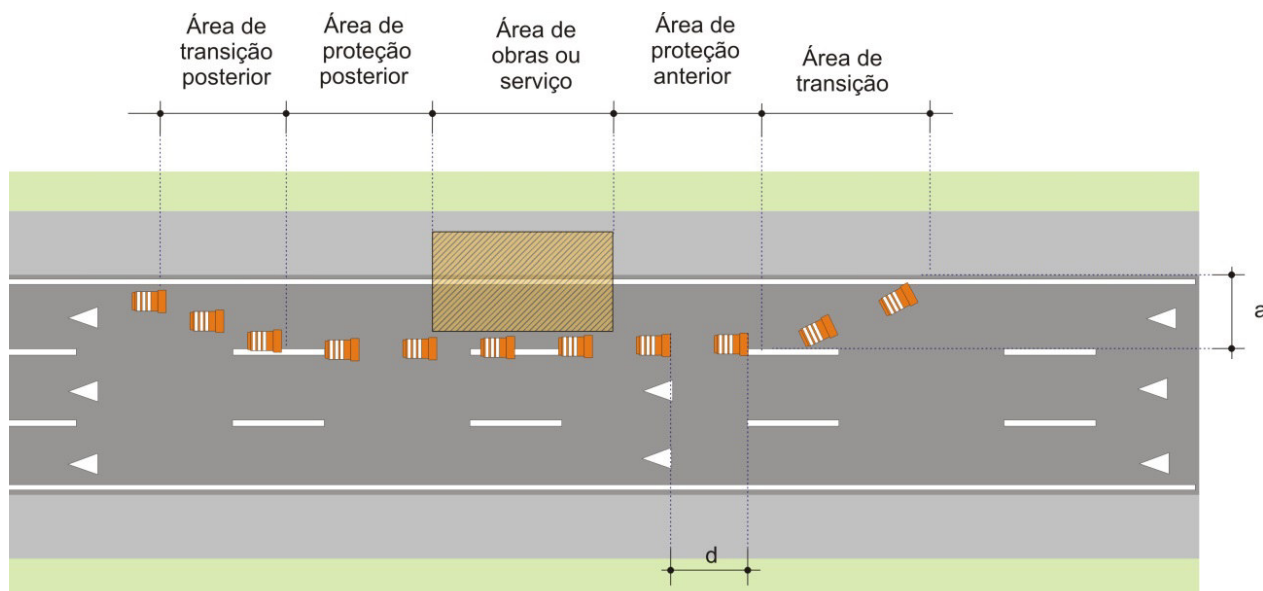


Figura 11.8

O comprimento da linha de canalização **deve** seguir as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VII, Sinalização Temporária, Capítulo 6 - Requisitos Básicos da Sinalização Temporária, item 6.2 – Esquema Básico.

Na linha de canalização, o espaçamento (d) entre os Cilindros Canalizadores de Tráfego **deve** variar em função da velocidade de aproximação. A Tabela 11.2 apresenta o espaçamento (d) entre Cilindros Canalizadores de Tráfego em função da velocidade.

Tabela 11.2

Velocidade (km/h)	Espaçamento - d (m)
$V \leq 40$	5
$40 < V \leq 60$	8
$60 < V \leq 100$	10
$100 < V \leq 120$	15

Quando colocados perpendicularmente ao fluxo (bloqueio), os Cilindros Canalizadores de Tráfego **devem** estar espaçados de 1,0 a 2,0m (Figura 11.9).

Dispositivos Auxiliares

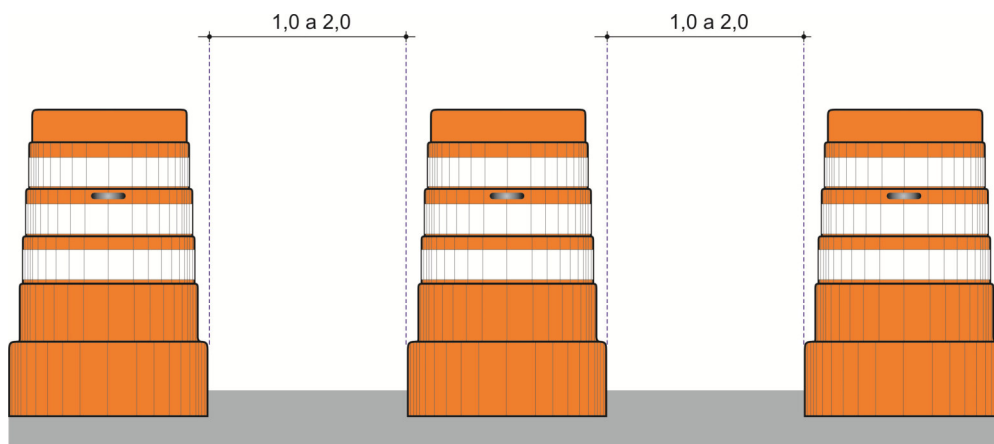


Figura 11.9

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode ser utilizado como suporte para a sinalização vertical (Figura 11.10), elemento luminoso complementar, bandeira, faixa, entre outros.

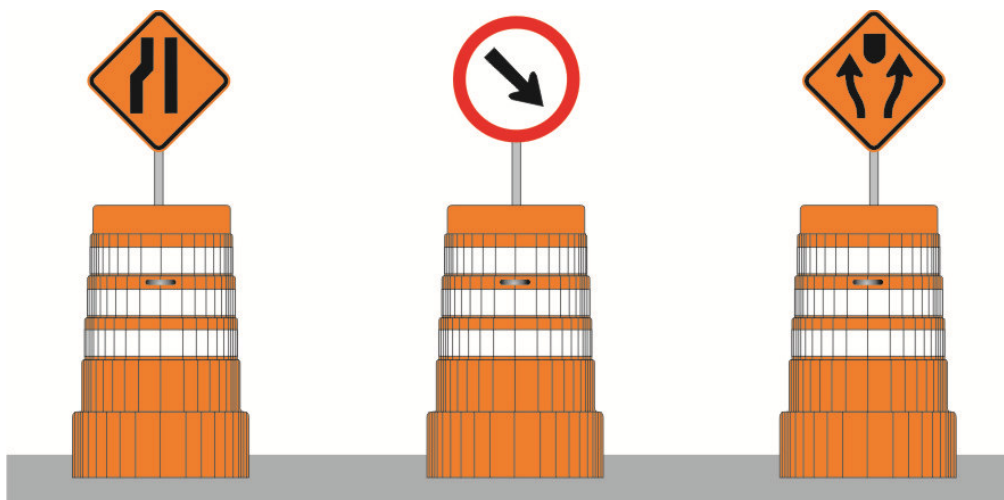


Figura 11.10

### 11.3 Balizador Móvel

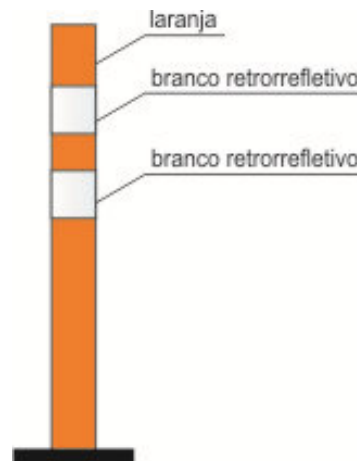


Figura 11.11

#### Definição

O balizador móvel é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio de tráfego. É utilizado em situações temporárias de obra ou serviço, operação de trânsito, emergência ou perigo.

#### Características

Possui formato cilíndrico e oco, com um orifício na parte superior para facilitar seu manuseio e permitir a colocação de sinalização, sendo fixado sobre uma base quadrangular (Figura 11.11).

Seu corpo **deve** ser constituído de material leve e flexível, como plásticos e fibras, e sua base de material mais pesado, como borracha ou plástico, para aumentar sua estabilidade.

O cilindro **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

#### Cor

O corpo do balizador **deve** ser na cor laranja com faixas horizontais brancas retrorefletivas sobre uma base quadrada.

#### Dimensões

O balizador móvel **deve** possuir as seguintes dimensões (Figura 11.12):

- Altura H = 0,90m

Dispositivos Auxiliares

- Diâmetro do cilindro  $D = 0,08\text{m}$
- Largura da base  $L = 0,40\text{m}$
- Altura  $h = 0,10\text{m}$ , espaçadas entre si de  $0,10\text{m}$

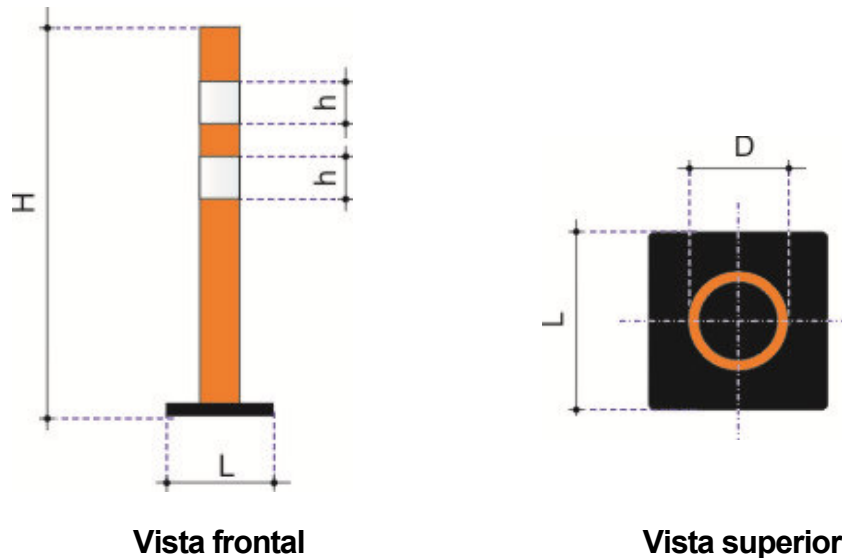


Figura 11.12

### Princípios de Utilização

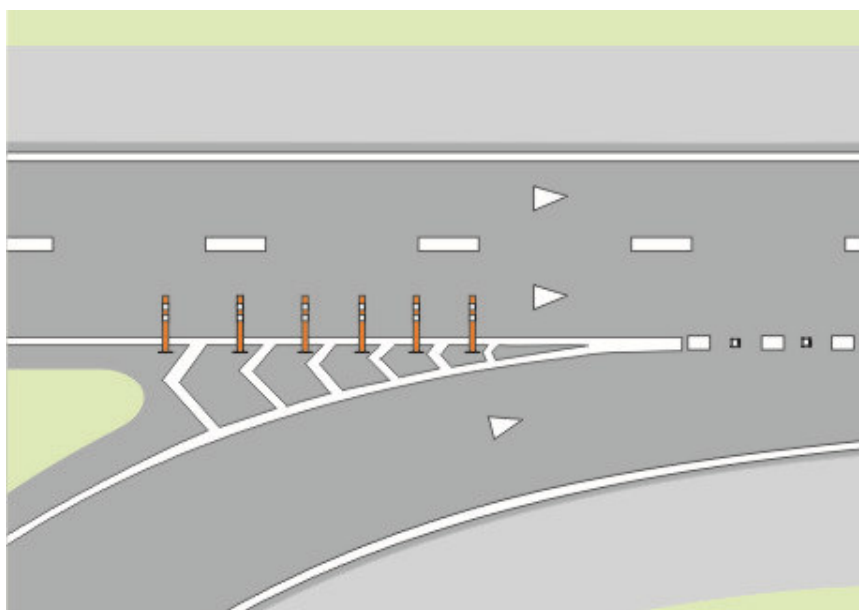
Pode ser utilizado para canalizar o fluxo de veículos ou pedestres devido a interferências na via, em geral de curta duração, tais como obra ou serviço, bem como para dividir fluxos opostos em desvios ou ordenar os veículos em faixas reversíveis ou ciclofaixas que funcionem em determinados horários, entre outros.

Em situações de obra ou serviço de média e longa duração, pode ser utilizado para reforçar a sinalização horizontal, inibindo a ultrapassagem em pistas de duplo sentido de circulação e/ou desestimulando a circulação sobre as marcas de canalização.

### Colocação

O balizador móvel **deve** estar disposto na via de modo a formar uma linha de canalização uniforme que indique ao condutor a continuidade do alinhamento,

permitindo que ele mude sua trajetória de forma suave, sem manobras bruscas ou risco de invasão da área bloqueada (Figura 11.13).



**Figura 11.13**

Na linha de canalização, o espaçamento (d) entre os balizadores móveis **deve** variar em função da velocidade de aproximação. A Tabela 11.3 apresenta o espaçamento entre balizadores em função da velocidade.

**Tabela 11.3**

<b>Velocidade (km/h)</b>	<b>Espaçamento - d (m)</b>
$V \leq 40$	3
$40 < V \leq 60$	8
$60 < V \leq 100$	10
$100 < V \leq 120$	15

Em teiper, o espaçamento entre balizadores móveis dispostos longitudinalmente ao fluxo **deve** variar de 10 a 15m para rodovias e via urbana de trânsito rápido e de 5 a 10m para as demais vias urbanas.



## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode ser utilizado como suporte para a sinalização vertical, elemento luminoso complementar, bandeira, faixa, entre outros.

### 11.4 Canalizador Móvel



Figura 11.14

#### Definição

O canalizador móvel é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio de tráfego. É utilizado em situações temporárias de obra ou serviço, operação de trânsito, emergência ou perigo.

#### Características

Possui formato retangular, com uma alça na parte superior, para manuseio e instalação de dispositivos auxiliares, sendo fixado sob uma base tronco-pirâmida (Figura 11.14).

Seu corpo **deve** ser constituído de material leve e flexível, como plásticos e fibras, e sua base, de material mais pesado, como plásticos ou borrachas, para que não cause dano em caso de colisão com veículos. **Não deve** ser utilizada base em ferro, concreto ou outro material rígido.

## Cor

O corpo do canalizador móvel **deve** ser na cor laranja com faixas inclinadas a 45° na cor branca retrorrefletiva.

O canalizador móvel **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

## Dimensões

O canalizador móvel **deve** possuir as seguintes dimensões, conforme Figura 11.2:

- Altura do corpo  $H1 = 0,70\text{m}$  a  $1,00\text{m}$
- Altura total  $H2 = 0,90$  a  $1,20\text{m}$
- Altura da base  $H3 = 0,20\text{m}$
- Lado menor da base  $L1 = 0,40\text{m}$
- Lado maior da base  $L2 = 0,80\text{m}$
- Largura do corpo  $L3 = 0,25\text{m}$
- Largura das faixas  $h = 0,15\text{m}$

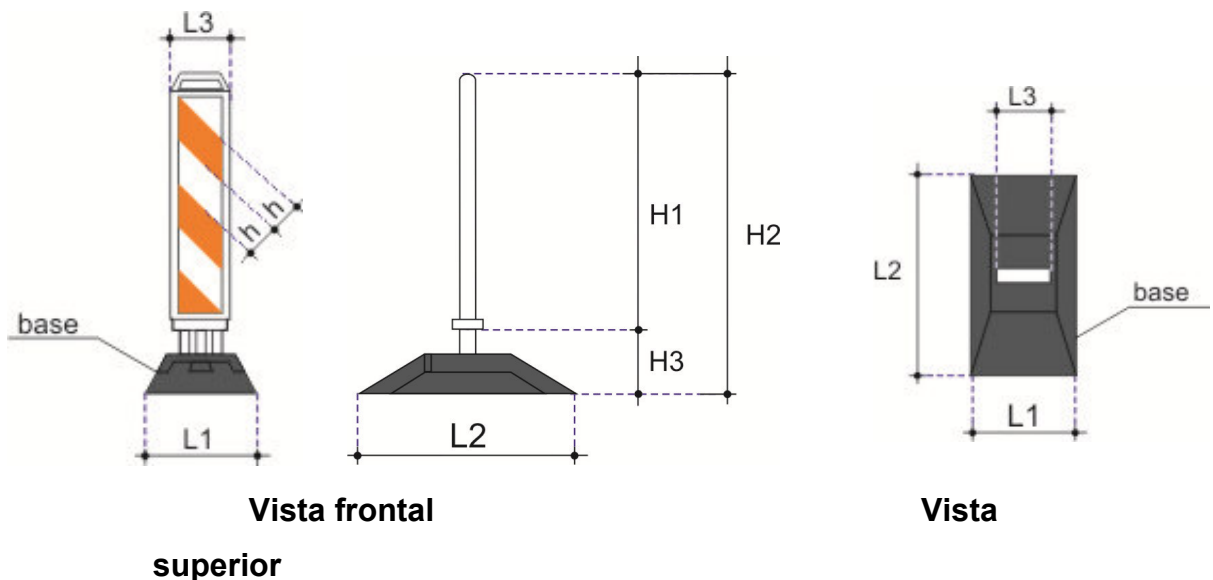


Figura 11.15

## Princípios de Utilização

Pode ser utilizado para canalizar o fluxo de veículos ou pedestres devido a interferências na via, tais como obra ou serviço, bem como para bloquear a pista ou dividir fluxos opostos em desvios, entre outros.

Dispositivos Auxiliares

## Colocação

O canalizador móvel **deve** estar disposto na via de modo a formar uma linha de canalização uniforme que indique ao condutor a continuidade do alinhamento, permitindo que ele mude sua trajetória de forma suave, sem manobras bruscas ou risco de invasão da área bloqueada (Figura 11.16).

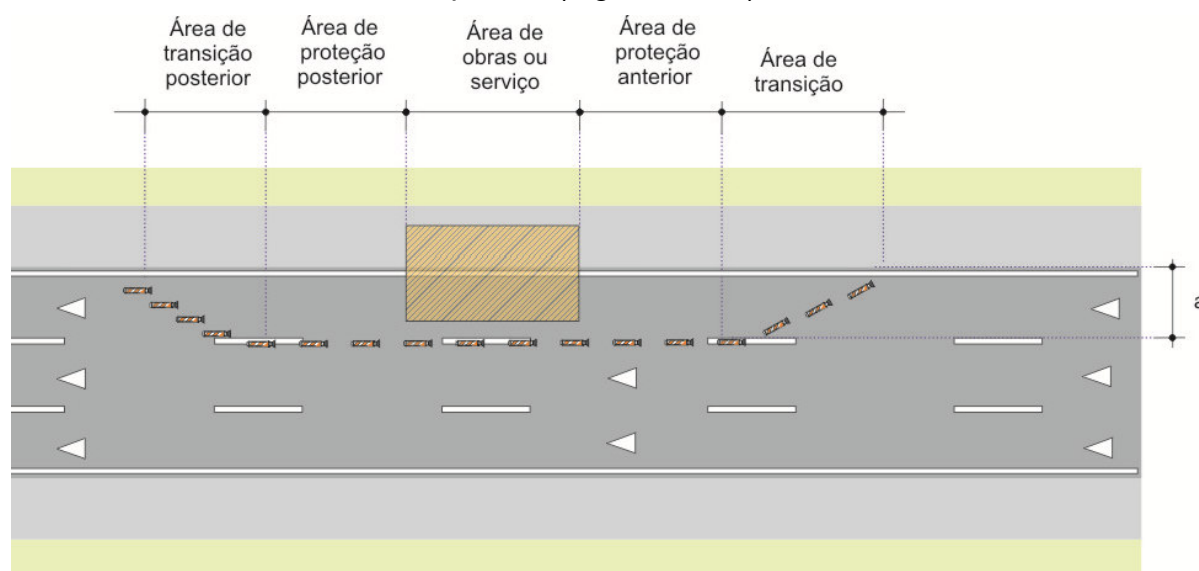


Figura 11.16

O comprimento da linha de canalização **deve** seguir as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VII, Sinalização Temporária, Capítulo 6 - Requisitos Básicos da Sinalização Temporária, item 6.2 – Esquema Básico.

Na linha de canalização, o espaçamento ( $d$ ) entre os canalizadores móveis **deve** variar em função da velocidade de aproximação. A Tabela 11.4 apresenta o espaçamento entre canalizadores móveis em função da velocidade.

Tabela 11.4

Velocidade (km/h)	Espaçamento - $d$ (m)
$V \leq 40$	3
$40 < V \leq 60$	8
$60 < V \leq 100$	10
$100 < V \leq 120$	15

Quando colocados perpendicularmente ao fluxo (bloqueio), os canalizadores móveis **devem** estar espaçados de 1,0m a 2,0m (Figura 11.17).

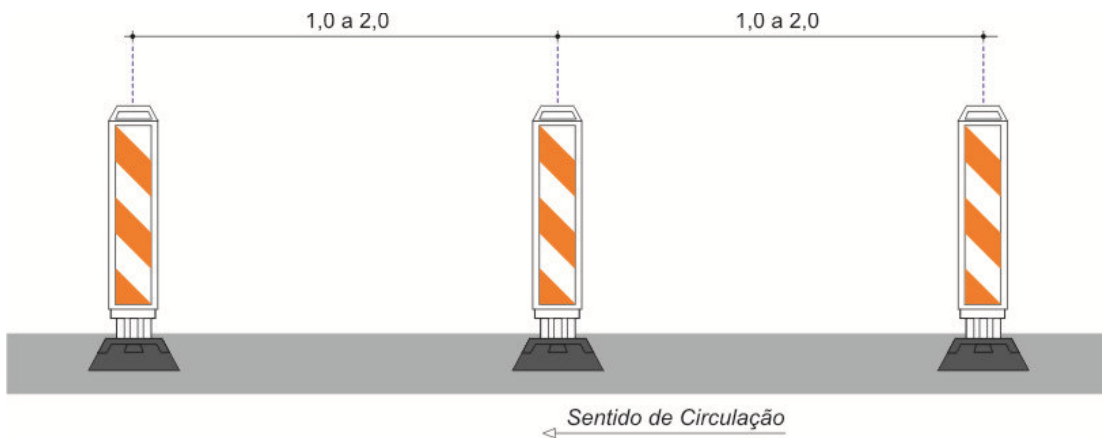


Figura 11.17

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode ser utilizado como suporte para a sinalização vertical, elemento luminoso complementar, bandeira, faixa, entre outros.

## 11.5 Barreira Plástica



Figura 11.18

### Definição

A barreira plástica é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio de tráfego, utilizado em situações de obra, serviço, operação de trânsito, emergência ou eventos de média ou longa duração.

Dispositivos Auxiliares

## Características

Possui formato tronco piramidal e oco com orifícios que permitem o seu preenchimento com água quando para os casos em que é necessário aumentar sua estabilidade e resistência a choques (Figura 11.18).

A barreira plástica **deve** ser constituída por módulos resistentes a impacto e intemperismo com corpo em material plástico ou similar e com proteção contra raios ultravioletas. **Deve** possuir dispositivo para encaixe entre os módulos através de conexão macho-fêmea.

A barreira plástica **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

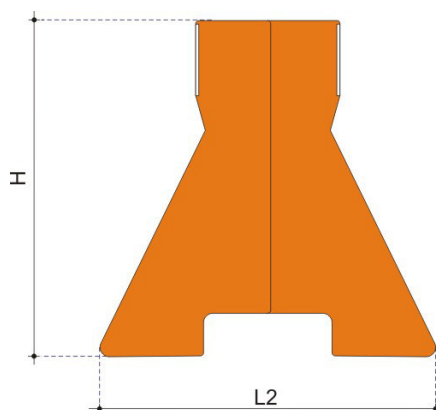
## Cor

O corpo da barreira plástica **deve** ser na cor laranja, com faixas na cor branca retrorrefletiva na sua parte superior, inclinadas a 45° (Figura 11.19).

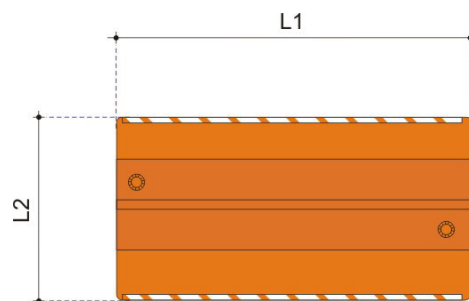
## Dimensões

Cada módulo da barreira plástica possui as seguintes dimensões básicas (Figura 11.19):

- Altura  $H = 0,50$  a  $1,00\text{m}$
- Largura  $L1 = 1,00$  a  $2,00\text{m}$
- Largura  $L2 = 0,28$  a  $0,55\text{m}$



Vista frontal



Vista superior

Figura 11.19

## Princípios de Utilização

Pode ser utilizada na sinalização de obra, canalização do tráfego, delimitação de zonas de perigo, sinalização de eventos ou em bloqueio temporário para a interdição do trânsito.

## Colocação

A barreira plástica **deve** estar disposta na via de modo a formar uma linha de canalização uniforme que indique ao condutor a continuidade do alinhamento, permitindo que ele mude sua trajetória de forma suave, sem manobras bruscas ou risco de invasão da área bloqueada.

A montagem da barreira **deve** ser feita por meio do encaixe dos módulos com a conexão do tipo macho-fêmea (Figura 11.20).

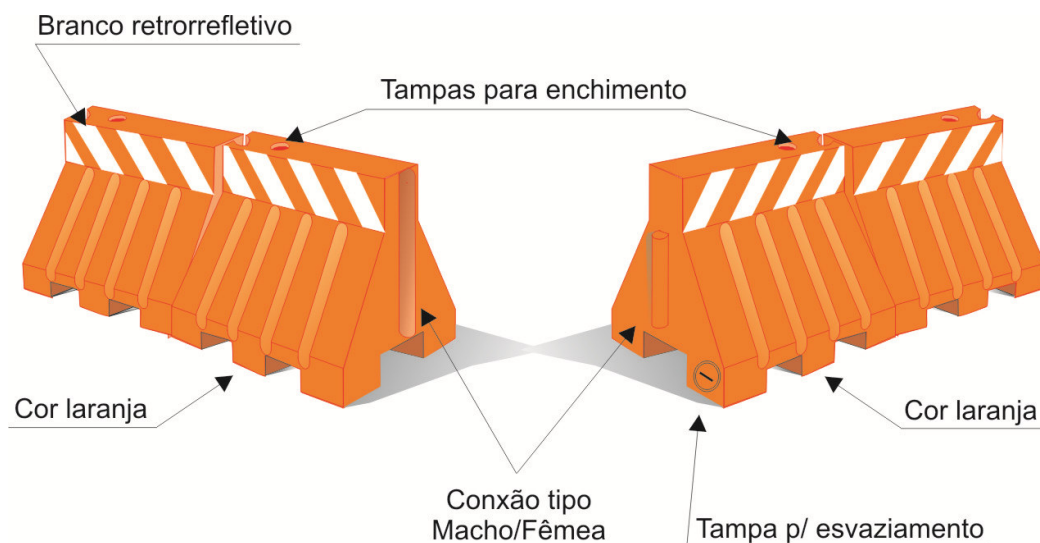


Figura 11.20

## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

A barreira plástica pode ser equipada com lâmpadas e servir como suporte para sinalização vertical, elemento luminoso complementar, entre outros.

## 11.6 Barreira

### Definição

A barreira é um dispositivo de canalização ou bloqueio de tráfego utilizado em situações temporárias.

### Características

É constituída por painel retangular de madeira ou plástico com proteção contra raios ultravioletas. A barreira pode ser móvel ou fixa.

### Cor

O painel **deve** ser nas cores laranja e branca.

### Padrão visual e dimensões

A barreira possui dois padrões visuais, denominados Padrão “A” e Padrão “B”, conforme os critérios estabelecidos no item “Princípios de Utilização”:

- **Padrão “A”**

Constitui-se de painéis com faixas nas cores laranja e branca, alternadas, inclinadas em ângulo de 45° em relação ao eixo horizontal, da direita para a esquerda, com as dimensões estabelecidas na Figura 11.21.

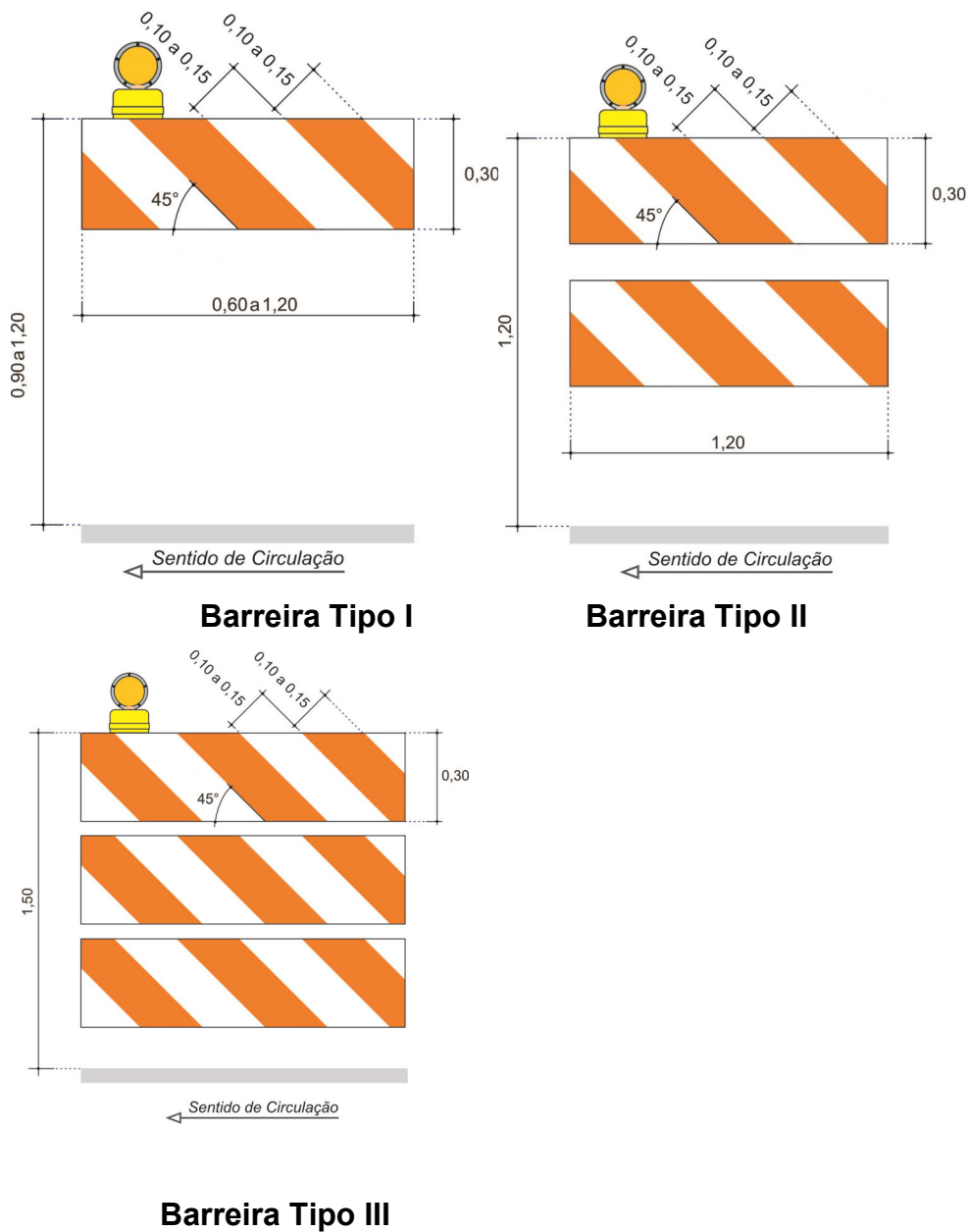


Figura 11.21

- **Padrão “B”**

Constitui-se de painéis com setas, nas cores laranja e branca alternadas, inclinadas em ângulo de 45° em relação ao eixo horizontal e com as dimensões estabelecidas na Figura 11.22.



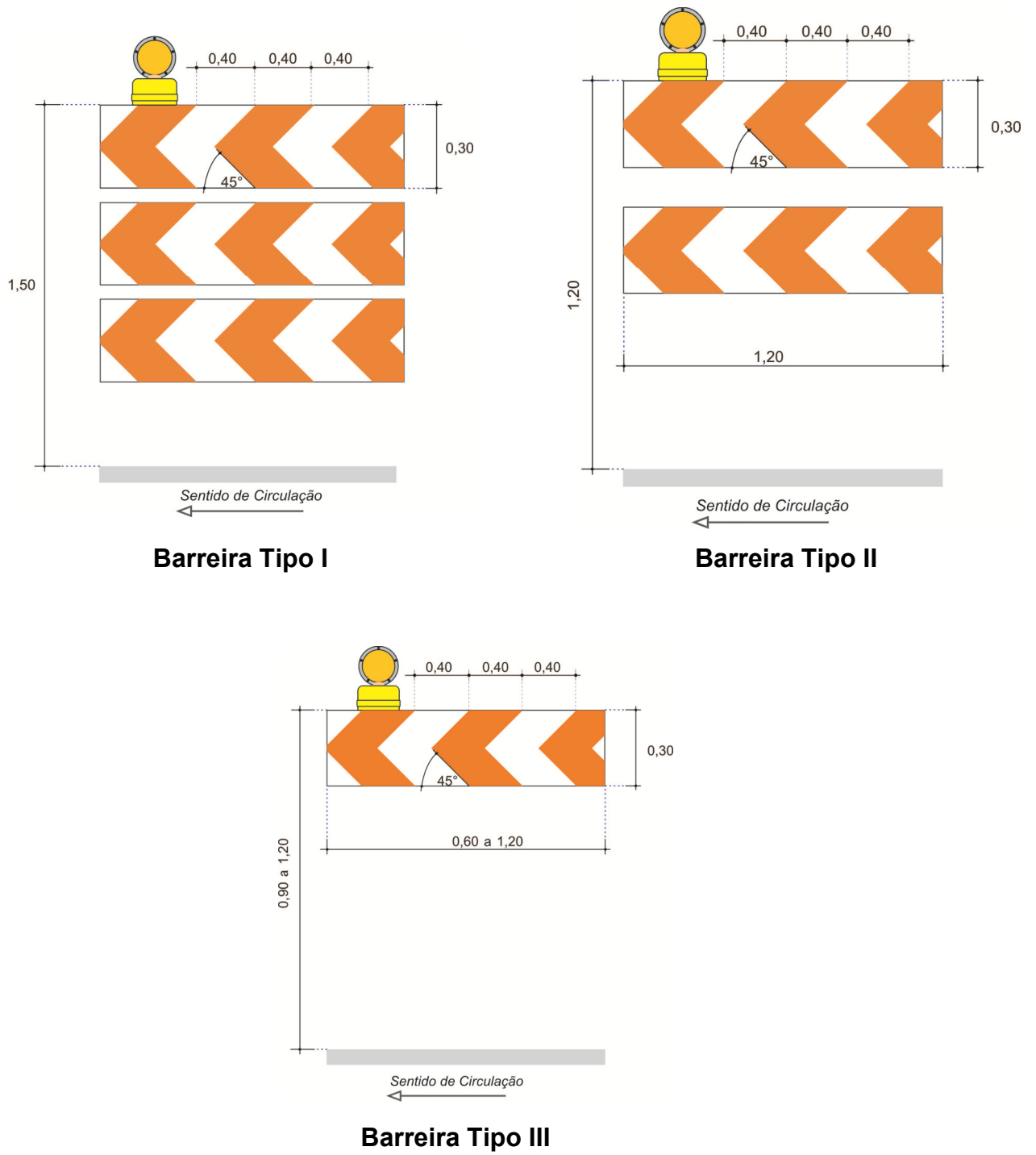


Figura 11.22

### 11.6.1 Barreira Móvel

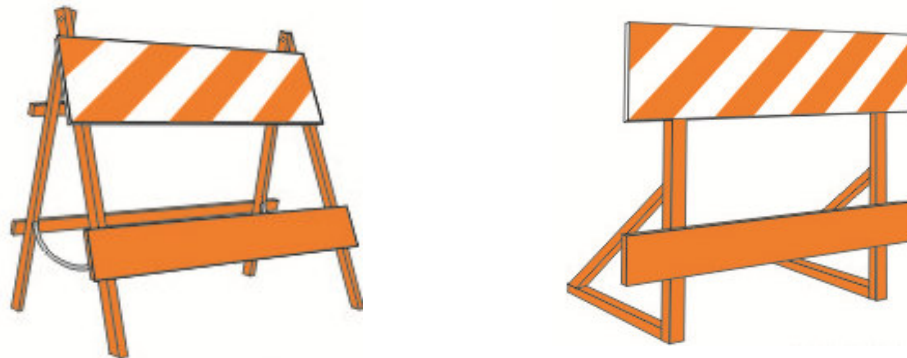


Figura 11.23

#### Definição

A barreira móvel é um dispositivo portátil de canalização ou bloqueio total ou parcial da passagem de veículos ou pedestres, por períodos curtos, em situações de emergência, obras ou operação de trânsito.

#### Características

É confeccionada em material rígido e leve, que pode ter como suporte um cavalete articulado, desmontável ou rígido (Figura 11.23).

A barreira móvel **deve** apresentar as características de padrão visual e dimensões estabelecidas para Barreira Tipo I nos padrões “A” ou “B” (Figuras 11.24 a 11.26).

- Exemplo de barreira móvel com cavalete articulado:

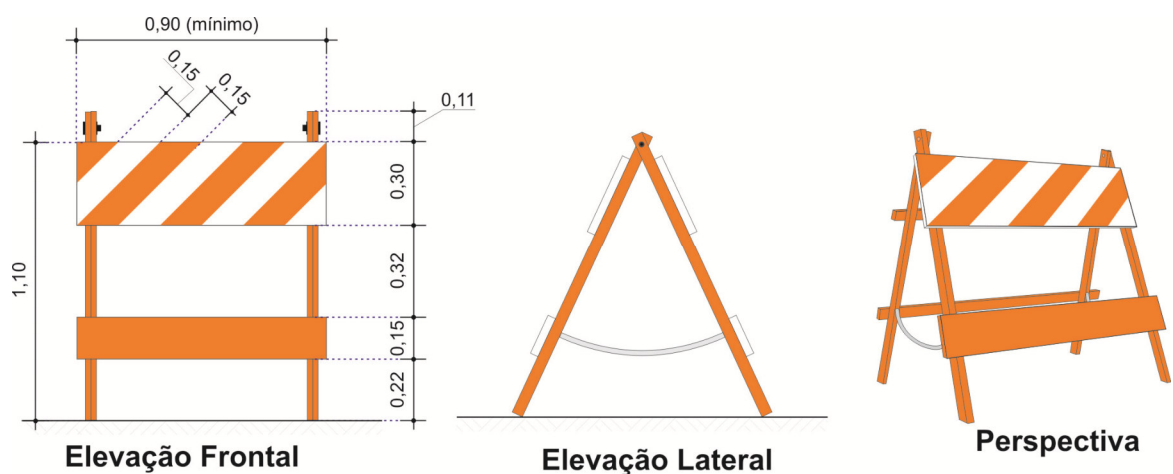


Figura 11.24

- Exemplo de barreira móvel com cavalete desmontável:



Figura 11.25

- Exemplo de barreira móvel com cavalete rígido:

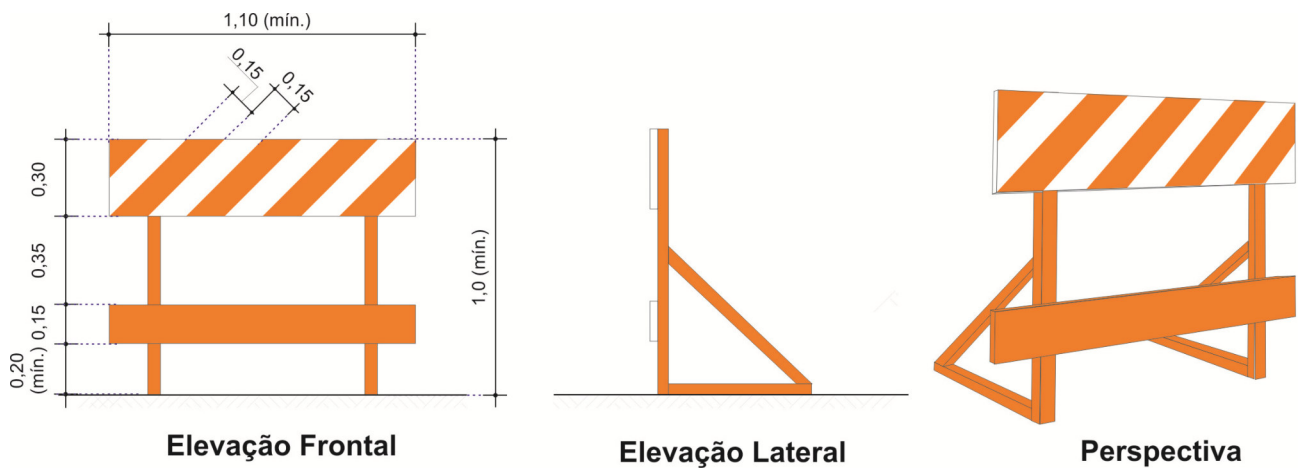


Figura 11.26

A barreira móvel **deve** atender, no mínimo, às normas técnicas da ABNT.

### Princípios de utilização

A barreira móvel pode ser utilizada em intervenção temporária de curta ou média duração, em operação de trânsito, obra ou evento, quando há necessidade de:

- Restringir ou impedir a circulação de veículos ou pedestres;
- Delimitar a área do serviço;
- Delimitar a passagem de pedestres sobre a pista, quando houver obstrução de calçada;
- Bloquear frontalmente o tráfego no caso de interdição total ou parcial de via.

Dispositivos Auxiliares

## Colocação

A barreira móvel **deve** ser colocada sempre frontal ao fluxo, respeitando o seguinte espaçamento entre elas:

- em teiper (trecho A): até 10,00m (Figura 11.27);
- longitudinal ao fluxo (trecho B): entre 10,00 e 20,00m (Figura 11.27);
- frontal ao fluxo (bloqueio): entre 1,00 a 2,00m (Figura 11.28).

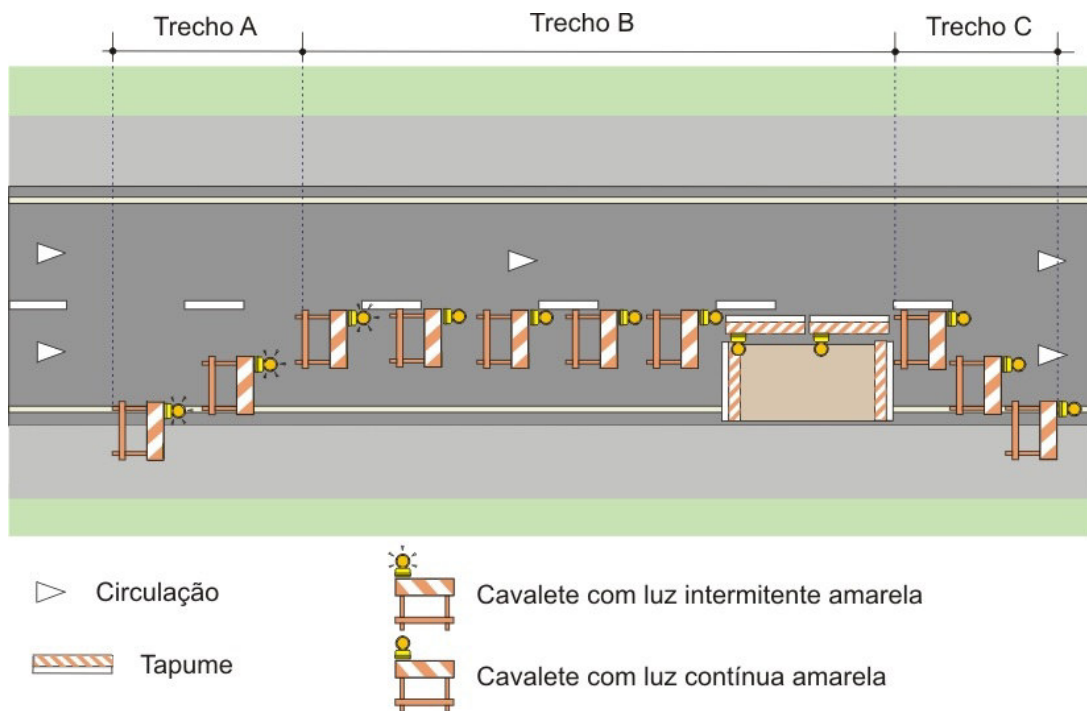


Figura 11.27

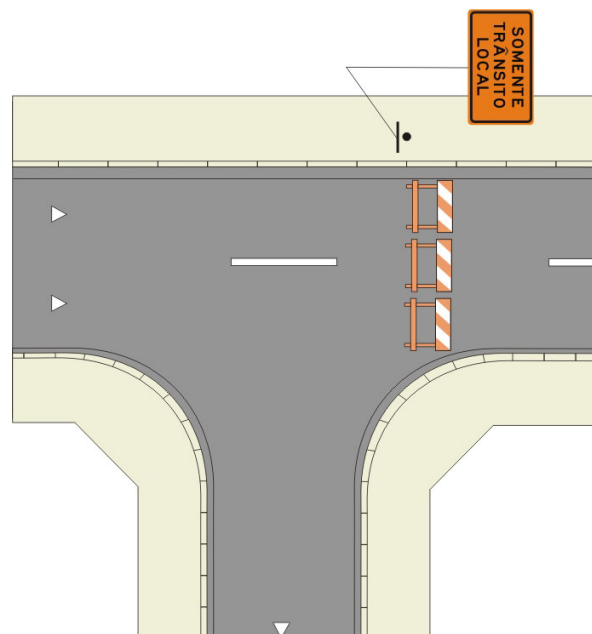


Figura 11.28

## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

A barreira móvel pode servir como suporte para sinalização vertical, bandeira, entre outras.

A barreira móvel **deve** vir acompanhada de elemento luminoso complementar quando utilizada no período noturno em rodovia e em via urbana sem iluminação pública (Figura 11.27).

### 11.6.2 Barreira Fixa

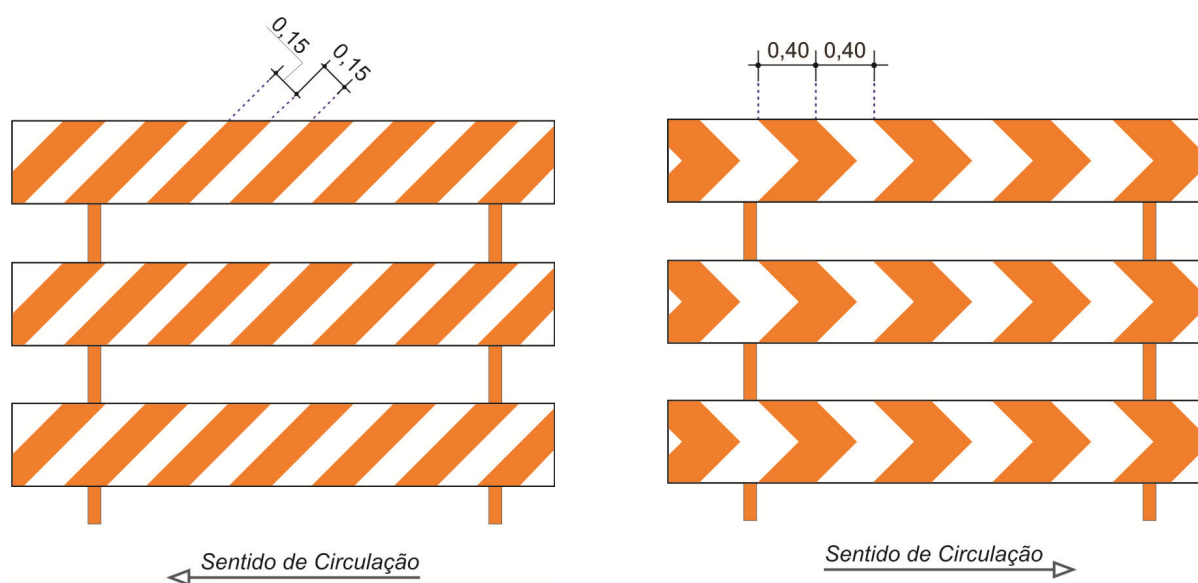


Figura 11.29

### Definição

A barreira fixa é um dispositivo fixo de canalização ou bloqueio do fluxo de tráfego, ou de isolamento de áreas de obra ou serviço, em situações de média ou longa duração.

### Características

É confeccionado em material rígido, em geral madeira, e constituído de painéis horizontais fixados em pontaletes ou outro tipo de suporte apropriado para esse fim, que podem ser implantados diretamente no solo (Figura 11.29).

A barreira fixa **deve** apresentar as características de padrão visual e dimensões estabelecidas para barreira tipo III, nos padrões “A” ou “B” (Figura 11.29).

Em trechos retos, **deve** ser utilizado o Padrão “A” com faixas inclinadas. Nos trechos em curva, o Padrão “B”, com setas, nas cores laranja e branca alternadas.

A estrutura que sustenta os painéis horizontais **deve** ser rígida o suficiente para que mantenha o conjunto estável, todavia não **deve** causar maiores riscos aos ocupantes de veículos em caso de acidentes.

### **Princípios de utilização**

A barreira fixa pode ser utilizada em intervenção temporária de média ou longa duração, em obras ou serviço, entre outras situações, quando há necessidade de:

- Canalizar ou restringir o fluxo de veículos ou pedestres;
- Isolar a área de obra ou serviço;
- Delimitar passagem de pedestres sobre a pista, quando houver obstrução de calçada;
- Bloquear frontalmente o tráfego no caso de interdição total ou parcial de via.

A barreira fixa pode ser utilizada em desvios, quando o espaço disponível na via é exíguo, dificultando a utilização de outros tipos de barreiras.

**Não deve** ser utilizada em locais onde é necessário garantir a visibilidade entre veículos.

### **Colocação**

Em bloqueio longitudinal, a barreira fixa **deve** ser colocada paralelamente ao fluxo de veículos e estar a uma distância igual ou superior a 1,00m da faixa de

trânsito, admitindo-se, excepcionalmente, um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,30m nas demais vias urbanas.

Em bloqueio frontal, **deve** ser utilizada em toda a seção transversal a ser bloqueada e, quando permitir acesso de veículos, máquinas e equipamentos, **devem** ser mantidos trechos sem barreiras, com passagem controlada.

No caso de obra com escavação de valas ou buracos na via, a barreira fixa **deve** ser fixada a uma distância compatível, levando-se em consideração o risco de eventual desmoronamento.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

A barreira fixa **deve** ser acompanhada de sinalização horizontal – linha de bordo, afastada a uma distância igual ou superior a 1,00m da faixa de trânsito, admitindo-se, excepcionalmente, um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,30m nas demais vias urbanas.

A barreira fixa pode servir como suporte para sinalização vertical, bandeira, entre outras, e, nos trechos em curva, podem ser utilizados marcadores de alinhamento.

**Deve** vir acompanhada de elemento luminoso complementar, quando utilizada em rodovia e em via urbana sem iluminação pública.

## 11.7 Tapume

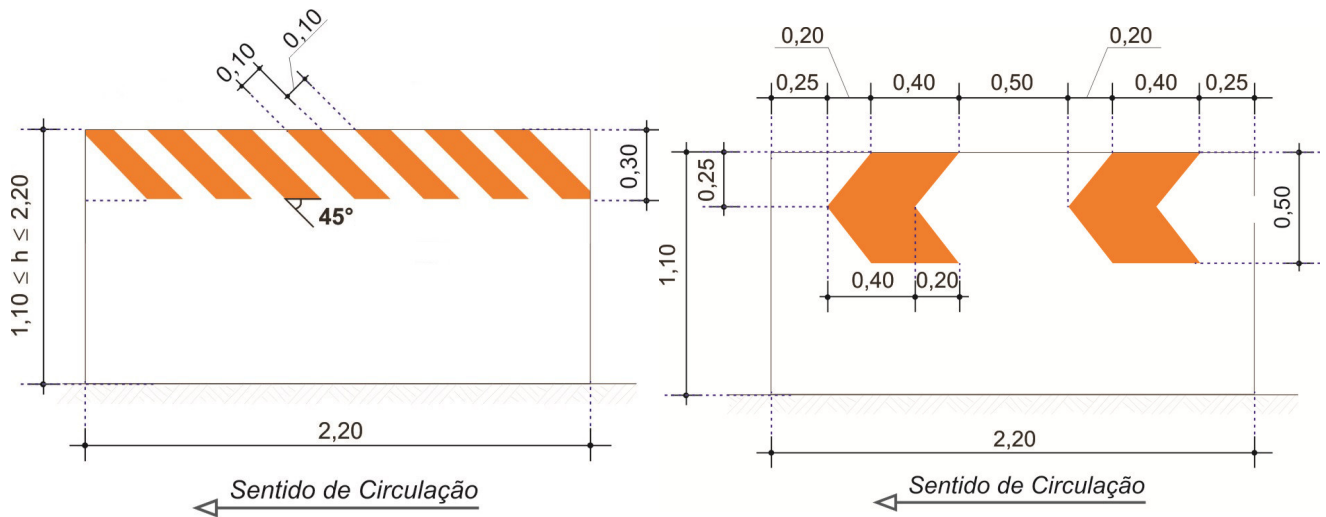


Figura 11.30

### Definição

O tapume é um dispositivo fixo de canalização ou bloqueio do fluxo de tráfego, ou isolamento de área de obra ou serviço, em situações de média ou longa duração.

### Características

É confeccionado geralmente com substrato de aglomerado de madeira ou similar, sendo constituído de painel vertical fixado em pontalete, ou outro tipo de suporte apropriado para esse fim. O tapume **deve** apresentar as características de padrão visual e dimensões estabelecidas para barreira Tipo I, nos Padrões “A” ou “B”, conforme Figura 11.30.

Em trechos retos, **deve** ser utilizado o Padrão “A” com faixas inclinadas. Nos trechos em curva, o Padrão “B” com seta (Figura 11.31).



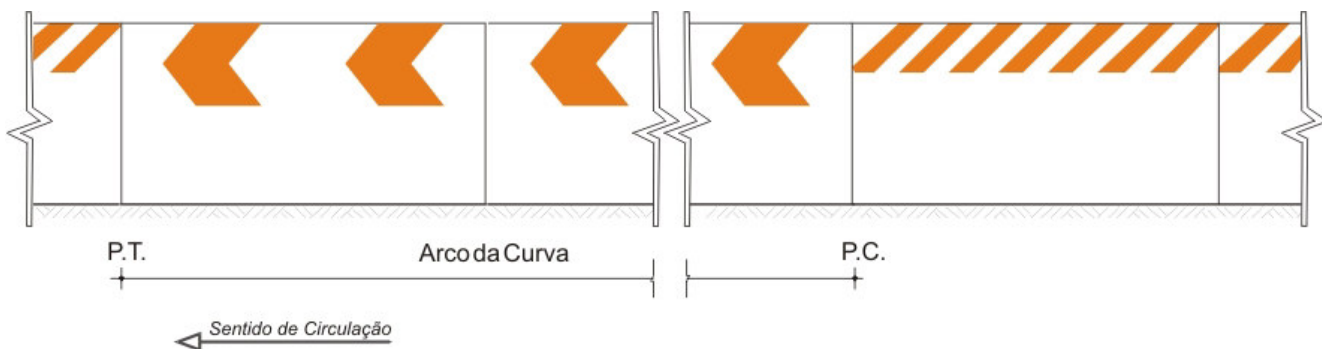


Figura 11.31

Os painéis verticais **devem** ser justapostos nos locais em que ocorre a necessidade de vedar a passagem de terra ou detritos, ou impedir o acesso de pedestres.

A estrutura que sustenta os tapumes **deve** ser rígida o suficiente para que mantenha o conjunto estável. Todavia, **não deve** causar maiores riscos aos ocupantes de veículos em caso de acidente.

### Dimensões

**Deve** possuir altura mínima de 1,10m a partir do solo, conforme Figura 11.32. No caso em que se deseje impor maior isolamento, o tapume pode ter altura de até 2,20m e sua parte superior pode ser executada com tela.

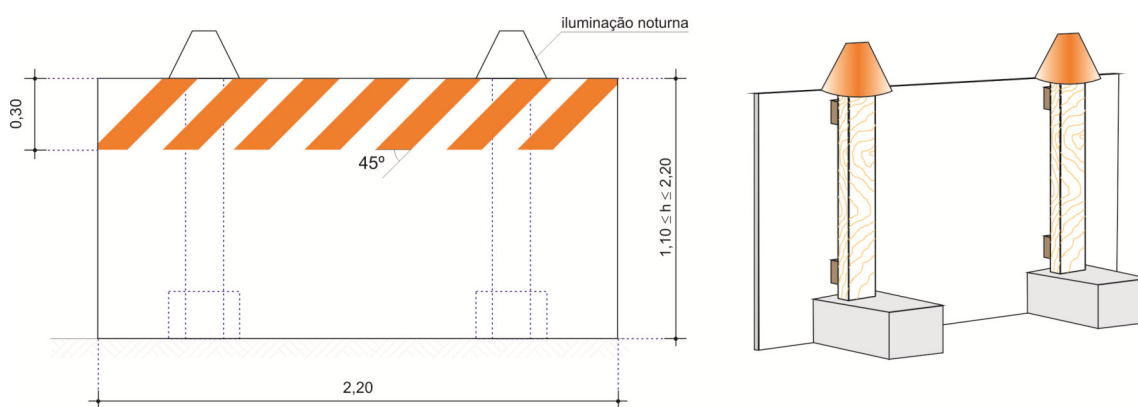


Figura 11.32

### Princípios de utilização

O tapume pode ser utilizado em obra ou serviço de média ou longa duração, quando há necessidade de:

- Isolar a área da obra ou serviço;
- Canalizar ou restringir o fluxo de veículos ou pedestres;
- Delimitar a passagem de pedestres sobre a pista, quando houver obstrução de calçada;
- Bloquear frontalmente o tráfego, no caso de interdição total ou parcial entre via

**Não deve** ser utilizado em locais onde é necessário garantir a visibilidade de veículos.

O uso do tapume com tela é indicado para o direcionamento da circulação e proteção de pedestres (Figura 11.33).

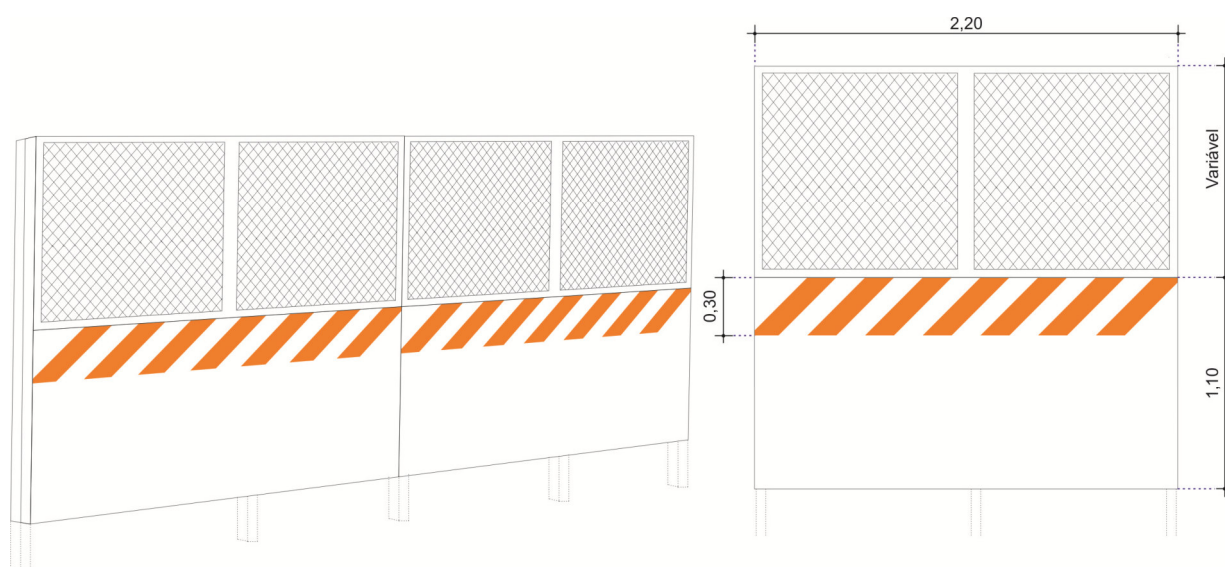


Figura 11.33

## Colocação

Em bloqueio longitudinal, o tapume **deve** ser colocado paralelamente ao fluxo de veículos e estar a uma distância igual ou superior a 1,00m da faixa de trânsito, admitindo-se, excepcionalmente, um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,30m nas demais vias urbanas.

Em bloqueio frontal, **deve** ser utilizado em toda a seção transversal a ser bloqueada e, quando permitir acesso de veículos, máquinas e equipamentos, **devem** ser mantidos trechos sem tapumes com passagem controlada.

No caso de obras com escavação de vala ou buraco na via, o tapume **deve** ser fixado a uma distância compatível, levando-se em consideração o risco de eventual desmoronamento.

Sempre que possível, junto a interseções, o tapume **deve** acompanhar a curva horizontal do alinhamento e **não deve** exceder a altura de 1,10m para garantir a visibilidade entre veículos e as condições de segurança (Figura 11.34).

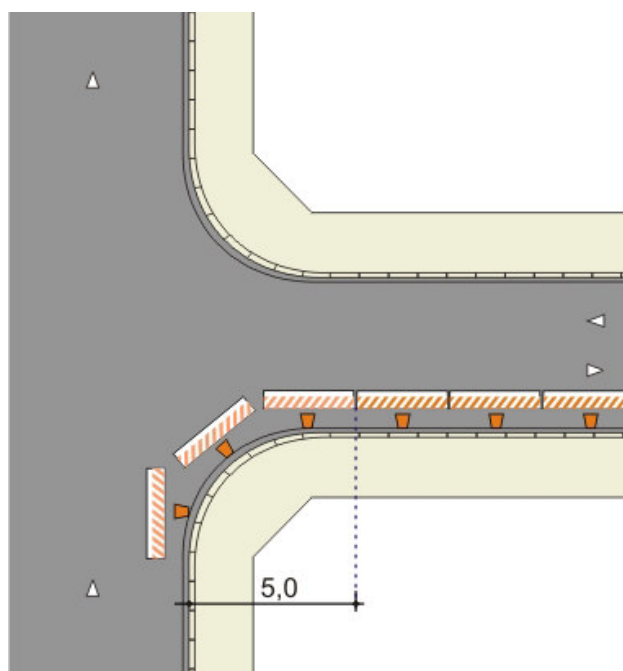


Figura 11.34

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

O tapume **deve** ser acompanhado de sinalização horizontal — linha de bordo, afastada a uma distância igual ou superior a 1,00m da faixa de trânsito, admitindo-se um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,30m nas demais vias urbanas.

O tapume pode servir como suporte para sinalização vertical, bandeira, entre outras, ou placas de orientação, indicando as mudanças causadas pela interdição. Nos trechos em curva, podem ser utilizados marcadores de alinhamento.

**Deve** vir acompanhado de elemento luminoso complementar, quando utilizado em rodovia e em via urbana sem iluminação pública.

## 11.8 Tela Plástica

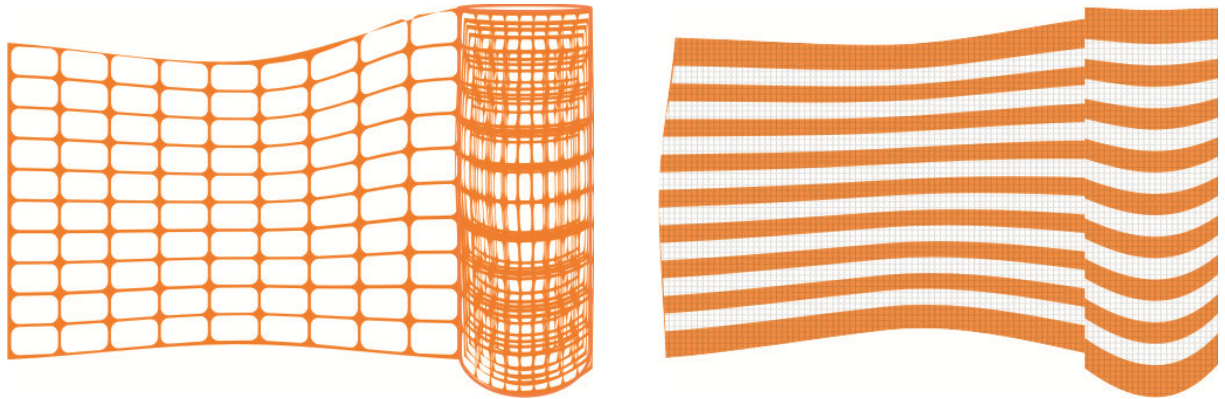


Figura 11.35

### Definição

A tela plástica é um dispositivo complementar de controle de acesso ou bloqueio utilizado em intervenções temporárias que ofereçam algum tipo de risco aos usuários da via.

### Características

É confeccionado em material plástico, com reforço na parte superior e inferior, e fornecida em rolos (Figura 11.35).

### Cor

A tela plástica **deve** ser constituída de faixas horizontais nas cores laranja e branca ou ser totalmente na cor laranja.

### Dimensões

A tela plástica **deve** possuir as seguintes dimensões:

- Rolos de 1.2m x 50,0m

### Princípios de Utilização

**Deve** ser utilizada em situações em que há necessidade de isolar trecho com intervenção temporária através de sua delimitação visual para melhorar a segurança viária.

Nos casos em que existe escape de materiais ou detritos da obra para a pista ou para a calçada, **deve** ser utilizada a tela com malha mais fechada.

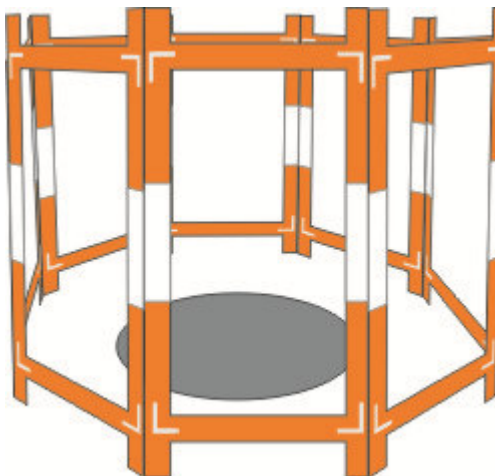
### **Colocação**

A tela plástica **deve** ser colocada a uma distância igual ou superior a 1,00m da faixa de trânsito, admitindo-se, excepcionalmente, um mínimo de 0,50m em via rural e via urbana de trânsito rápido e de 0,30m nas demais vias urbanas.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Em intervenções noturnas sem iluminação pública, **deve** estar acompanhada de elemento luminoso complementar.

## **11.9 Gradil Portátil para Serviços**



**Figura 11.36**

### **Definição**

O gradil portátil para serviços é um dispositivo de delimitação de área de serviço junto a poço de visita ou caixa de inspeção, utilizado em serviço de curta duração ou de emergência (Figura 11.36).

## Características

Possui formato de grade e constitui-se de módulos portáteis e dobráveis de madeira, plástico ou metal, conforme as Figuras 11.37 e 11.38. Os elementos verticais **devem** permitir o encaixe de bandeiras.

- Exemplo de gradil em madeira ou plástico

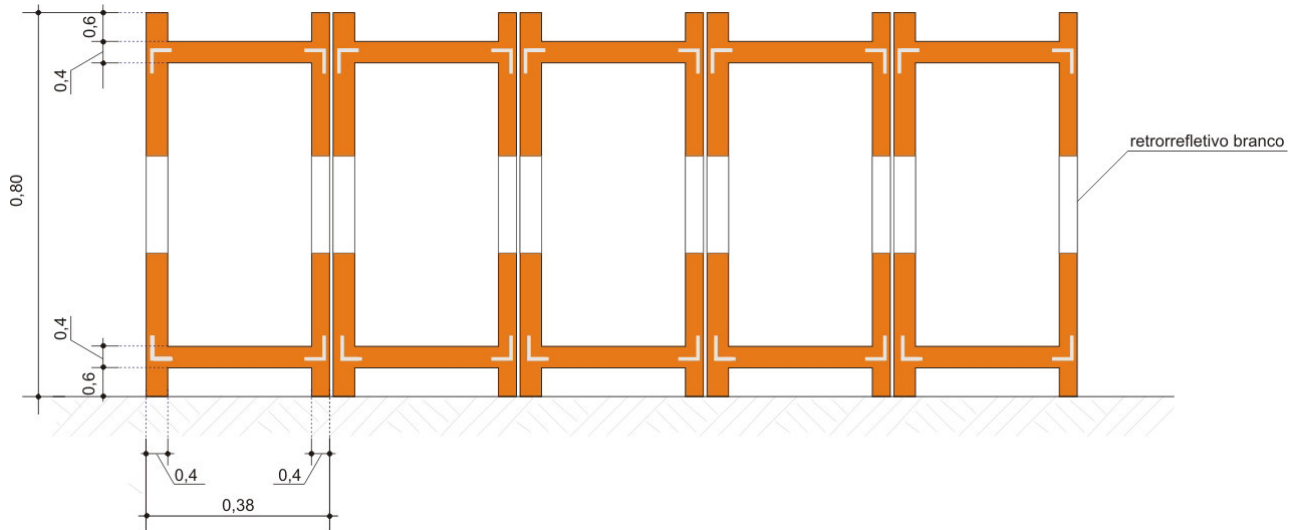


Figura 11.37

- Exemplo de gradil metálico

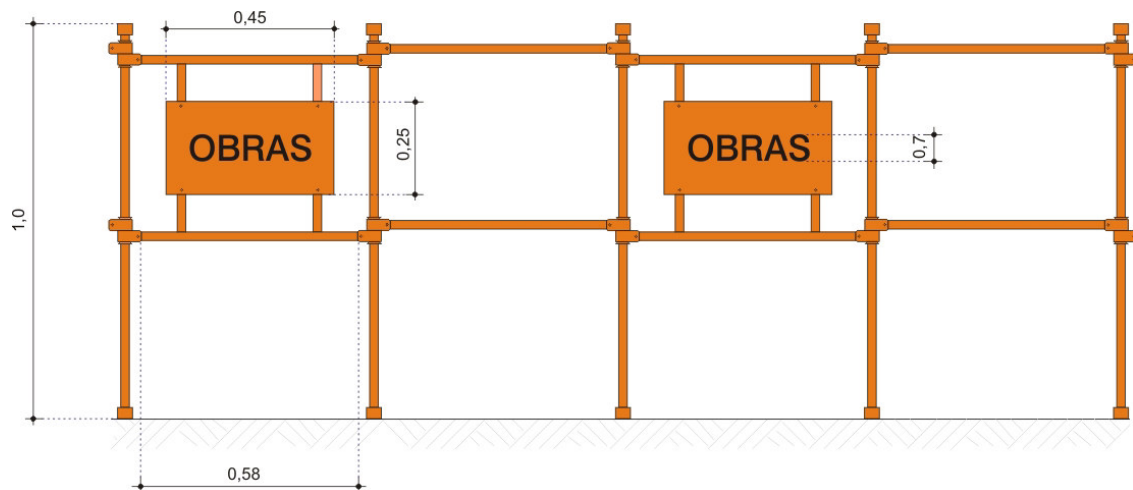


Figura 11.38

## Cor

O gradil portátil **deve** possuir cores laranja e branca ou serem totalmente na cor laranja.

## Princípios de Utilização

**Deve** ser utilizado em serviços de curta duração ou de emergência para proteger trabalhadores, pedestres e motoristas, seja na calçada ou na pista.

## Colocação

O gradil portátil para serviços **deve** estar disposto de modo a cercar o local de trabalho, preservando a área para movimentação dos trabalhadores e evitando a queda de pedestres ou a sua invasão por automóveis.

## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode estar associado a dispositivos de uso temporário, tais como bandeira, elemento luminoso complementar, entre outros.

Nos serviços realizados na pista, a grade **deve** ter afixada bandeirinhas em suas hastes e ser precedida de dispositivos de canalização de uso temporário, tais como cones ou balizadores (Figura 11.39).

Em serviços noturnos, **deve** ser acompanhado de elementos luminosos complementares.

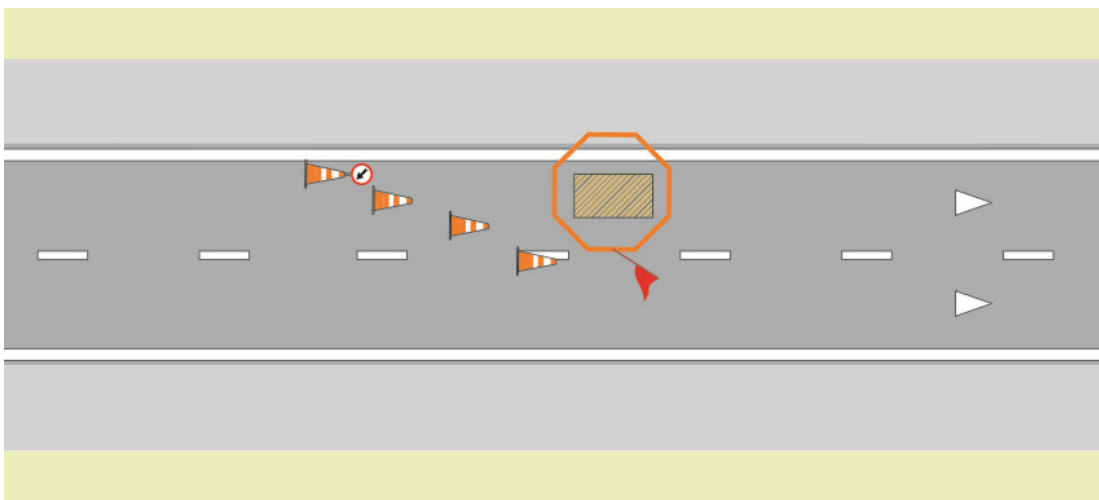


Figura 11.39



## 11.10 Gradil Portátil para Pedestres ou Ciclistas

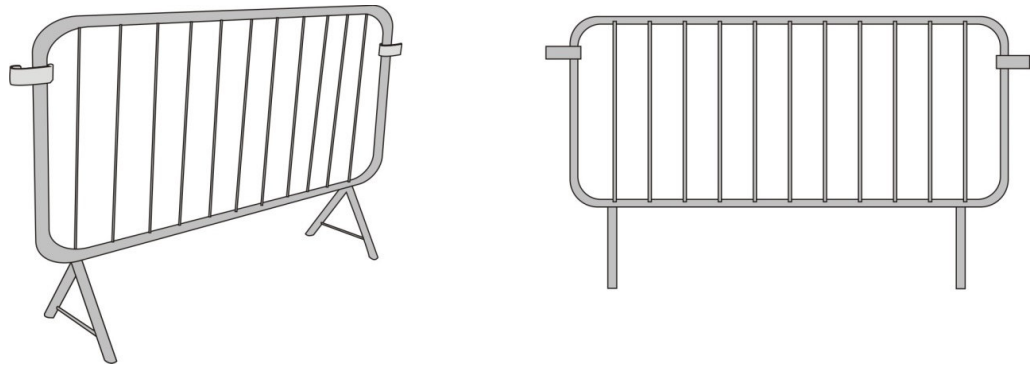


Figura 11.40

### Definição

O gradil portátil para pedestres ou ciclistas é um dispositivo de delimitação, canalização ou bloqueio, destinado a disciplinar, direcionar, segregar ou bloquear o fluxo de pedestres ou ciclistas em situações temporárias.

### Características

Possui formato de grades metálicas e constitui-se de módulos metálicos portáteis intertravados (Figura 11.40).

### Dimensões

O gradil portátil para pedestres ou ciclistas **deve** possuir as seguintes dimensões, conforme Figura 11.41:

- Altura mínima = 1,30m
- Largura = Variável

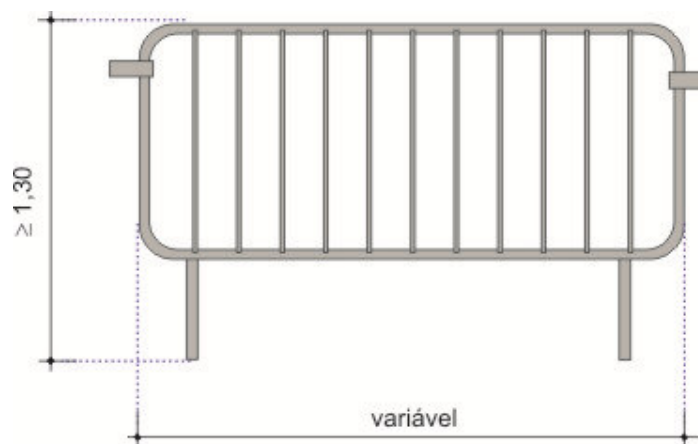


Figura 11.41

### Princípios de Utilização

**Deve** ser utilizado em situações temporárias em que seja necessário delimitar, disciplinar ou segregar o fluxo de pedestres ou ciclistas, tais como organização de filas na via pública, bloqueio de acesso a pontos indesejáveis, criação de espaços exclusivos para pedestres ou ciclistas, entre outras.

### Colocação

Os módulos do gradil portátil **devem** estar dispostos de modo a formar uma linha de canalização uniforme.

#### 11.11 Elemento Luminoso Complementar

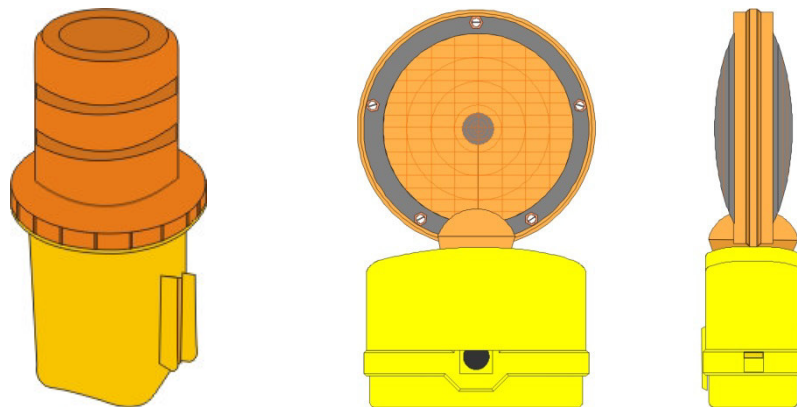


Figura 11.42

### Definição

O elemento luminoso complementar é um dispositivo utilizado para complementar a sinalização temporária à noite ou sob condições atmosféricas adversas.

### Características

Possui uma fonte luminosa que pode funcionar de modo intermitente, contínuo ou sequencial, podendo ser fixo ou portátil (Figura 11.42).

No modo intermitente, a luz **deve** piscar com uma frequência recomendável de 50 a 60 vezes por minuto, acendendo e apagando em intervalos iguais de tempo.

No modo contínuo, a luz emitida **deve** ser ininterrupta durante todo o período noturno ou em locais com baixa luminosidade natural.

Pode utilizar energia elétrica da rede pública ou de fonte de alimentação própria (geradores ou baterias).

### Cor

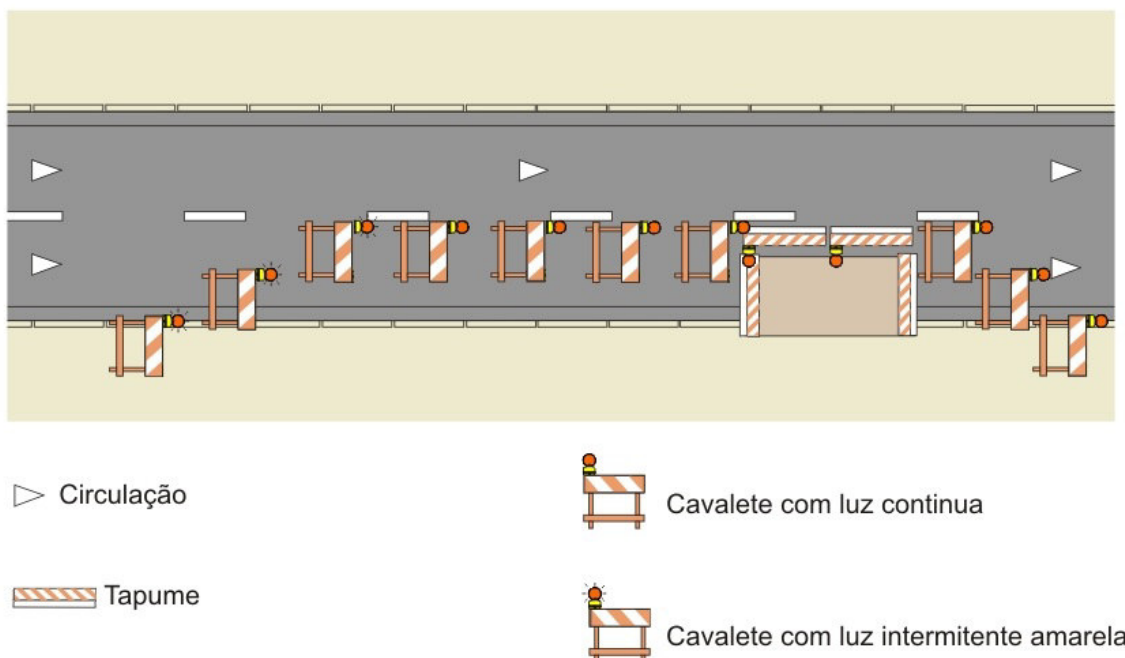
A indicação luminosa **deve** ser de cor amarela.

### Princípios de Utilização

**Deve** ser utilizado em obras ou serviços realizados na pista no período noturno, ao longo do trecho canalizado que compreende a área de transição até a área de retorno à situação normal (Figura 11.43).

**Deve-se** utilizar:

- **Luz intermitente** na área de transição, no sentido do fluxo veicular;
- **Luz contínua** no trecho que compreende a área de proteção anterior até a área de retorno à situação normal.



**Figura 11.43**

Também **deve** ser utilizado em bloqueio de pista no período noturno.  
Dispositivos Auxiliares

## Colocação

O espaçamento entre os elementos luminosos **deve** ser determinado por estudos de engenharia de tráfego que levem em consideração o tipo de dispositivo e as características da intervenção.

## Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

É utilizado sobre cone, cavalete, tambor, barreiras, tapume, gradil entre outros dispositivos e pode estar acompanhado de sinalização de advertência.

### 11.12 Fita Zebrada

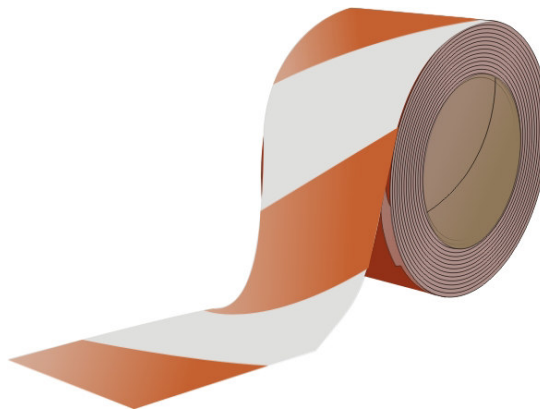


Figura 11.44

## Definição

A fita zebrada é um dispositivo utilizado em situações temporárias de curta duração para isolamento de local, que ofereça risco aos pedestres, para controle de acesso ou em bloqueios viários.

## Características

É confeccionada em material plástico, leve e resistente, sendo usualmente fornecida em rolos (Figura 11.44).

## Cor

A fita zebrada **deve** ser constituída de faixas inclinadas a 45° nas cores laranja e branca alternadas.

## Dimensões

Dispositivos Auxiliares

A fita zebrada **deve** possuir as seguintes dimensões, conforme a Figura 11.45:

- Largura da fita = 0,07 a 0,10m
- Largura do zebrado = 0,05m

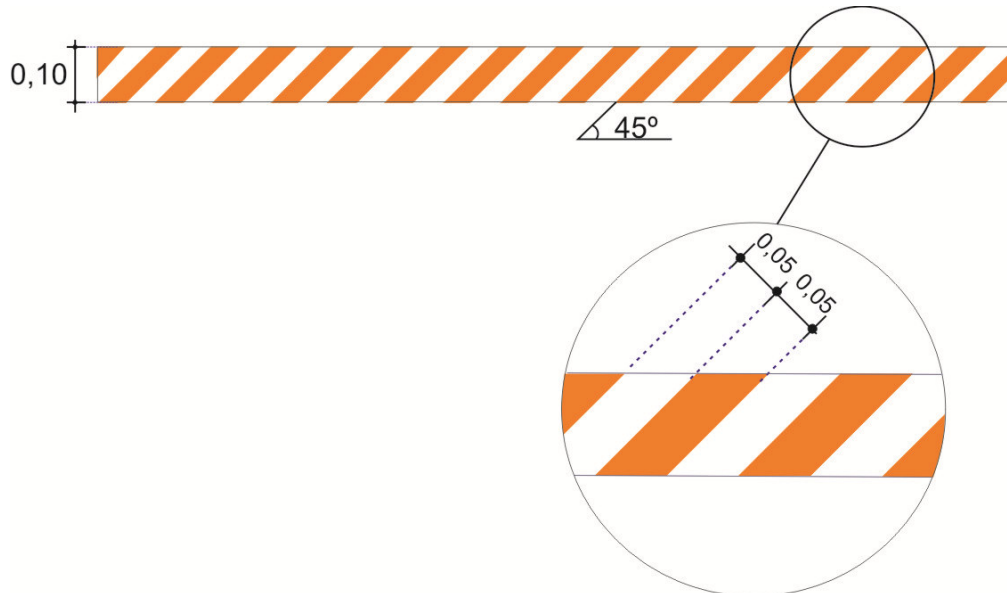


Figura 11.45

### Princípios de Utilização

Pode ser utilizada em intervenção temporária ou emergencial, em bloqueio viário ou para complementar a canalização feita com outros dispositivos auxiliares, tais como cones, cavaletes, tambores, de forma a reforçar o alinhamento desses equipamentos em intervenções de curta duração. Pode ser fixada também em poste de iluminação, coluna de sustentação de sinalização, árvore, entre outros dispositivos.

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

É utilizada com cavaletes, cones, tambores ou outros dispositivos temporários de canalização e bloqueio.

### 11.13 Bandeira Sinalizadora

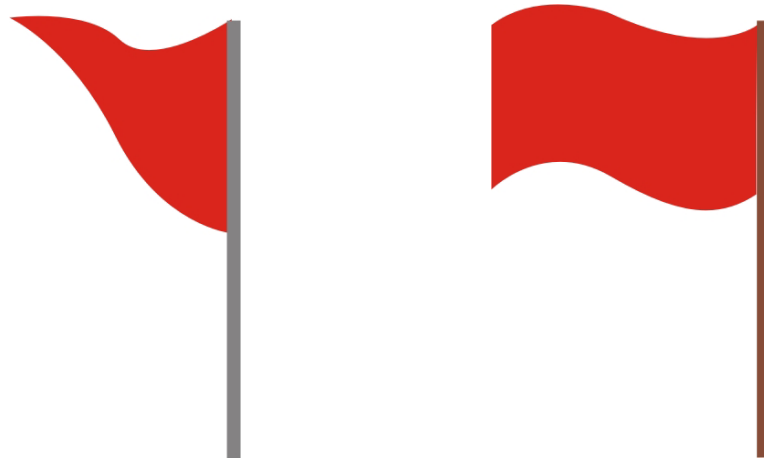


Figura 11.46

#### Definição

A bandeira sinalizadora é um dispositivo utilizado para alertar os condutores de veículos quanto à diminuição da velocidade ou parada obrigatória em intervenção temporária ou emergencial, em campanha ou em operação de trânsito. Normalmente complementa outros dispositivos auxiliares de sinalização.

#### Características

Possui formato triangular ou quadrado. É confeccionada em tecido ou plástico flexível, tendo um dos lados é fixado a uma haste de material rígido que permite ser empunhada pelo trabalhador ou ser fixada a outro dispositivo temporário (Figura 11.46).

#### Cor:

A cor da bandeira sinalizadora **deve** ser vermelha.

#### Dimensões:

**Deve** possuir as seguintes dimensões, conforme a Figura 11.47.

#### Formato de triângulo isósceles

- Base = mínimo 0,30m

Dispositivos Auxiliares

- Altura = mínimo 0,50m

### Formato quadrado

- Lado = mínimo 0,60m

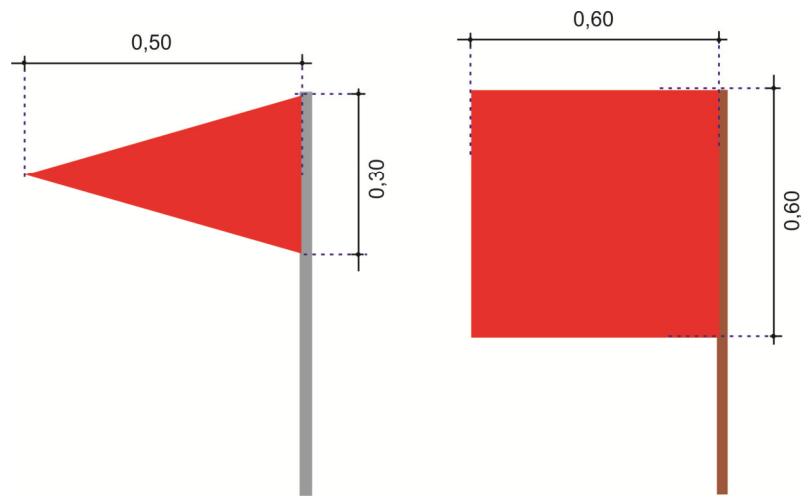


Figura 11.47

Podem ser inseridas mensagens que auxiliem em campanhas de educação ou operações de trânsito.

### Princípios de Utilização

**Deve** ser utilizada em situações temporárias na via, quando se deseja alertar o condutor do veículo quanto à necessidade de redução da velocidade ou parada obrigatória, tais como serviço móvel na pista ou a alternância do direito de passagem (Operação “PARE e SIGA”).

Seu uso é obrigatório como pré-sinalização da Operação “PARE e SIGA”.

Pode ser utilizada como dispositivo auxiliar em campanhas de educação de trânsito e operações que exijam o apoio na travessia de escolares, pedestres e ciclistas.

### Colocação

O uso da bandeira sinalizadora em operação executada com trabalhador na via pública **deve** respeitar o disposto no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VII – Sinalização Temporária – Capítulo 12.

Dispositivos Auxiliares

Pode ser utilizado boneco com bandeira sinalizadora em substituição ao trabalhador, exceto na operação “Pare e Siga” (Figura 11.48).

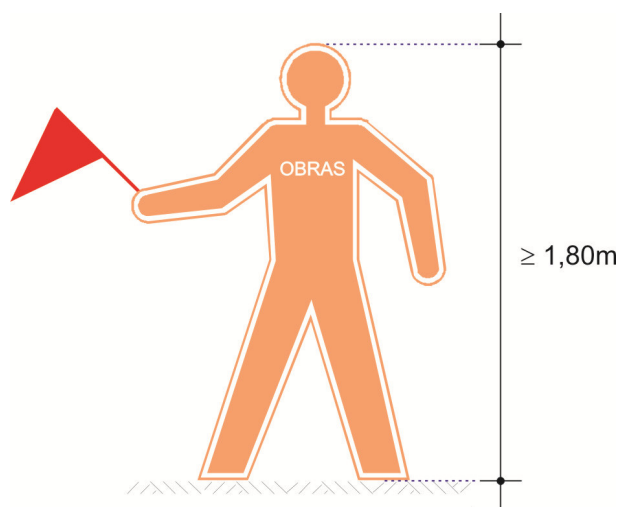


Figura 11.48

### Colocação

Pode ser fixada em cone, cavalete, barreiras e gradil móvel (Figura 11.49).

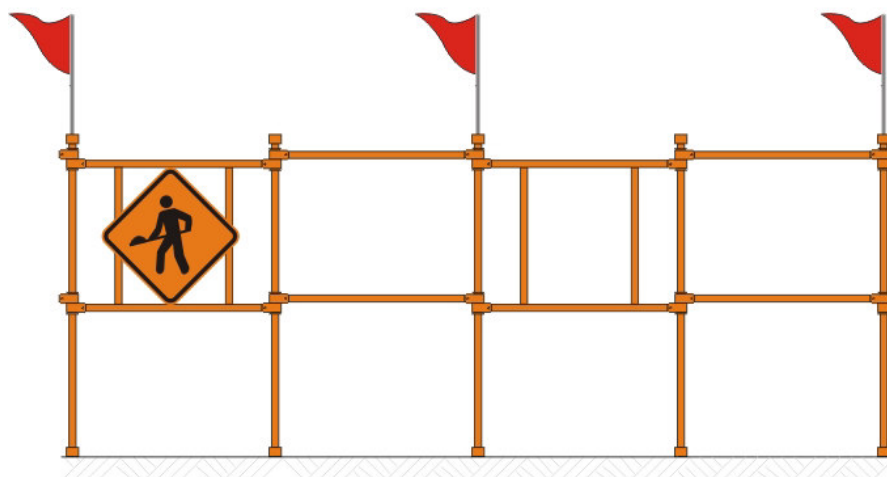


Figura 11.49

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

Pode estar associada a dispositivos de uso temporário, tais como cone, cavalete, barreira, tapume e gradil.



## 11.14 Faixa



Faixa Horizontal

Vertical



Faixa

Figura 11.50

### Definição

A faixa é um dispositivo de caráter temporário utilizado para transmitir informações operacionais ou educativas destinadas aos usuários da via.

### Características

É confeccionado geralmente em vinil impresso ou tecido pintado.

A faixa horizontal **deve** conter, em suas extremidades, tarjas alternadas nas cores laranja e branca, inclinadas a 45°, conforme Figura 11.50.

A faixa vertical **deve** conter, na parte superior e inferior, tarjas alternadas nas cores laranja e branca, inclinadas a 45°, conforme Figura 11.50.

Dispositivos Auxiliares

As mensagens **devem** apresentar textos curtos e objetivos, com tipos de letras que garantam boa legibilidade.

### **Cor**

A faixa possui fundo na cor branca e mensagem em cor que garanta contraste para boa legibilidade.

### **Princípios de Utilização**

Pode ser utilizada para divulgação de interdição da via em razão de eventos, tais como corrida, carnaval, obra, desvio de tráfego, implantação de nova circulação na via, nova sinalização de controle de passagem (semáforo ou parada obrigatória), divulgação campanhas educativas, entre outras situações.

A faixa, quando utilizada para informar os usuários da via sobre interdição ou evento que interfira no trânsito, **deve** ser implantada com antecedência mínima de 48h, conforme legislação vigente.

### **Colocação**

No caso de implantação de faixa horizontal sobre a pista, esta **deve** estar perpendicular ao fluxo, e com altura livre mínima de 5,50m.

Pode ser colocada em estrutura de obras de arte, em suporte de sinalização existente na via, poste de iluminação, tripé e sobre dispositivos auxiliares, tais como cone, cavalete, entre outros.

A faixa **não deve** obstruir a sinalização de trânsito já existente, como semáforos e placas, e **deve** ser removida após a realização do evento ou da intervenção.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

A faixa é destinada a reforçar a comunicação com o usuário da via, porém não dispensa a utilização de sinalização de trânsito, conforme o caso.

## 12 DISPOSITIVOS DE CONTROLE DE ACESSO OU PASSAGEM

### Definição

Os dispositivos de controle de acesso ou passagem são utilizados para bloquear o fluxo de veículos em determinado ponto ou trecho de pista/via, faixa ou área.

Os dispositivos mais utilizados são:

- Cancela
- Bloqueador Retrátil

### 12.1 Cancela

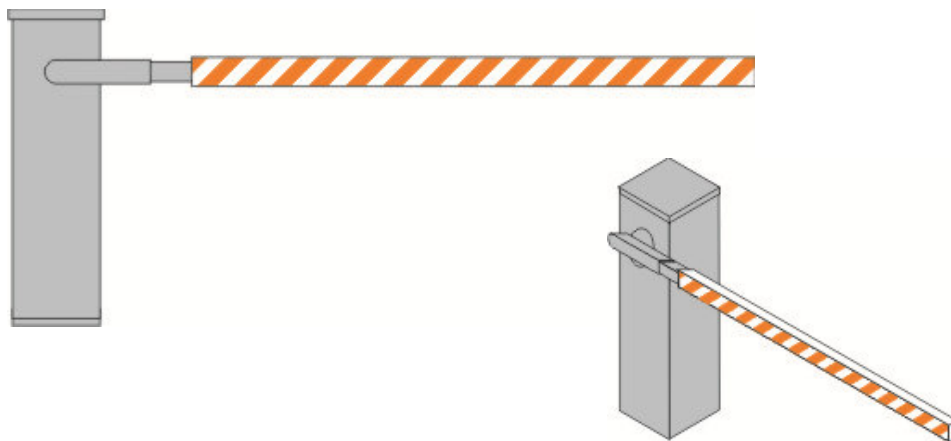


Figura 12.1

### Definição

A cancela é um dispositivo destinado a controlar o acesso ou a passagem de veículos em determinados locais.

### Características

O braço da cancela **deve** possuir faixas paralelas inclinadas a 45°, conforme exemplo ilustrativo na Figura 12.1.

Dispositivos Auxiliares

**Deve** ser de material que não forme elementos pontiagudos ou agressivos quando impactado por veículos.

O sistema de acionamento da cancela pode ser automático ou manual.

### **Dimensões**

São definidas de acordo com as características geométricas da passagem a ser controlada.

### **Princípios de Utilização**

A cancela pode ser utilizada quando se deseja controlar o acesso ou a passagem de veículos em determinado ponto ou trecho de via, ou área de tráfego seletivo, bem como em praça de pedágio, cruzamento rodoferroviário, acesso a balsa, aduana, entre outros casos.

### **Colocação**

**Deve** atender a projeto específico.

### **Relacionamento com outros sinais ou dispositivos**

Conforme o tipo de bloqueio, a cancela pode ser acompanhada do sinal R-1 – “Parada Obrigatória”.

## 12.2 Bloqueador Retrátil

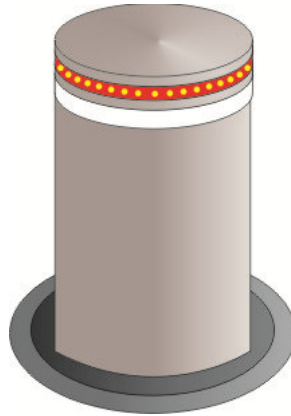


Figura 12.2

### Definição

O bloqueador retrátil é um dispositivo automático destinado a controlar o acesso de veículos em determinada área, via ou trecho de via, permitindo o ingresso somente de veículos autorizados ou em determinados dias e horários.

### Características

O bloqueador retrátil é constituído de um cilindro metálico que contém na sua parte superior uma faixa retro refletiva branca. Pode conter também uma faixa luminosa com LED na cor vermelha, para situação de bloqueio, e na cor verde, quando o veículo for identificado e autorizado (Figura 12.3).

Seu funcionamento pode ser hidráulico ou eletromecânico. Quando acionado, o cilindro desce para um compartimento enterrado, permitindo a passagem do veículo autorizado e retornando à posição elevada de forma automática ou mediante controle remoto, após a passagem do veículo.

O mecanismo eletro-hidráulico é gerenciado pelo usuário por controle remoto, cartão magnético ou teclado, dentre outros dispositivos.

O bloqueador retrátil **deve** ser resistente a intempéries. Sua resistência a impacto **deve** ser determinada por estudo de engenharia em função das características dos veículos e da velocidade da via.

Dispositivos Auxiliares

O gabinete com o mecanismo eletro-hidráulico **deve** ser instalado na via, próximo ao local onde se situa o bloqueador.

Pode ser equipado com sinal sonoro para indicar a ativação e desativação do dispositivo.

O dispositivo **deve** atender, no mínimo, às normas internacionais já certificadas.

### Dimensões

O bloqueador retrátil possui as seguintes dimensões (Figura 12.3):

- H (altura) = entre 0,50m e 0,75m.
- d (diâmetro) = variando de 0,12m a 0,25m

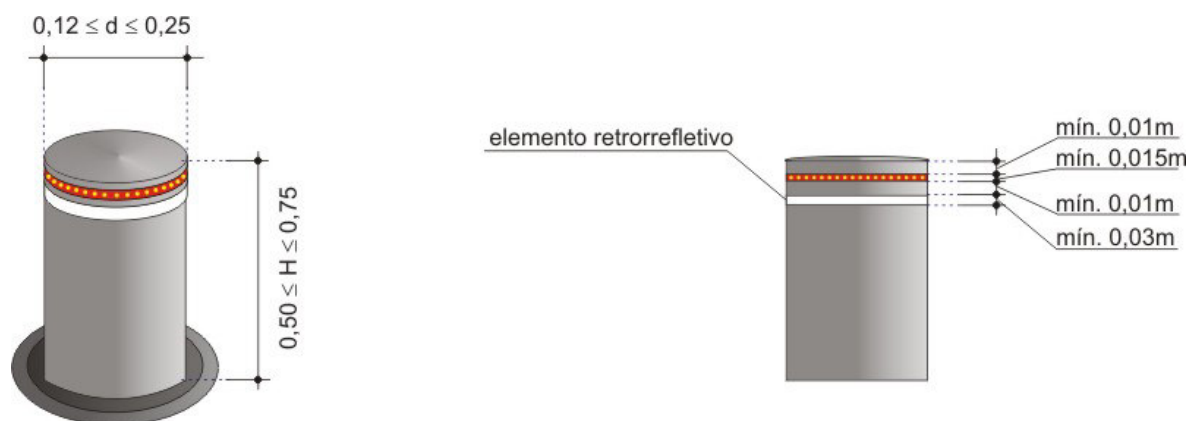


Figura 12.3

### Princípios de Utilização

Esse dispositivo pode ser utilizado para controlar o acesso ou a passagem de veículos autorizados em trecho de via, ou áreas específicas controladas.

O bloqueador retrátil constitui obstáculo rígido para os veículos, **devendo** ser evitado em vias com velocidade acima de 50km/h e onde o risco de choque frontal é alto.

### Colocação

A implantação de bloqueador retrátil na via **deve**:

- Assegurar uma largura mínima de 1,20m de passeio, para circulação de pedestres;
- Assegurar um vão livre de 3,25m para passagem de veículos com 2,60m

Dispositivos Auxiliares

de largura, quando retraído (Figura 12.4);

- Ser colocado de forma a garantir o acesso de veículos de emergência, fiscalização e os espaço de serviços de utilidade pública.

O espaçamento entre dispositivos **deve** ser maior ou igual a 1,50m e menor ou igual a 1,60m a fim de evitar a passagem de veículos entre eles (Figura 12.4).

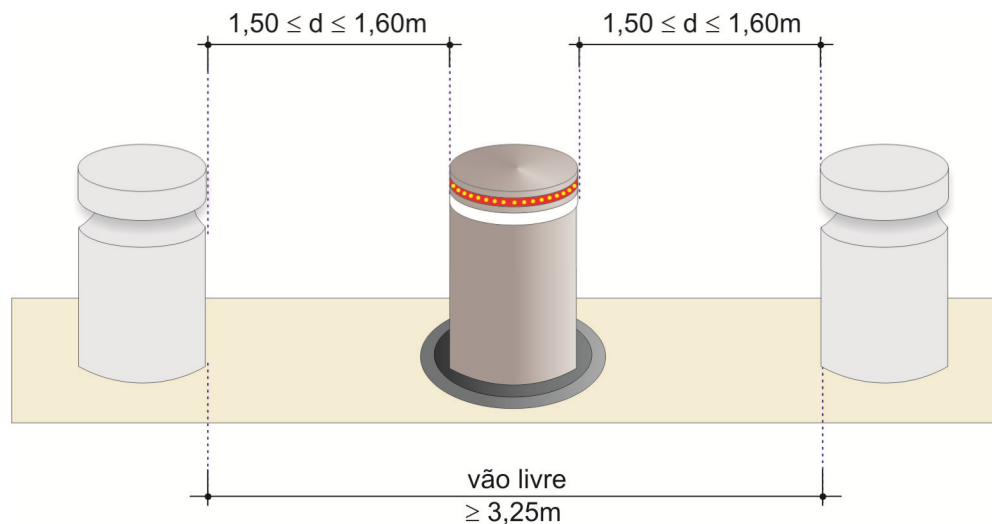


Figura 12.4

### Relacionamento com outros sinais ou dispositivos

O bloqueador retrátil pode ser utilizado associado a outros elementos de proteção tais como vasos, dispositivos de concreto ou outros mobiliários, tais como bancos, de forma a constituir um conjunto homogêneo e integrado (Figura 12.5).

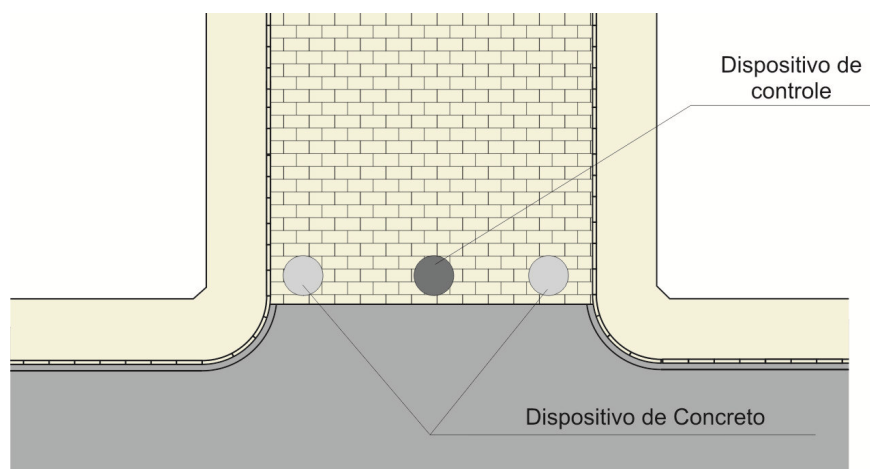


Figura 12.5

Dispositivos Auxiliares

**APÊNDICE**  
**ESTUDO TÉCNICO:**  
**MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL**

**1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO**

➤ Razão social:

➤ Estado/Município:

**2 – LOCALIZAÇÃO DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL**

➤ Local:

➤ N.º de pistas da via:

pista central

pista lateral

• Sentido do fluxo:

**3 – ONDULAÇÃO TRANSVERSAL**

Tipo A

Tipo B

➤ Data de implantação no local: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_



#### 4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Classificação viária (art. 60 do CTB):

- Nº de faixas de trânsito (circulação):

- Largura da pista:

- Largura da calçada/acostamento:

- Tipo do pavimento:

- Condições do pavimento:

- Velocidade regulamentada:

- Active     Declive     Plano     Curva     Rampa de acesso

- Trecho urbano:     Sim     Não

- Fluxo veicular na pista (VMD):

➤ Trânsito de pedestre:

Sim    Ao longo da via    Transversal à via    Não

➤ Trânsito de ciclista:

Sim    Ao longo da via    Transversal à via    Não

## 5 – HISTÓRICO DE ACIDENTES NO LOCAL

- Via urbana: trecho máximo de 50 metros antes e 50 metros depois do local.
- Via rural: trecho máximo de 500 metros antes e 500 metros depois do local.

• Até 12 meses antes do início da implantação da ondulação transversal (dados do estudo técnico do Anexo IV):

• Após 12 meses da implantação da ondulação transversal:

• Outras informações julgadas necessárias:

## 6 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento da ondulação transversal e da sinalização)

## 7 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

➤ Nome:

➤ CREA OU CAU n°:

➤ Assinatura:

➤ Data: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**8 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O  
CREA OU CAU**

➤ Nome:

➤ CREA OU CAU nº:

➤ Assinatura:

➤ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_