



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA**Preço deste número - Kz: 1.700,00**

| ASSINATURA | Ano | O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P. |
|----------------|------------------|--|
| As três séries | Kz: 1.469.391,26 | |
| A 1.ª série | Kz: 867.681,29 | |
| A 2.ª série | Kz: 454.291,57 | |
| A 3.ª série | Kz: 360.529,54 | |

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».

SUMÁRIO

Presidente da República

Decreto Presidencial n.º 69/21:

Aprova o regime de comparticipação atribuída aos Órgãos de Administração da Justiça pelos activos, financeiros e não financeiros, por si recuperados.

Decreto Presidencial n.º 70/21:

Aprova o Regulamento sobre as Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego.

Decreto Presidencial n.º 71/21:

Exonera Luís Manuel da Fonseca Nunes do cargo de Governador da Província da Huíla e Rui Luís Falcão Pinto de Andrade do cargo de Governador da Província de Benguela.

Decreto Presidencial n.º 72/21:

Exonera Nuno Bernabé Mahapi Dala do cargo de Vice-Governador da Província da Huíla para os Serviços Técnicos e Infra-Estruturas.

Decreto Presidencial n.º 73/21:

Nomeia Luís Manuel da Fonseca Nunes para o cargo de Governador da Província de Benguela e Nuno Bernabé Mahapi Dala para o cargo de Governador da Província da Huíla.

Órgãos Auxiliares do Presidente da República — Gabinete do Ministro de Estado para a Coordenação Económica —

Decreto Executivo n.º 61/21:

Aprova o Regulamento Interno do Conselho Económico Social.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

**Decreto Presidencial n.º 69/21
de 16 de Março**

Considerando que os Serviços de Administração da Justiça, em geral, e, em particular, o Serviço Nacional de Recuperação de Activos, criado pela Lei n.º 15/18, de 26 de Dezembro, recuperam bens e valores de proveniência ilícita que se perdem a favor do Estado, no âmbito do combate à corrupção;

Considerando o papel preponderante dos Órgãos de Administração da Justiça, na materialização do combate à corrupção e, consequentemente, na recuperação de activos (financeiros e não financeiros) a favor do Estado;

Havendo a necessidade de se aumentar a capacidade institucional dos Órgãos referidos para garantir maior eficácia no desempenho das suas funções, mediante atribuição, sem onerar o Orçamento Geral do Estado, de uma percentagem sobre os activos recuperados, devendo a mesma ser determinada;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea l) do artigo 120.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

**ARTIGO 1.º
(Aprovação)**

É aprovado o Regime de Comparticipação Atribuída aos Órgãos de Administração da Justiça pelos Activos, Financeiros e Não Financeiros, por si Recuperados, anexo ao presente Decreto Presidencial de que é parte integrante.

**ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)**

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

**ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)**

O presente Decreto Presidencial entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 11 de Março de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

**REGIME DE COMPARTICIPAÇÃO ATRIBUÍDA
AOS ÓRGÃOS DE ADMINISTRAÇÃO
DA JUSTIÇA PELOS ACTIVOS,
FINANCEIROS E NÃO FINANCEIROS,
POR SI RECUPERADOS**

**ARTIGO 1.º
(Objecto)**

1. O presente Diploma tem por objecto a definição da comparticipação atribuída aos Órgãos de Administração da Justiça pelos activos, financeiros e não financeiros, por si recuperados.

2. Para efeito do presente Diploma, entendem-se por Órgãos de Administração de Justiça a Procuradoria Geral da República e os Tribunais.

**ARTIGO 2.º
(Âmbito)**

O presente Diploma aplica-se aos processos de recuperação de activos concluídos e aos que estiverem em curso.

**ARTIGO 3.º
(Comparticipação)**

1. Por todos os activos recuperados pelos Órgãos da Administração da Justiça e perdidos a favor do Estado, é atribuída uma comparticipação de 10% (dez por cento) do valor líquido do activo recuperado, determinado pela sua natureza e respectivo preço de mercado.

2. A comparticipação referida no número anterior é repartida pelos dois Órgãos de Administração da Justiça, referidos no n.º 2 do artigo 1.º do presente Diploma, quando o activo recuperado for declarado perdido a favor do Estado, mediante decisão condenatória.

3. Nos casos em que o activo for recuperado pela Procuradoria Geral da República, a percentagem da comparticipação referida no n.º 1 do presente artigo é atribuída totalmente a este Órgão.

4. A percentagem da comparticipação pode ser inferior a 10%, por decisão conjunta do Órgão Recuperador e da entidade beneficiária do activo, tendo em atenção o valor e natureza do mesmo, o seu nível de atractividade, a respectiva liquidez e os outros critérios de mercado.

**ARTIGO 4.º
(Operacionalização)**

1. A comparticipação referida no artigo anterior é operacionalizada mediante a transferência para os Órgãos de Administração de Justiça, após recuperação, no caso de activos financeiros, ou após a sua alienação ou exploração, no caso de se tratar de um activo não financeiro.

2. A comparticipação devida, nos termos do presente Diploma, é atribuída pela entidade beneficiária do activo recuperado.

3. Nos casos dos activos recuperados que tenham sido afectos a fins de interesse público e sem fins lucrativos, não será devida a comparticipação.

4. A transferência referida no n.º 1 do presente artigo deve ser feita no prazo máximo de três meses, após liquidação da operação.

**ARTIGO 5.º
(Afectação)**

A comparticipação recebida nos termos do presente Diploma destina-se a melhorar as condições de funcionamento dos Órgãos da Administração da Justiça.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (21-2310-C-PR)

**Decreto Presidencial n.º 70/21
de 16 de Março**

Considerando que no âmbito do Decreto Presidencial n.º 169/19, de 21 de Maio, que aprova a Estratégia Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária, o Executivo deve criar normas e padrões harmonizados para a rede de tráfego, com o objectivo de melhor orientação nas acções de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária, nomeadamente, na gestão e segurança das infra-estruturas rodoviárias, dos veículos e dos utentes das vias;

Tendo em conta que um dos objectivos desta Estratégia consiste na introdução de soluções de engenharia, em fase de elaboração de projectos de estradas ou da sua exploração, que promovam a prevenção de acidentes e a melhoria da segurança, visando a criação de dispositivos de segurança para a prevenção de acidentes e melhorar os níveis de segurança rodoviária, bem como o disposto nos artigos 6.º e 9.º do Código de Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 5/08, de 29 de Setembro;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea l) do artigo 120.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

**ARTIGO 1.º
(Aprovação)**

É aprovado o Regulamento sobre as Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

**ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)**

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

**ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)**

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 28 de Janeiro de 2021.

Publique-se.

Luanda, aos 9 de Março de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

REGULAMENTO SOBRE AS MEDIDAS REDUTORAS DE VELOCIDADE E ACALMIA DE TRÁFEGO

CAPÍTULO I Disposições Gerais

ARTIGO 1.º (Objecto)

O presente Regulamento estabelece as regras de aplicação, instalação e sinalização das medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego.

ARTIGO 2.º (Âmbito de aplicação)

O presente Regulamento é aplicável em todo o território nacional, nas vias de domínio público e privado com circulação pública.

ARTIGO 3.º (Definições)

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) «*Estradas Nacionais*» — todas as vias que estabelecem ligação entre capitais de províncias, sedes municipais, portos e aeroportos;
- b) «*Estradas Municipais*» — todas as vias que estabelecem ligação entre sedes municipais e sedes comunais, polos de desenvolvimento agrícola e industrial que não sejam servidos por estradas nacionais e áreas de menor acessibilidade, sob jurisdição dos municípios;
- c) «*Centros Urbanos*» — as comunidades e aglomerações urbanas, com ocupação e densidade populacional expressiva;
- d) «*Condomínios*» — áreas de aglomerações urbanas privadas, frequentemente com circulação restrita ou fechada;
- e) «*Cruzamento*» — zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível;
- f) «*Entroncamento*» — zona de junção ou bifurcação de vias públicas;
- g) «*Gincana*» — caracteriza-se pela colocação de forma alternada de obstáculos na faixa de rodagem de forma a impor a deflexões nas trajectórias dos veículos. O efeito de gincana pode ser obtido através da implantação de caixas de vegetação junto às bermas, do desalinhamento do eixo da estrada ou do uso alternado de estacionamento em cada lado da via;
- h) «*Lombas Redutoras de Velocidade (LRV)*» — ondulações transversais aplicadas no pavimento, em vários materiais, destinadas a obrigar à quase paragem do veículo antes da sua transposição, colocadas numa via de forma a serem sempre precedidas por um recurso de redução de velocidade como outro ressalto de limitação de velocidade (em série), e por marcas rodoviárias;
- i) «*Lombas Curtas*» — ondulações transversais criadas no pavimento, construídas com vários materiais (betão betuminoso, borracha reciclada ou betão ciclópico), com uma largura de 0,90 m e 75 mm a 100 mm de altura, e o comprimento varia de acordo ao perfil transversal da estrada;
- j) «*Lombas Alongadas*» — ondulações transversais aplicadas no pavimento, em vários materiais (comummente em borrachas), com largura variável de 3,00 m a 4,80 m, altura variável entre os 75 mm e os 120 mm e com forma parabólica, sinusoidal, trapezoidal ou circular.
- k) «*Rotunda*» — sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 5/08, de 29 de Setembro — Código de Estrada, o ordenamento geométrico caracterizado pela convergência de diversos ramos de sentido único ou duplo, numa praça central de forma geralmente circular e intransponível, em torno da qual é estabelecido um sentido único de circulação (excepto em soluções excepcionais), assumido como prioritário em relação aos fluxos de chegada;
- l) «*Mini-Rotundas*» — caracterizam-se pela colocação de uma ilha (eventualmente galgável), geralmente circular, no interior de uma intersecção prioritária, o que obriga os veículos a circular em seu redor;
- m) «*Tráfego/Circulação*» — conjunto de veículos de passageiros e de mercadorias que circulam numa via de comunicação, considerados em conjunto ou separadamente (tráfego de veículos, tráfego de passageiros e tráfego de mercadorias);
- n) «*Redutores Electrónicos de Velocidade (REV)*» — equipamentos fixos usados como redutores de velocidade, ou estáticos, instalados em carácter permanente num local definido, montados sobre suporte apropriado. A opção do emprego dos VER's, também conhecidos como lombadas electrónicas, justifica-se por serem estas pontuais e assim mais indicadas para o controlo de velocidade em locais fixos de travessias urbanas;
- o) «*Radar Fixo*» — medida de redução de velocidade, ou seja, um redutor electrónico de velocidade, quando é antecedido da aplicação de sinalização rodoviária persuadindo desde modo aos motoristas a praticarem velocidades moderadas;
- p) «*Bandas Sonoras*» — relevos criados por ranhuras no pavimento ou por pinturas, ou sobre bandas cromáticas colocados de forma transversal nas estradas com o objectivo de forçar os veículos a reduzir a velocidade e longitudinalmente, para alertar ao condutor sobre as limitações da via;

- q) «*Tachão Redutor de Velocidade*» — dispositivo de sinalização horizontal fixado no pavimento para delimitar vias, para a redução de velocidade em zonas urbanas, estacionamento e muitos outros locais;
- r) «*Balizas Reversíveis*» — postes delimitadores multi-direcionais, fabricados em composto de poliuretano especial que lhes confere a particularidade de retornarem sempre à posição inicial;
- s) «*Almofadas Redutoras de Velocidade (ARV)*» — almofadas de borracha de pequena espessura, alternativas às LRV;
- t) «*Redutores de Velocidade, Semi-Circulares, em Metal ou Resina Betão Polímero*» — redutores de velocidade com materiais alternativos;
- u) «*Zonas-Problema*» — zona onde as exigências de mobilidade e estacionamento local originem um conjunto de conflitos do tipo veículo-veículo, peão-veículo, motociclista-veículo e motociclista-peão;
- v) «*Tráfego Médio Diário Anual (TMDA)*» — tráfego diário médio de uma rodovia, igual ao volume total de tráfego de veículos durante um ano dividido por 365 dias;
- w) «*Tráfego Médio Diário (TMD)*» — número médio de veículos de duas vias de passagem de um ponto específico em um período de 24 horas, normalmente medido ao longo de 1 (um) ano;
- x) «*Tráfego Máximo Horário (pico)*» — volume de tráfego igual ao número máximo de passagem de veículos por hora, num período de 24 horas, em duas vias de um ponto específico, normalmente obtido de observações mínimas de 7 (sete) dias.

ARTIGO 4.º

(Iniciativa, responsabilidade e gestão)

1. Nas Estradas Nacionais, a implantação física das medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego são de iniciativa, responsabilidade e gestão do Instituto de Estradas de Angola (INEA).

2. Nas Estradas Municipais e nos Centros Urbanos, a implantação física das medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego são de iniciativa, responsabilidade e gestão das Administrações Municipais e Autarquias Locais, vinculada à obtenção da aprovação prévia do INEA, cabendo a entidade responsável pelo trânsito a fiscalização do cumprimento das disposições legais sobre a segurança do trânsito.

ARTIGO 5.º

(Processo de implantação)

1. O processo de implantação de soluções redutoras de velocidade e acalmia de tráfego inicia-se das seguintes formas:

- a) Pela constatação de troços com elevado número de acidentes e conflitos entre o tráfego de veículos e a circulação de peões;

b) A pedido das populações, de organizações, entidades públicas ou privadas;

c) Pelo enquadramento em intervenções provinciais/municipais de gestão do tráfego.

2. A autorização para a implementação/instalação de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego por entidades diferentes das definidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º é obtida mediante pagamento de uma taxa, conforme previsto no artigo 34.º do presente Diploma.

CAPÍTULO II

Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego

ARTIGO 6.º

(Tipos de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego)

1. Os principais tipos de técnicas de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego caracterizam-se por alterações físicas da geometria convencional das vias de modo a provocar a diminuição da velocidade dos veículos automóveis.

2. Os tipos de medidas compreendem a instalação de:

- a) Rotundas e Mini-Rotundas;
- b) Gincanas e estrangulamentos;
- c) Cruzamentos elevados;
- d) Lombas redutoras de velocidade;
- e) Redutores electrónicos de velocidade (radares fixos);
- f) Bandas sonoras;
- g) Tachões redutores de velocidade;
- h) Equipamentos e materiais complementares para a acalmia tais como:
- i. Balizas reversíveis;
- ii. Almofadas Redutoras de Velocidade (ARV);
- iii. Redutores de velocidade, semi-circulares, em metal ou resina betão polímero.

ARTIGO 7.º

(Medidas possíveis de utilização)

1. O processo de implementação de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego deve ser constituído por três fases:

- a) Diagnóstico da situação;
- b) Identificação dos problemas com a escolha das possíveis soluções;
- c) Monitorização.

2. O processo é supervisionado pelo Departamento Ministerial responsável, bem como pelas Administrações Municipais e Autarquias Locais, nas matérias sob sua competência, com o apoio da Polícia de Trânsito.

3. Na fase de diagnóstico e identificação das zonas críticas, são recolhidas informações sobre o tipo da zona, tipologia da via e velocidade desejada.

4. As possíveis medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego, conforme se apresenta no quadro seguinte, são seleccionadas em função do Tráfego Máximo Horário de Pico dos locais em estudo, obtidos a partir do volume do Tráfego Médio Diário Anual e do Tráfego Médio Diário, conforme consta do quadro XVIII em anexo.

SECÇÃO I
Rotundas e Mini-Rotundas

ARTIGO 8.º
(Descrição)

1. As Rotundas são ilhas centrais fisicamente materializadas e intransponíveis com diâmetro da ilha central superior a 4 metros e o diâmetro do círculo inscrito superior a 28 metros, conforme ilustrado no Quadro I — Rotundas.

2. As Mini-Rotundas são ilhas centrais materializadas ou pintadas com diâmetro inferior a 4 metros, nas quais o diâmetro do círculo inscrito para o caso de ilha centrada materializada é de 18 a 28 metros enquanto a ilha centrada pintada é de 14 a 18 metros, conforme ilustrado no Quadro II — Mini-Rotundas.

ARTIGO 9.º
(Colocação nas vias)

1. As Rotundas e Mini-Rotundas são colocadas nas intersecções em vias de acesso local, em que existam poucos movimentos de viragem à esquerda e com um baixo volume de peões.

2. A colocação das Mini-Rotundas nas vias deve ser sempre precedida por um dispositivo de redução de velocidade, discriminando uma intersecção controlada.

3. As Rotundas podem ser colocadas nas vias locais e vias principais, assim como, nas entradas das localidades.

ARTIGO 10.º
(Segurança na redução de velocidade)

Na proximidade das Mini-Rotundas a instalação de lombas redutoras de velocidade reduz a velocidade de aproximação, especialmente quando ambos os tipos de medidas são utilizados numa mesma secção da via.

ARTIGO 11.º
(Limitações na instalação de Rotundas e Mini-Rotundas)

As Rotundas e Mini-Rotundas não devem ser instaladas em vias de elevado fluxo de tráfego com sistema de sinalização por semáforos.

ARTIGO 12.º
(Sinalização de Rotundas e Mini-Rotundas)

1. É obrigatório a instalação o sinal rodoviário A33-Aproximação de Rotunda para alertar sobre a aproximação de uma Mini-Rotunda.

2. A regulamentação do tráfego no que respeita aos direitos de precedências de tráfego nas Mini-Rotundas é regida pelo sinal B7-Cedência de Passagem na Rotunda.

3. Na aproximação de uma Mini-Rotunda controlada por sinais de cedência de passagem, a velocidade de circulação deve ser reduzida a 30 km/h.

4. Para a elaboração do esquema de sinalização rodoviária para Rotundas e Mini-Rotundas é aplicável o estabelecido no artigo 39.º do presente Diploma.

ARTIGO 13.º
(Características geométricas)

1. A Rotunda deve ter preferencialmente um raio externo igual ou superior a 10,5 metros para permitir que a maioria dos veículos possam contornar a ilha central.

2. A geometria da Mini-Rotunda deve permitir ao veículo pesado todo o espaço necessário para completar a sua trajectória.

3. A delimitação da ilha central relativamente à faixa de rodagem, para o caso das Mini-Rotundas é materializada através de lancil recto semi-enterrado de modo a que o desnível, não ultrapasse os 150 mm.

4. Para outras características geométricas das Rotundas e Mini-Rotundas, conforme disposto no artigo 39.º do presente Diploma.

SECÇÃO II
Gincanas e Estrangulamentos

ARTIGO 14.º
(Descrição)

1. As Gincanas e Estrangulamentos caracterizam-se pela alteração que provocam na trajectória dos veículos, obrigando-os a contornar obstáculos colocados alternadamente nas bermas da faixa de rodagem, em forma de S.

2. A redução da largura pode variar para permitir que dois carros passem lentamente um pelo outro.

ARTIGO 15.º
(Colocação nas vias)

As Gincanas e os Estrangulamentos podem ser colocados nas seguintes condições:

- a) Em função do volume de tráfego:
 - i. Em vias principais, cujos volumes de tráfego sejam superiores a 3.000 veículos por dia;
 - ii. Em vias de acesso local com tráfego médio diário menor que 3.000 veículos por dia.
- b) Em função da configuração da faixa de rodagem:
 - i. Uma faixa de rodagem com duas vias de circulação de sentido único;
 - ii. Uma faixa de rodagem com duas vias de circulação de sentido contrário.

ARTIGO 16.º
(Segurança na redução de velocidade)

As Gincanas e os Estrangulamentos devem ser complementados por outras soluções redutoras de velocidade e acalmia de tráfego incluindo uma adequada sinalização rodoviária.

ARTIGO 17.º
(Limitações na instalação de Gincanas e Estrangulamentos)

As Gincanas e Estrangulamentos devem ser criteriosamente instaladas nos seguintes casos:

- a) Quando existirem faixas de rodagem com duas vias de circulação em virtude da possibilidade dos condutores invadirem a via contrária sem redução de velocidade.
- b) Em vias de circulação sem a previsão de instalação de faixa de estacionamento.

ARTIGO 18.º
(Sinalização de Gincanas e Estrangulamentos)

1. As Gincanas e os Estrangulamentos devem ser sinalizados no mínimo com painéis retro-reflectores sobre as balizas nelas colocadas e com marca listrada no lancil.

2. Para o Estrangulamento de uma via de sentido único, dependendo da geometria do Estrangulamento e de fazer parte ou não do cruzamento, podem não ser utilizados os sinais convencionais B2-STOP ou B1-cedência de passagem.

3. Nos Estrangulamentos localizados a meio da estrada, deve ser colocado o sinal B5-cedência de passagem ao tráfego em sentido contrário, numa direcção, e/ou o sinal B6-direito de passagem ou um sinal esquemático adequado na outra direcção.

4. Se a distância de visibilidade até ao Estrangulamento for limitada, a pré-sinalização dos sinais B5, ou de um sinal esquemático pode ser utilizada com os sinais placa complementar.

5. Deve ser fornecida uma marcação de linha M2-cedência de passagem, no sentido da aproximação que perde prioridade, conforme disposto no artigo 39.º do presente Diploma.

6. A sinalização de uma Gincana ou de um ponto de Estrangulamento duplo é variável em função da sua utilização numa via de sentido único ou de dois sentidos.

7. Sempre que a Gincana operar de uma forma bi-direccional não há controlo de prioridade e o aviso da restrição da largura deve ser dada pelos sinais de advertência antecipada A4, A4b ou A4c-passagem estreita ou pelos sinais de advertência antecipada A56-restrição de largura (novo sinal) e o sinal A25-tráfego bidireccional, conforme disposto no artigo 39.º do presente Diploma.

8. Esquema de sinalização rodoviária para Gincanas e Estrangulamentos conforme disposto no artigo 39.º do presente Diploma nos Quadros III a VII.

ARTIGO 19.º

(Características geométricas)

1. Para manter uma baixa velocidade ao longo do troço de estrada intervencionada devem ser construídos Estrangulamentos para o tráfego bidireccional ou unidireccional com uma distância máxima de 50 m, sendo aconselháveis espaçamentos variáveis de 30 m a 40 m.

2. Na adequação dos Estrangulamentos nos fluxos de tráfego unidireccional ou bidireccional, deve-se ter atenção ao seguinte:

a) Fluxo de tráfego unidireccional:

i. Em vias principais, os Estrangulamentos devem ser implantados para volumes de tráfego de ponta não superior a 600 veículos por hora (6.000 veículos por dia);

ii. Em vias de acesso local, os Estrangulamentos que reduzem a largura da faixa de rodagem para uma única via são aconselhados apenas para fluxos de tráfego de até 3.000 veículos por dia.

b) Em vias com fluxo de tráfego bidireccional e com volume de tráfego superior ao recomendado na alínea anterior, os Estrangulamentos podem reduzir a faixa de rodagem de 4,4 m até 4,2 m, caso a proporção de veículos pesados de mercadorias e de transportes públicos não exceda o valor de 5% do volume total de tráfego.

3. Os Estrangulamentos em vias com uma elevada frequência de transportes públicos ou veículos pesados de mercadorias e superior a referido no ponto anterior necessitam de permitir à via uma maior largura 4,6 m a 4,8 m.

SECÇÃO III

Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas

ARTIGO 20.º

(Descrição)

Os Cruzamentos e as Intersecções Sobrelevadas são concebidos para alertarem os condutores sobre a presença de um cruzamento.

ARTIGO 21.º

(Colocação na via)

1. A Intersecção Sobrelevada pode ser colocada num cruzamento sinalizado ou não sinalizado, onde a previsão do cruzamento elevado se destina a melhorar com prioridade a travessia pedonal.

2. Os Cruzamentos e as Intersecções Sobrelevadas podem ser colocados nas vias distribuidoras locais e vias de acesso locais, geralmente situadas em zonas com elevada actividade pedonal, com volumes de tráfego até 10.000 veículos por dia.

ARTIGO 22.º

(Segurança na redução de velocidade)

A iluminação da via na zona dos Cruzamentos ou Intersecções Sobrelevadas deve ser excepcionalmente boa.

ARTIGO 23.º

(Sinalização dos Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas)

1. Os Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas devem ter sinalização adequada para as passagens para peões, independentemente do uso no pavimento de blocos ou superfícies texturadas.

2. Se a passagem para peões não for indicada através de marcas rodoviárias, a área em que os peões possam ter prioridade para atravessar uma estrada nos termos das Regras do Código de Estrada pode ser significativamente maior do que seria normalmente se fosse sinalizada por marcação do pavimento.

3. Os Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas para passagens de peões são sinalizados nos seguintes termos:

a) *Marca M11b* — linhas de travessia pedonal (adequada nos semáforos);

b) *Marca M11a* — blocos da passagem para peões (adequada nos pontos de travessia não sinalizados);

c) *Marca de linhas guia* (adequada se não for aplicável outra forma de prioridade para além do Código da Estrada).

4. Para a elaboração do esquema da sinalização rodoviária para os Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas, deve-se observar disposto no artigo 39.º do presente Diploma.

ARTIGO 24.º
(Características geométricas)

1. As Intersecções Sobrelevadas devem ter as alturas compreendidas entre 50 mm a 100 mm acima da superfície da via.

2. O passeio adjacente à Intersecção ou Cruzamento Sobrelevado deve preferencialmente ser 10 mm mais alto do que a plataforma para auxiliar as pessoas com deficiência visual.

3. As rampas de aproximação ao Cruzamento devem ter o comprimento mínimo de 600 mm.

4. Para outras características geométricas dos Cruzamentos e Intersecções Sobrelevadas, deve-se observar o disposto no artigo 39.º do presente Diploma.

SECÇÃO IV
Lombas Redutoras de Velocidade

ARTIGO 25.º
(Descrição)

1. As Lombas Redutoras de Velocidade (LRV) são um meio extremamente eficaz para reduzir a velocidade dos veículos.

2. Os tipos de Lombas Redutoras de Velocidade são:

- a) Lombas Curtas.
- b) Lombas Alongadas.

ARTIGO 26.º
(Instalação)

1. Em centros urbanos, a instalação e manutenção das LRV é da responsabilidade das Administrações Municipais e Autarquias Locais mediante parecer técnico do INEA.

2. As Lombas Alongadas são mais eficazes quando aplicadas em grupo, sendo o espaçamento em função da velocidade desejada.

3. Cada módulo é instalado através de um sistema de fixação com parafusos de expansão, cuja altura do dorso delimita a velocidade:

- a) Dorso de 30 mm, para estradas com limite de velocidade inferior a 50 km/h;
- b) Dorso de 50 mm, para estradas com limite de velocidade inferior a 40 km/h;
- c) Dorso de 70 mm, para estradas com limite de velocidade inferior a 30 km/h.

ARTIGO 27.º
(Colocação na via)

1. As LRV devem ser colocadas ao longo da via precedidas de um dispositivo redutor de velocidade em locais tais como:

- a) Intersecção controlada;
- b) Curvas na via;
- c) Em antecipação a uma série de LRV ou outra medida adequada para a redução do tráfego.

2. Para efeitos da alínea c) acima, não se recomenda a colocação de mais de 20 LRV, em série.

3. As Lombas Curtas apenas devem ser utilizadas em vias de acesso local com baixos volumes de tráfego, nomeadamente, em zonas residenciais.

ARTIGO 28.º
(Segurança na redução de velocidade)

Para garantir a redução de velocidade num troço da via, deverá ser aplicada uma série de LRV, devendo para o efeito:

- a) A distância entre duas LRV consecutivas deve estar compreendida entre 20 m e 150 m;
- b) A distância de uma passagem para peões, não pode ser inferior a 30 m;
- c) A distância de uma intersecção, não pode ser superior a 40 m;
- d) A distância após uma curva não pode ser superior a 40 m.

ARTIGO 29.º
(Limitações na instalação de Lombas Redutoras de Velocidade)

Não é permitida a instalação de uma LRV, em local onde se verifique qualquer das seguintes condições:

- a) Quando a velocidade máxima permitida for superior a 50 km/h;
- b) Em troços da via considerados estratégicos pelo Serviço Nacional de Protecção Civil e Bombeiros e pela Direcção de Trânsito e Segurança Rodoviária;
- c) Sem que a Administração Municipal e Autarquia Local afectada à gestão da via consulte previamente a entidade incumbida de fiscalização do Código de Estrada na via em questão, bem como eventuais operadores de serviços regulares de transporte colectivo de passageiros que utilizem a via;
- d) Não deve ser utilizada em percursos de transportes públicos e de serviços de emergência;
- e) Dentro dos limites de uma passagem de nível, ou a menos de 20 m de distância de qualquer ponto da mesma;
- f) Numa passagem subterrânea, dentro de um túnel, ou a menos de 25 m de distância de qualquer ponto de uma estrutura existente sobre a via, que tenha qualquer elemento a uma altura inferior a 6 m acima da superfície do pavimento da via;
- g) Por cima ou a uma distância inferior a 25 m de qualquer elemento das seguintes estruturas:
 - i. Ponte ou viaduto que a via atrevesse;
 - ii. Túnel.
- h) Em vias sem passeios ou noutras situações em que seja possível ao condutor adoptar uma trajectória que contorne a LRV;

- i)* Em locais sem iluminação pública. Contudo é possível instalar nas vias com o mínimo de três postos de iluminação, com espaçamento entre eles não superior a 40 m ou por dispositivo destinado especialmente à iluminação da LRV;
- j)* A uma distância inferior a 30 m ou superior a 150 m de uma passagem de peões;
- k)* A uma distância inferior a 10 m da linha imaginária que delimita a zona de intersecção de um cruzamento ou entroncamento na via em que se pretende instalar a LRV, para salvaguardar a estabilidade dos motociclos e velocípedes;
- l)* Em trechos de via em que a inclinação é igual ou superior a 10%, de forma a evitar que a parte inferior dos veículos pesados colida com a superfície do pavimento da LRV;
- m)* Em troços onde possa ocorrer atrasos na circulação de veículos de emergência;
- n)* Em vias onde não exista sistema de drenagem superficial.

ARTIGO 30.º

(Sinalização de Lombas Redutoras de Velocidade)

A sinalização rodoviária de Lombas Redutoras de Velocidade é feita através de marcas rodoviárias e sinais verticais em conformidade com o disposto no artigo 39.º e nos Quadros XIII a XVII.

ARTIGO 31.º

(Características geométricas)

1. É permitida a utilização de uma variedade de alturas e perfis numa série de LRV, devendo o comprimento ser na ordem de 3,5 m a 4 m conforme o disposto no artigo 39.º do presente.

2. Em passagens para peões, apenas podem ser instaladas LRV de perfil trapezoidal, ficando a marca rodoviária de passagem para peões, inteiramente contida na zona plana, devendo os eixos transversais daquela marca e da LRV serem coincidentes, conforme o dispõe o Campo de Aplicação das Medidas previstas no artigo 39.º do presente Diploma, Quadros XIII a XVII.

3. Todas as faces da LRV, transversais em relação à via onde está instalada, devem ser perpendiculares ao eixo da via.

4. A LRV deve ter uma largura mínima transversal de 90 cm, medido na direcção paralela ao eixo da via, entre as intersecções da superfície da LRV com a faixa de rodagem.

5. A altura do ponto de maior cota, relativa ao pavimento, não deve ser:

- a)* Inferior a 25 mm;
- b)* Superior a 35 mm, salvo casos devidamente justificados e desde que não seja excedido o valor de 100 mm.

6. Qualquer face vertical da LRV não deve exceder 6 mm de altura, medida na vertical.

7. O comprimento da LRV deve ser maior do que a distância entre os eixos de um veículo a motor e suficiente para limitar a velocidade dos veículos.

8. De forma a evitar que a parte inferior dos veículos pesados possa embater no pavimento, as rampas do perfil da LRV deverão ter uma pente máxima em função da inclinação do traínel da via em que é instalada, de:

- a)* 1:10 (10%) Das rampas para uma via pouco inclinada;
- b)* 1:15 (6%) Das rampas da LRV para uma via com inclinação da ordem de 1:10 (10%).

9. As rampas com inclinação entre 1:25 (4%) a 1:10 (10%) devem ser usadas nas LRV, mas quando associadas a passagens de peões, as rampas devem ter inclinações compreendidas entre os 4% a 8%.

SECÇÃO V

Redutores Electrónicos de Velocidade, Tachões e Bandas Sonoras

ARTIGO 32.º

(Redutores Electrónicos de Velocidade, Tachões e Bandas Sonoras)

1. São dispositivos Redutores Electrónicos de Velocidade os seguintes:

- a)* Semáforos de Controlo de Velocidade com radar;
- b)* Sensores de Velocidade, que podem accionar semáforo;
- c)* Radares Fixos no qual a colocação deve obedecer a legislação vigente sobre a matéria e o parecer técnico dos órgãos de fiscalização das vias e do Ministério do Interior.

2. Os Tachões utilizados como Redutores de Velocidade e Acalmia de Tráfego devem obedecer as seguintes situações:

- a)* São aplicados em alguns casos para possibilitar a separação rígida entre linhas de tráfego de uso exclusivo em troços de proibição de ultrapassagem para garantir o afastamento do fluxo normal de veículos nos segmentos caracterizados como críticos em termos de acidentes;
- b)* São empregues para afastar o fluxo normal de veículos de obstáculos rígidos;
- c)* Na separação de faixas de tráfego de sentidos opostos são usados tachões bidireccionais amarelos, com espaçamento uniforme entre 1 a 3 metros.

3. As Bandas Sonoras são materializadas sob forma de ranhuras no pavimento ou sobre bandas cromáticas que causam vibração e ruído externo, devendo estar afastadas cerca de 30 m do local onde se exige que a velocidade seja mais reduzida ou mesmo nula (situação de paragem).

SECÇÃO VI

Utilização de Equipamentos e Materiais Complementares

ARTIGO 33.º

(Equipamentos e materiais complementares)

Consideram-se equipamentos e materiais complementares os seguintes:

- a)* Balizas Reversíveis colocadas em linhas de divisão de sentido de tráfego, em cruzamentos eixo da via, parques de estacionamento, condomínios e desvio de trânsito (obras);

- b) Almofadas Redutoras de Velocidade (ARV) são materializados através de área elevada em secção da via, semelhante a uma lombas, mas que não cobre toda a largura da via, são formadas por duas ou três lombas, dependendo da largura da via;
- c) Redutores de Velocidade Semi-Circulares são dispositivos aplicados em Cruzamentos e Zonas de Intersecção, zonas com diferenciação de elevação (zonas de nível ou sobreelevadas), e em locais de travessias de peões.

CAPÍTULO III Taxas e Multas

ARTIGO 34.º (Taxas)

1. É exigida a entidades diferentes das definidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º o pagamento de uma taxa pela implementação/instalação de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego.

2. A taxa é cobrada pelo órgão competente pela gestão da via onde a proposta de instalação de medidas redutoras de velocidade e acalmia de tráfego incidir.

ARTIGO 35.º (Multas)

1. A aplicação das multas compete aos Órgãos responsáveis pela Gestão das Vias onde ocorrerem as transgressões, nomeadamente:

- a) As Administrações Municipais e Autarquias Locais para o caso de implantação de dispositivos de Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego nas Estradas Municipais e nos Centros Urbanos;
- b) Ao INEA no caso de implantação de dispositivos de Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego nas Estradas Nacionais.

3. Sem prejuízo de outras sanções aplicáveis, constituem transgressões puníveis com a aplicação das respectivas multas, a implantação de dispositivos redutores de velocidade e acalmia de tráfego que não cumpram as especificações técnicas do presente Regulamento.

4. O responsável pela transgressão, sobre o qual incidirá a multa, é a entidade que efectuou a colocação inadequada do dispositivo de Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis, deve ainda proceder à rectificação do mesmo nos prazos seguintes:

- a) Implantação sem previa autorização dos órgãos afins, 2 (dois) dias;
- b) Implantação de dispositivos diversos daqueles apresentados no presente Regulamento, 3 (três) dias;
- c) Alteração das características geométricas do dispositivo, 5 (cinco) dias;

d) Incumprimento na colocação da sinalização rodoviária, 2 (dois) dias.

5. O montante das multas, bem como os procedimentos referidos no número anterior, é fixado por Decreto Executivo Conjunto dos Titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelo INEA, pelas Finanças Públicas e pela Administração do Território.

ARTIGO 36.º (Definição e destino das taxas e multas)

1. Os valores das taxas e das multas são estabelecidos por Decreto Executivo Conjunto dos Titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelas Obras Públicas e Ordenamento do Território, pelas Finanças Públicas e pela Administração do Território.

2. Os valores arrecadados constituem receitas do Orçamento Geral do Estado, dos quais 40% revertem para a Conta Única do Tesouro — CUT e 60% correspondem a dotação orçamental que é atribuída por transferência ao Fundo Rodoviário e Obras Emergenciais — FROE e às Administrações Municipais e Autarquias Locais da ocorrência correspondente.

CAPÍTULO IV Disposições Finais e Transitórias

ARTIGO 37.º (Substituição dos dispositivos redutores de velocidade e acalmia de tráfego)

1. Para os dispositivos redutores de velocidade e acalmia de tráfego existentes, devem, as entidades responsáveis pela sua colocação, solicitar autorização ao INEA e as Administrações Municipais e Autarquias Locais para a sua conformação às especificações técnicas do presente Regulamento.

2. Caso seja autorizado, a entidade que efectuar a colocação dos dispositivos, deve cumprir o estabelecido na respectiva notificação.

3. Após publicação do presente Diploma, os dispositivos redutores de velocidade e acalmia de tráfego que não estejam em conformidade com as especificações técnicas do mesmo, devem ser corrigidos ou substituídos no prazo de 60 dias, a contar da data da recepção da notificação de retirada.

ARTIGO 38.º (Monitorização)

1. A monitorização das Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego avalia o efeito real das medidas e a eventual necessidade de se proceder aos reajustes da solução implantada.

2. A monitorização é realizada pelas Administrações Municipais e Autarquias Locais nas vias sob sua jurisdição, e pelo INEA na Rede de Estradas Nacionais.

3. Os indicadores analisados na etapa de monitorização são os mesmos da fase de diagnóstico, permitindo fazer uma comparação do «antes» e «depois» da intervenção.

CAPÍTULO V
Campo de Aplicação das Medidas

ARTIGO 39.º
(Pormenores construtivos)

Os pormenores construtivos e sinalização de trânsito constituem anexos ao presente Regulamento, a seguir descritos:

- Quadro I — Rotundas;
- Quadro II — Esquema de Sinalização associado a Rotundas;
- Quadro III — Gincanas e Estrangulamentos;
- Quadro IV — Esquema de Sinalização associado a Gincanas e Estrangulamentos;
- Quadro V — Estrangulamentos - A partir dos lados/tipo 1 e tipo 2;
- Quadro VI — Estrangulamentos - A partir do centro da via/tipo 1 e tipo 2;
- Quadro VII — Estreitamento das entradas das intersecções;

- Quadro VIII — Intersecções Sobrelevadas;
- Quadro IX — Plataformas e Lombas Trapezoidais;
- Quadro X — Plataformas Sobrelevadas/tipo 1 e tipo 2;
- Quadro XI — Esquema de Sinalização associado a Plataformas e Intersecções Sobrelevadas;
- Quadro XII — Lombas Curtas;
- Quadro XIII — Lombas Alongadas/tipo 1, tipo 2, tipo 3 e tipo 4;
- Quadro XIV — Lombas Trapezoidais Sinalização Rodoviária;
- Quadro XV — Esquema de Sinalização associado a Lombas ou Plataformas;
- Quadro XVI — Esquema de Sinalização associado a Lombas Redutoras de Velocidade;
- Quadro XVII — Esquema Gráfico da aplicação prática das outras Medidas de Acalmia de Tráfego;
- Quadro XVIII — Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego.

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO I - Rotundas

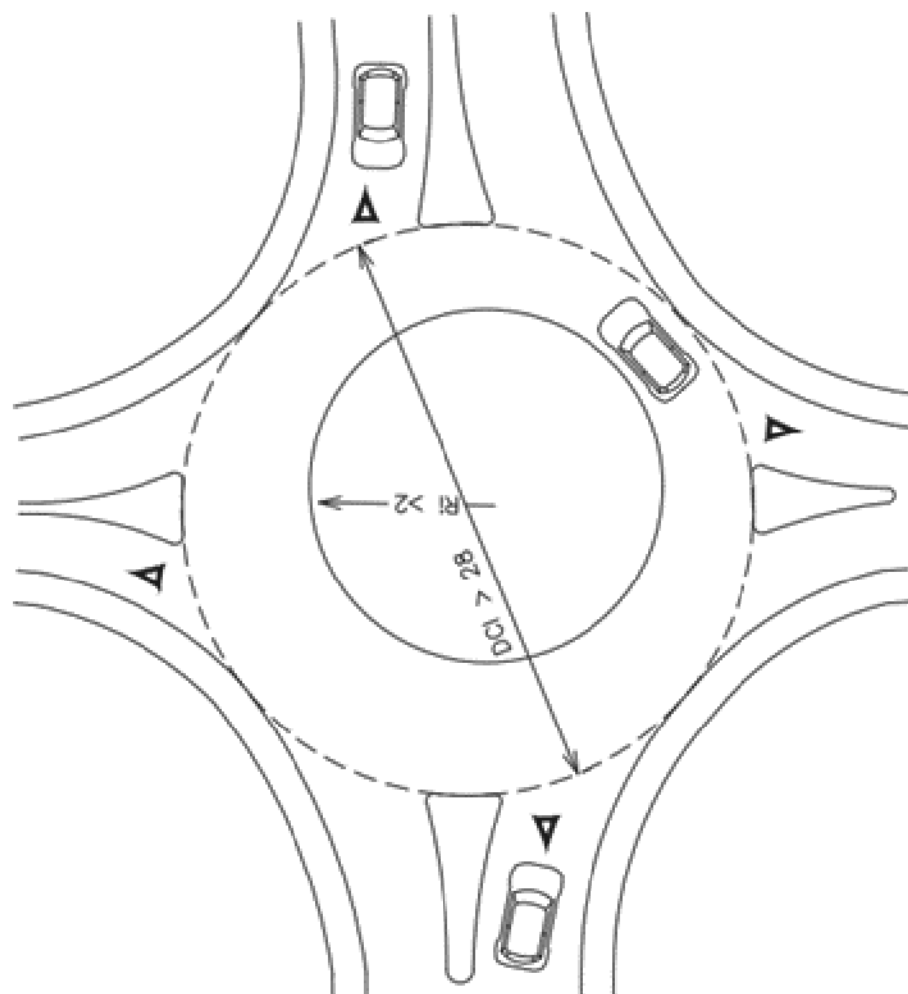


Figura 1 - Planta típica de Rotunda

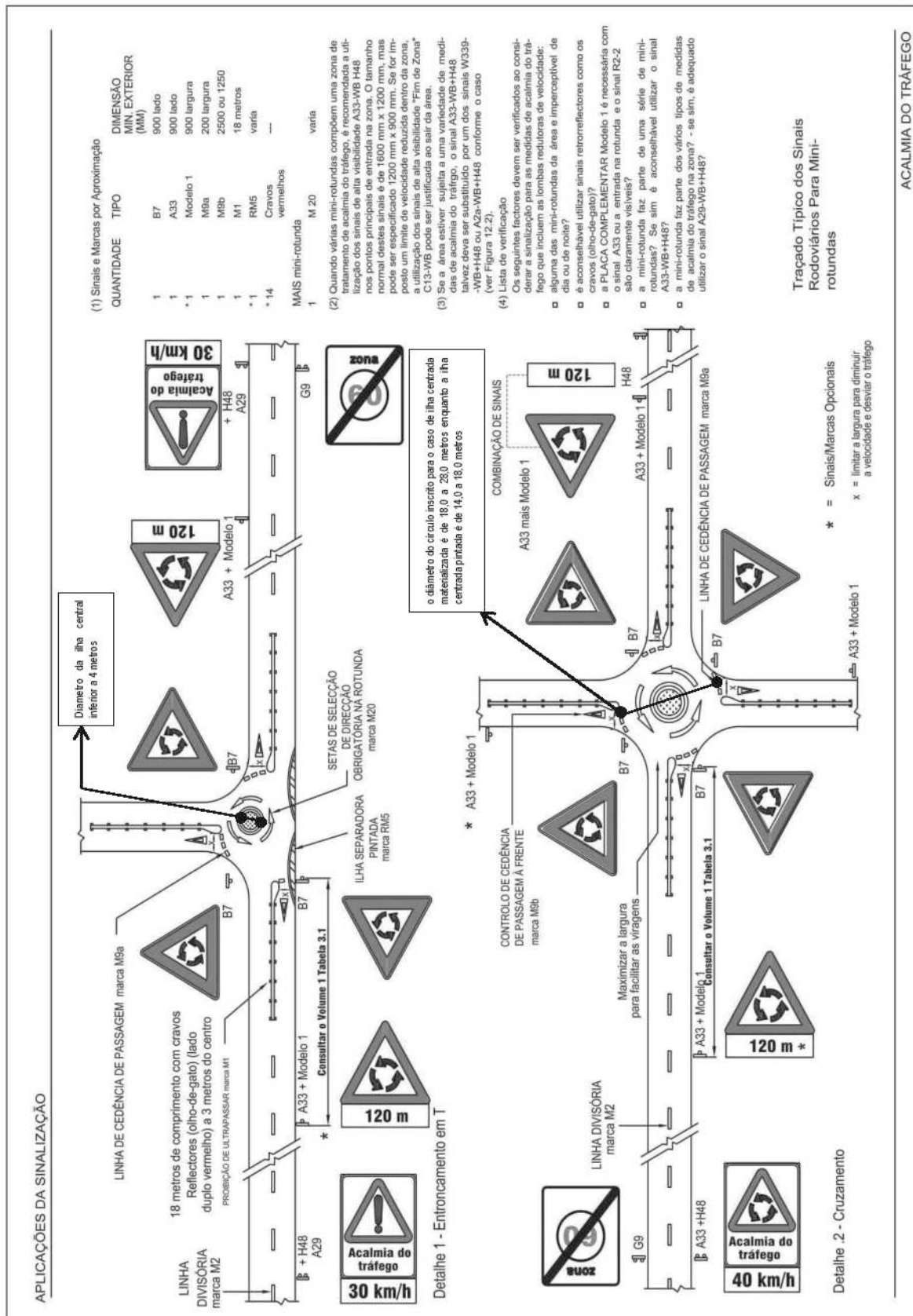
LEGENDA

Ri- Raio da ilha central da rotunda, incluindo lancis. Raio mínimo de 2,0 m metros.

DCI- Diâmetro do Circulo Inscrito- é o maior diâmetro que se consegue inscrever no interior da rotunda (incluindo berma). Diâmetro mínimo de 28,0 metros.

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO II – Esquema de Sinalização Associado a Rotundas



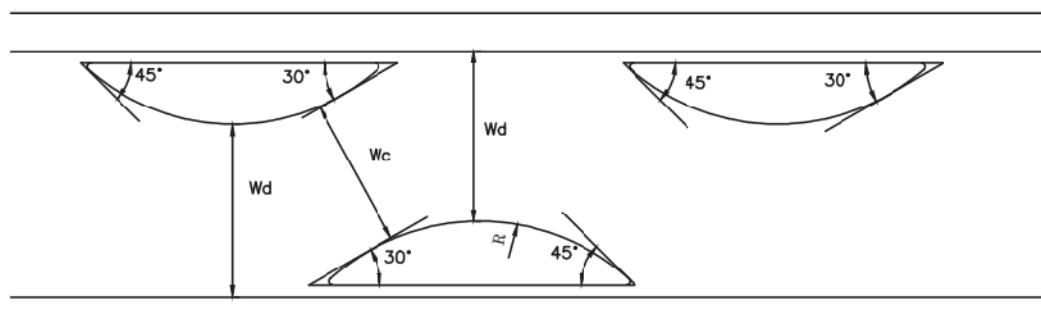
QUADRO III – Gincanas e Estrangulamentos

Figura 1 – Ilustração típica de uma estrada com Gincanas

LEGENDA DAS DIMENSÕES**• Para o caso de 2 (duas) vias:**

$W_d = 7,00$ m, largura da gincana a bema da via

$W_c = 6,00$ m (min), largura da via entre Gincanas

• Para o caso de 1 (uma) via:

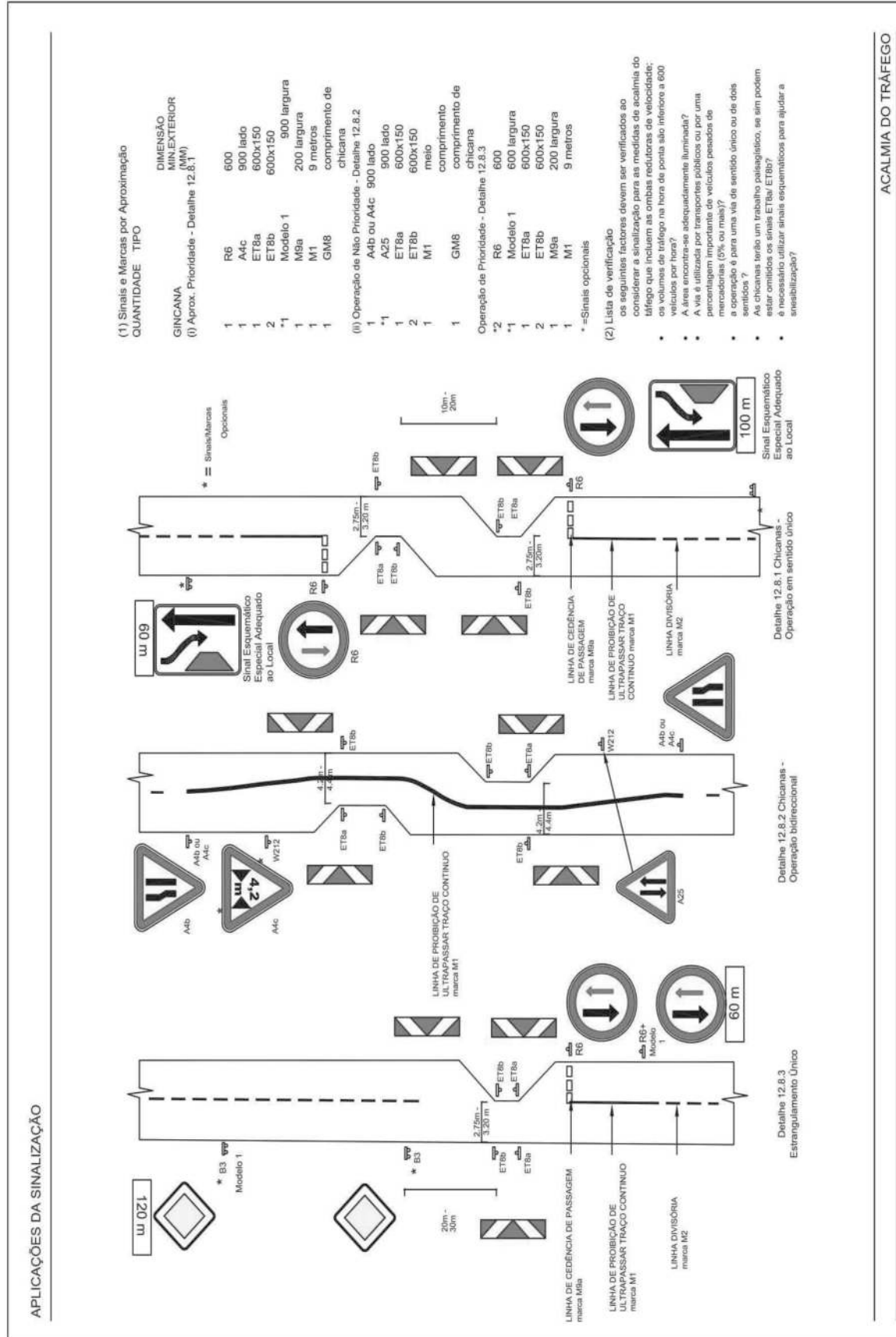
$W_d = 4,50$ m, largura da gincana a bema da via

$W_c = 3,50$ m (min), largura da via entre Gincanas

$R = 10,00$ m, raio da gincana

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMA DE TRÁFEGO

QUADRO IV – Esquema de Sinalização Associado a Gincanas e Estrangulamentos



QUADRO V- Estrangulamentos a Partir dos Lados/tipo 1

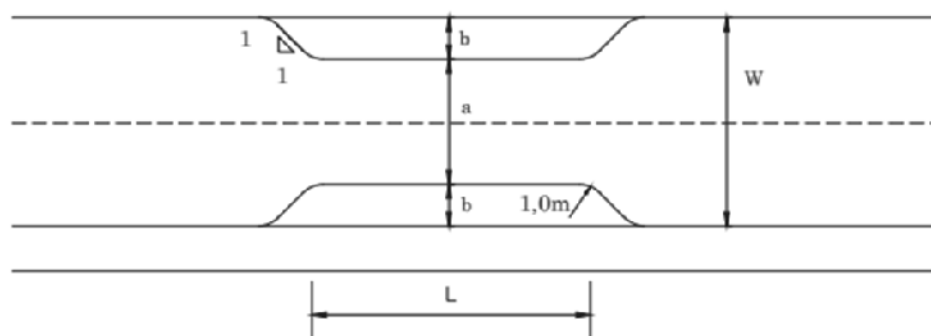


Figura 1 - Planta de Estrangulamento a partir dos lados em vias largas

LEGENDA DAS DIMENSÕES

- Para o caso de 2 (duas) vias:

$W \geq 7,50$ m, largura da via

$a = 4,50$ a $5,00$ m, largura do estreitamento da via – Tráfego pesado pouco significativo

$= 5,00$ a $6,00$ m – Tráfego pesado significativo

$b \geq 1,50$ m, largura do estrangulamento

$L = 5,00$ a $10,00$ m, comprimento do estrangulamento

Via larga com dois sentidos de tráfego (Seguimento com deflexão de trajetória dos veículos)

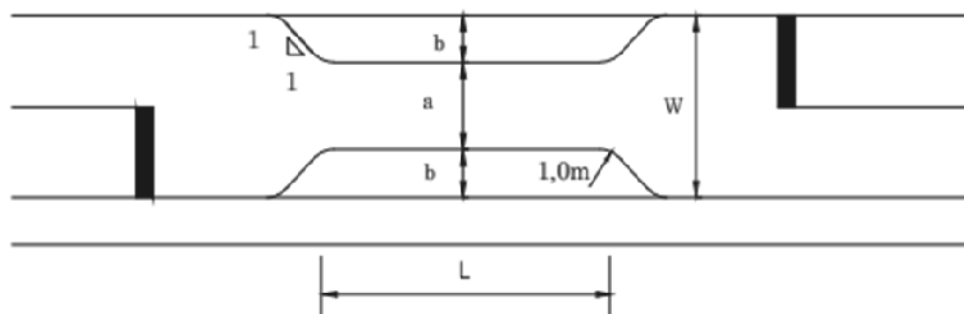
QUADRO V- Estrangulamentos a Partir dos Lados/tipo 2

Figura 2 - Estrangulamento a partir dos lados em vias estreitas

LEGENDA DAS DIMENSÕES**• Para o caso de 2 (duas) vias:**

$W \geq 5,75$ m, largura da via

$a = 2,75$ a $3,25$ m, largura do estreitamento da via

$b \geq 1,50$ m, largura do estrangulamento

$L = 5,00$ a $10,00$ m, comprimento do estrangulamento

Via Estreita com dois sentidos de tráfego (Seguimento com deflexão de trajetória dos veículos),
paragem obrigatória (com sinalização no pavimento).

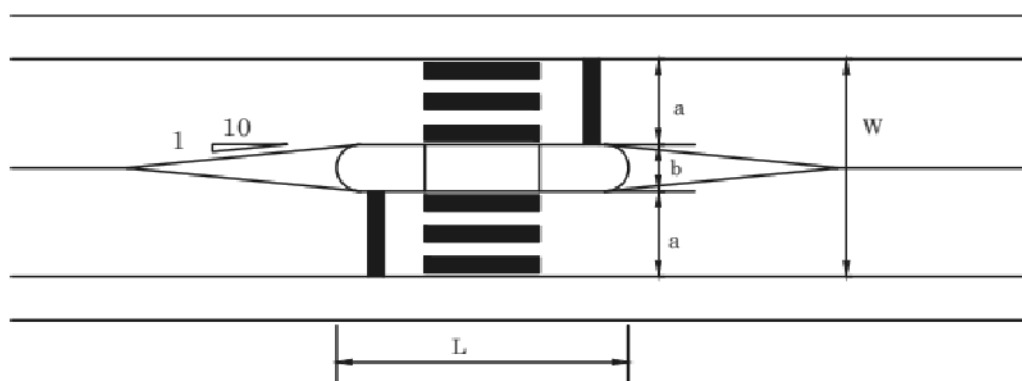
QUADRO VI- Estrangulamento a Partir do Centro da Via/tipo 1

Figura 1- Planta de Estrangulamento a partir do centro da via

LEGENDA DAS DIMENSÕES

$W \geq 7,00$ m, largura da via

$a = 2,75$ a $3,25$ m, largura da faixa de rodagem

$b \geq 1,50$ m, largura da ilha

$L = 5,00$ a $10,00$ m, comprimento da ilha

QUADRO VI- Estrangulamento a Partir do Centro da Via/tipo 2

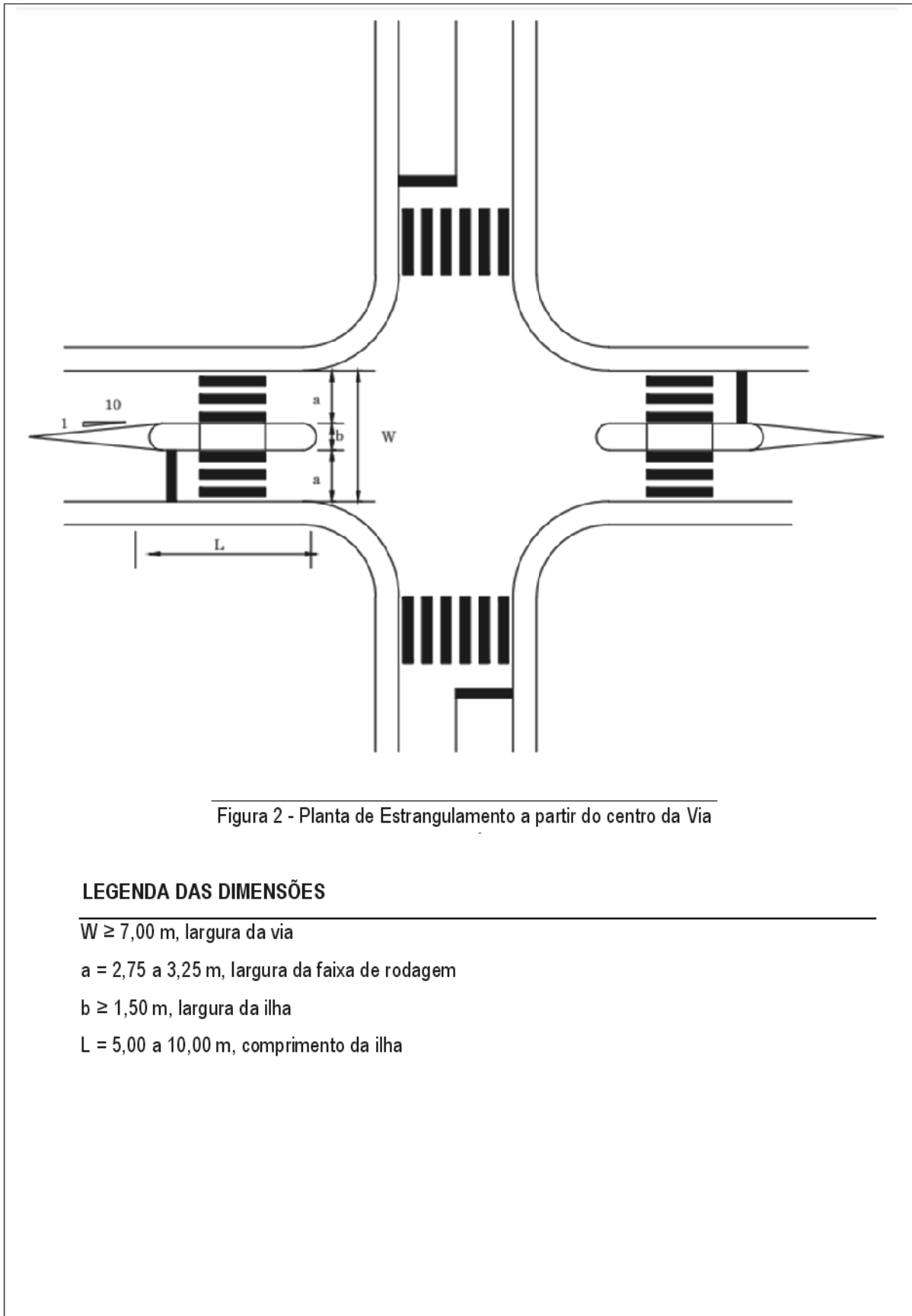


Figura 2 - Planta de Estrangulamento a partir do centro da Via

LEGENDA DAS DIMENSÕES

$W \geq 7,00$ m, largura da via

$a = 2,75$ a $3,25$ m, largura da faixa de rodagem

$b \geq 1,50$ m, largura da ilha

$L = 5,00$ a $10,00$ m, comprimento da ilha

QUADRO VII – Estreitamento das Entradas das Intersecções

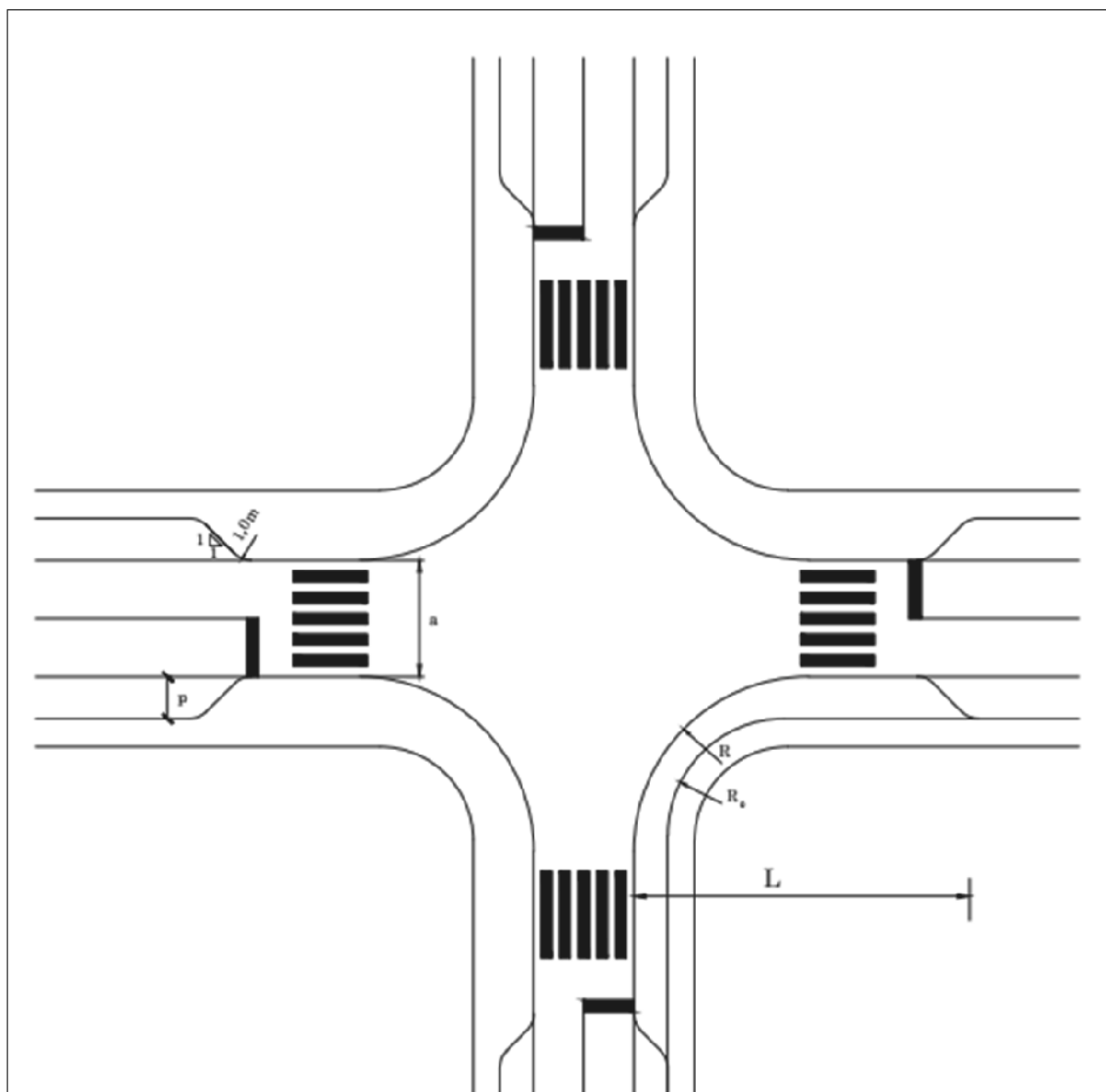


Figura 1 - Estreitamento das entradas das intersecções

LEGENDA DAS DIMENSÕES

$a = 4,50$ a $5,00$ m – 2 (duas) vias, largura da via

= $5,00$ a $6,00$ m – 2 (duas) vias com Tráfego pesado

= $3,25$ a $3,50$ m – 1 (uma) via

$L \geq 10,00$ m, comprimento desde o estacionamento a zona de cedência de passagem

R_0 - Raio de concordância original

R - Depende das necessidades de manobrabilidade do veículo-tipo considerado no dimensionamento

P - $1,80$ a $2,00$ m, largura da faixa de estacionamento

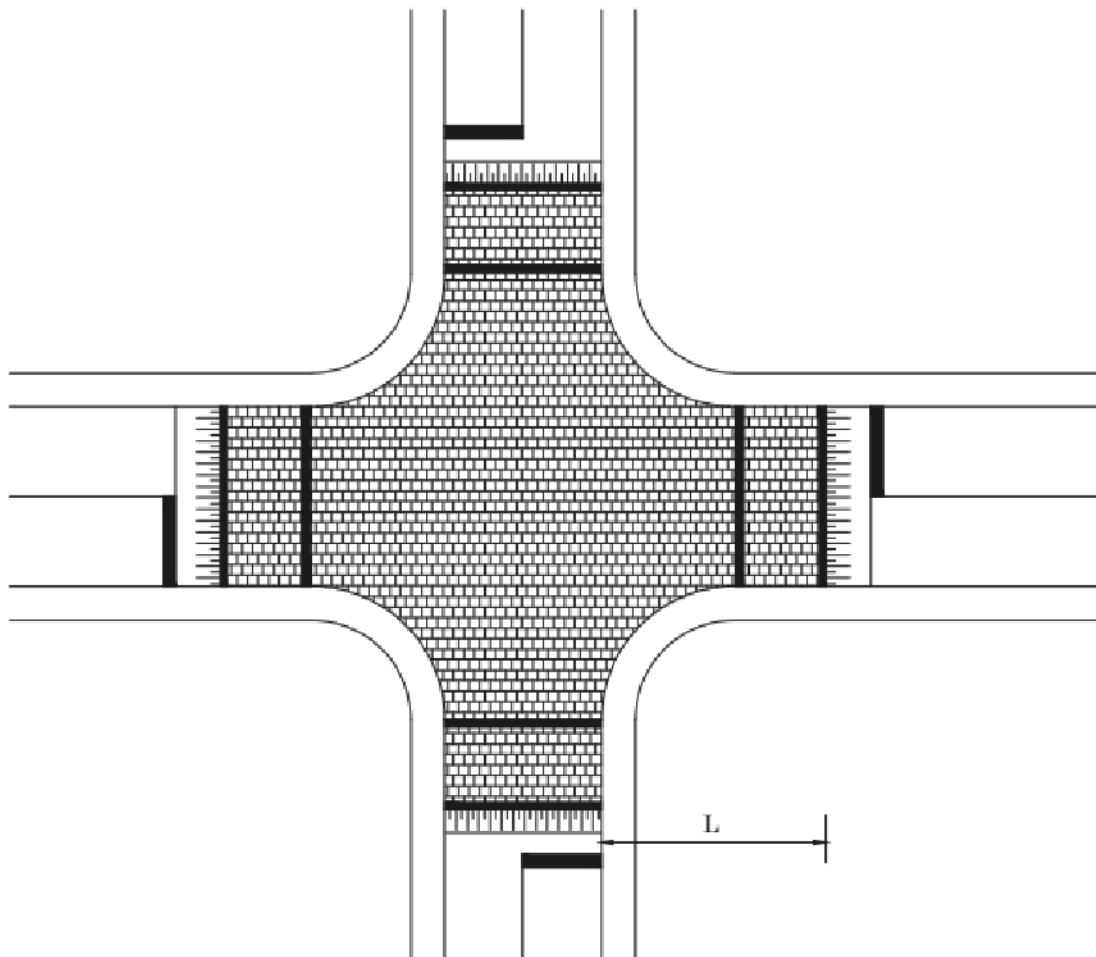
QUADRO VIII – Intersecções Sobrelevadas

Figura 1 - Intersecções Sobrelevadas

LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 10,00 m, comprimento desde o estacionamento a zona de cedência de passagem

h = 0,10 a 0,12 m, altura da plataforma sobrelevada

Declive das rampas:

- 1:10 – Estrada secundária
- 1:20 – Estrada principal

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO IX – Plataformas e Lombas Trapezoidais

A suavidade e conforto associado a uma lomba trapezoidal esta directamente relacionada com a inclinação adoptada nas rampas, sendo que a inclinação das rampas deve ter tanto maior quanto menor é a velocidade pretendida.

Tabela 1- Relação entre a velocidade de circulação e a geometria da plataforma elevada

| Velocidade de circulação (km/h) | Inclinação da rampa | Comprimento da base e rampa (m) | |
|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|----------------------|
| | | Altura de h = 75 mm | Altura de h = 100 mm |
| 20 | 1:7 | 0,525 | 0,701 |
| 25 | 1:8 | 0,600 | 0,792 |
| 30 | 1:10 | 0,750 | 1,006 |
| 35 | 1:13 | 0,975 | 1,311 |
| 40 | 1:17 | 1,275 | 1,707 |
| 45 | 1:20 | 1,500 | 2,012 |
| 50 | 1:25 | 1,875 | 2,499 |

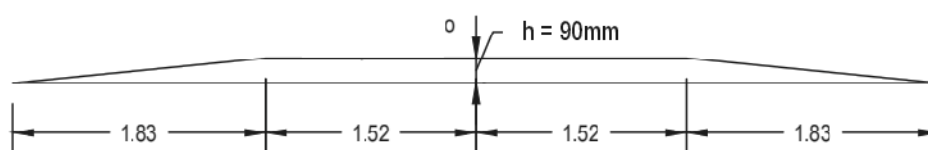


Figura. 1 – Exemplo, no caso de velocidade de 45 km/h o comprimento é de 6,7m para a plataforma sobrelevada trapezoidal

Tabela 2 - Espaçamentos entre plataformas a serem respeitadas em função da velocidade pretendida

| Velocidade base (km/h) | Espaçamento (m) |
|------------------------|-----------------|
| 50 | 130-150 |
| 40 | 115-130 |
| 30 | 85-100 |
| 25 | 75-90 |
| 15 | 40-65 |

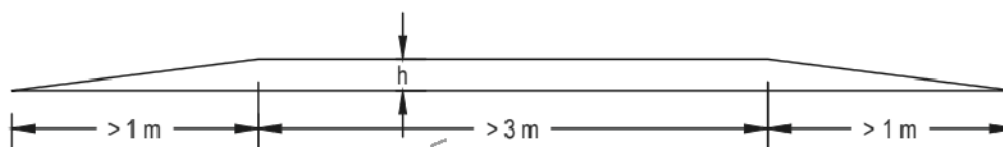


Figura 2 - O espaçamento entre medidas depende das características base da plataforma adoptada e, por consequência, da velocidade base adoptada /desejada.

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO X – Plataformas Sobrelevadas/tipo 1

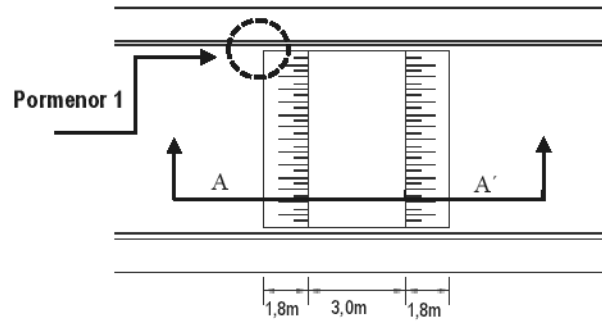


Figura 1 - Plataforma sobrelevada na via

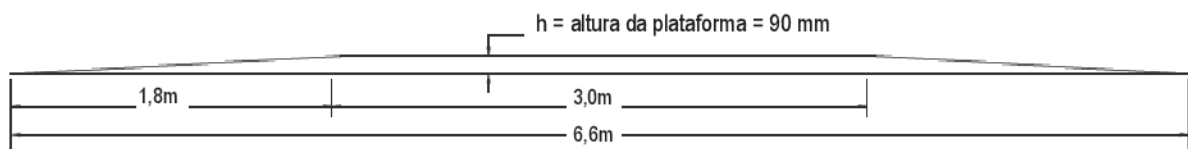
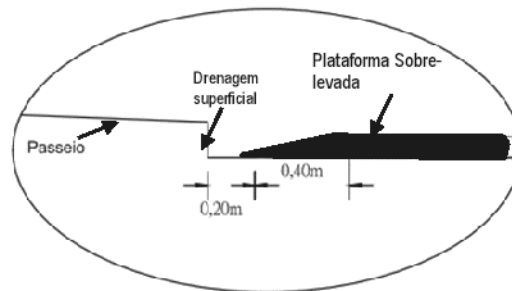


Figura 2 - Secção transversal da Plataforma sobre-elevada (corte AÁ), para o caso de perfil trapezoidal



Pormenor 1- Detalhe construtivo da drenagem da via

LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 6,60 m, largura da plataforma

h = 90 mm, altura da plataforma

QUADRO X – Plataformas Sobrelevadas/tipo 2

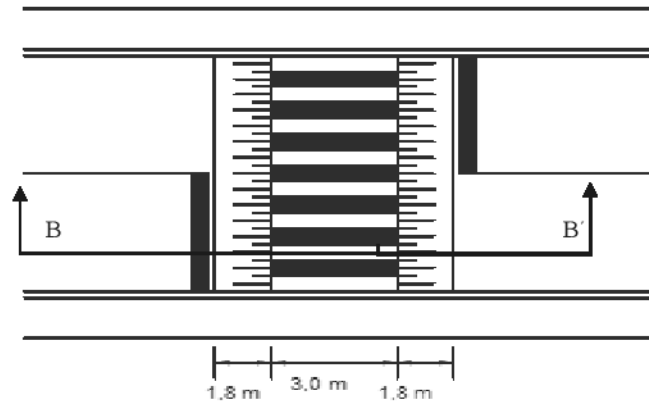


Figura 3 - Travessia pedonal elevada

Tabela 2 - Travessia pedonal elevada - Rampa Parabólica – h = Alturas (mm)

| h - Altura máx. da Plataforma (mm) | Distância horizontal a partir do início da rampa (mm) | | | | | | | Obs. |
|------------------------------------|---|------|------|------|------|------|-------|--------------|
| | 0 | 300 | 600 | 900 | 1200 | 1500 | 1800 | |
| 100 | 0,0 | 30,6 | 55,6 | 75,0 | 88,9 | 97,2 | 100,0 | |
| 90 | 0,0 | 27,5 | 50,0 | 67,5 | 80,0 | 87,5 | 90,0 | |
| 75 | 0,0 | 22,9 | 41,7 | 56,3 | 66,7 | 72,9 | 75,0 | ver figura 4 |

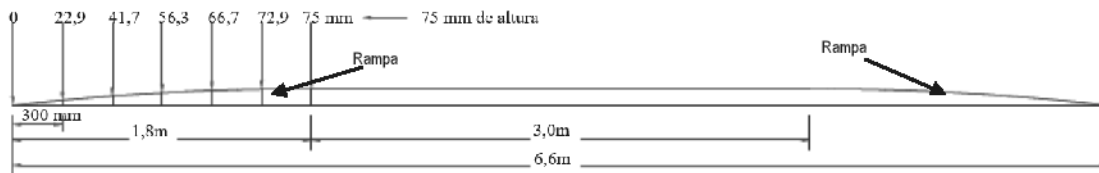


Figura 4 - Seção transversal da travessia pedonal elevada (corte BB'), para o caso de perfil com rampas parabólicas

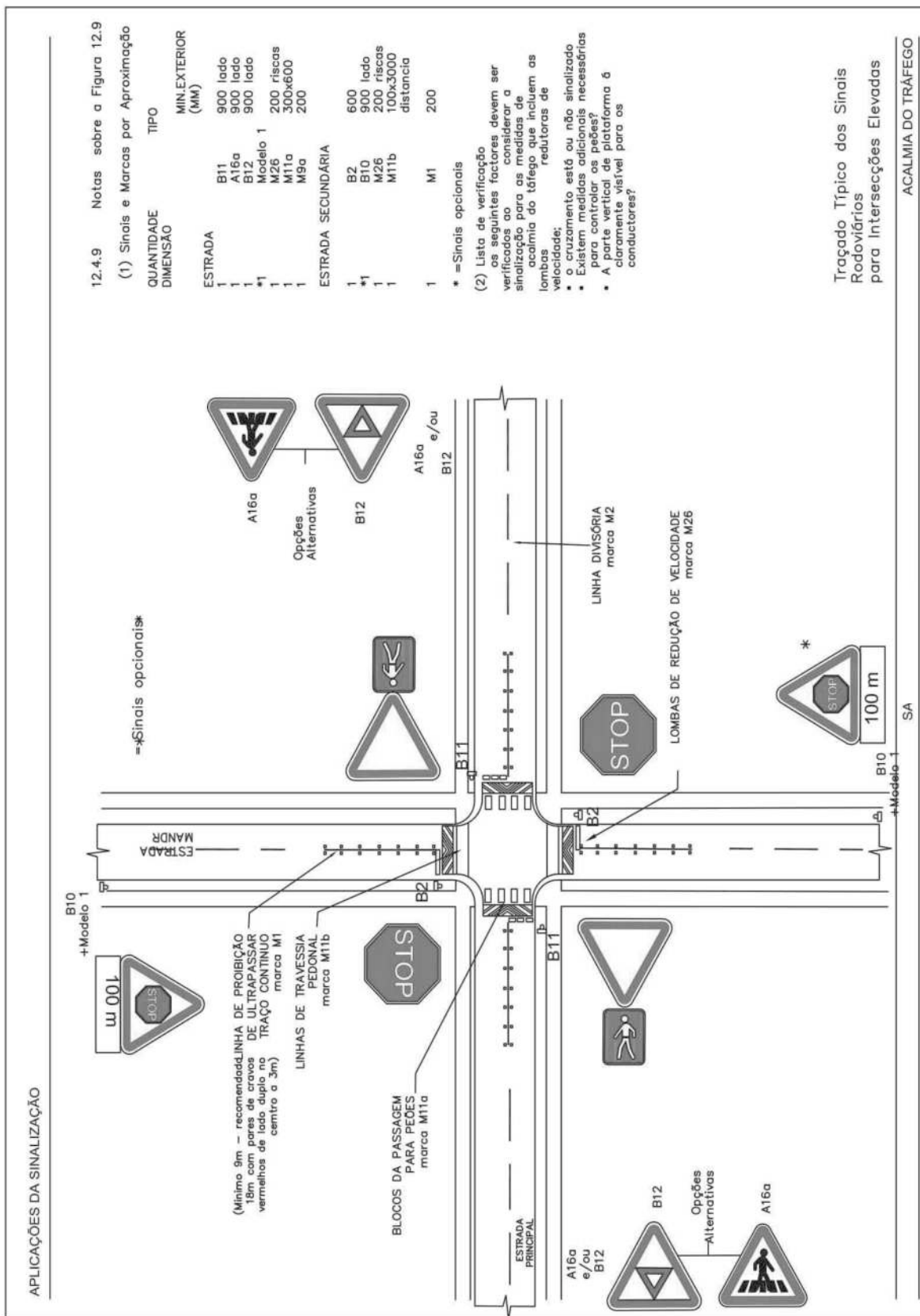
LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 6,60 m, largura da plataforma

h = 75 mm, 90 mm e 100 mm, altura máxima variável das plataformas

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMA DE TRÁFEGO

QUADRO XI - Esquema de Sinalização Associado a Plataformas e Interseções Sobrelevadas



12.4.9 Notas sobre a Figura 12.9

(1) Sinais e Marcas por Aproximação

| QUANTIDADE | TIPO | MIN.EXTERIOR (MM) |
|------------|--------------------|-------------------|
| 1 | ESTRADA | |
| 1 | B11 | 900 lado |
| 1 | A16a | 900 lado |
| 1 | B12 | 900 lado |
| *1 | Modelo 1 | |
| 1 | M25 | 200 riscas |
| 1 | M11a | 300x600 |
| 1 | M9a | 200 |
| 1 | ESTRADA SECUNDÁRIA | |
| 1 | B2 | 600 |
| 1 | B10 | 900 lado |
| 1 | M25 | 200 riscas |
| 1 | M11b | 100x3000 |
| 1 | M1 | 200 |

* = Sinais opcionais

(2) Lista de verificação
os seguintes factores devem ser verificados ao considerar a sinalização para as medidas de acalmia do tráfego que incluem as lombas reductoras de velocidade:
 • O cruzamento está ou não sinalizado
 • Existem medidas adicionais necessárias para contrariar os pedestres?
 • A parte vertical de plataforma é claramente visível para os condutores?

Traçado Típico dos Sinais Rodoviários para Interseções Elevadas

ACALMIA DO TRÁFEGO

APLICAÇÕES DA SINALIZAÇÃO

SA

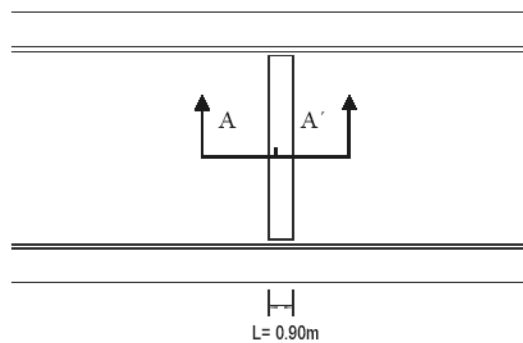
QUADRO XII – Lombas Curtas

Figura 1 - Lomba redutora de velocidade curta

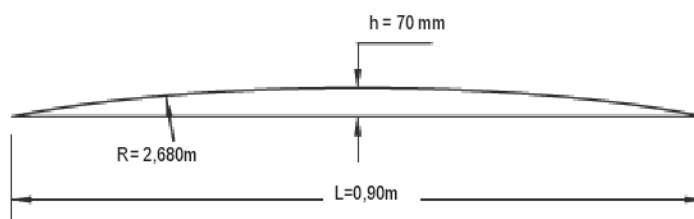


Figura 2 - Secção transversal (corte AÁ) da Lomba Redutora de velocidade curta

LEGENDA DAS DIMENSÕES

$L = 0,90\text{ m}$, largura da lombadora

$h = 70\text{ mm}$, altura da lombadora

$R = 2,680\text{ m}$, raio da curvatura vertical da lombadora

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO XIII - Lombas Alongadas/tipo 1

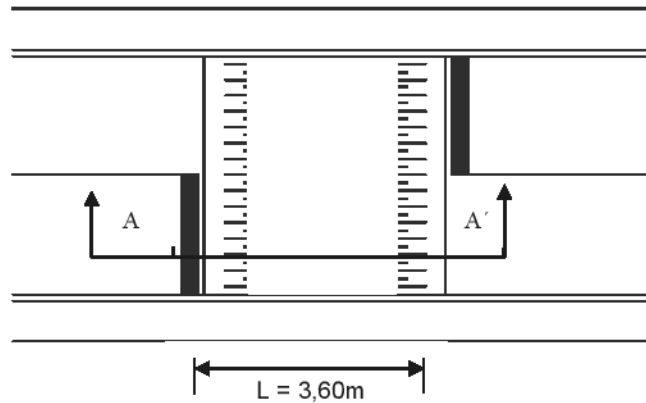


Figura 1 - Planta Lomba

Tabela 1 - Lomba Alongada - Seção Parabólica - Largura de 3600 mm - Alturas (mm)

| h - Altura máx. Lomba Alongada (mm) | Distância horizontal a partir do início da lomba (mm) | | | | | | | | | | | | | Obs. |
|-------------------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|--------------|
| | 0 | 150 | 300 | 450 | 600 | 750 | 900 | 1050 | 1200 | 1350 | 1500 | 1650 | 1800 | |
| 100 | 0,0 | 16,0 | 30,6 | 43,7 | 55,6 | 66,0 | 75,0 | 82,6 | 88,9 | 93,7 | 97,2 | 99,3 | 100,0 | |
| 90 | 0,0 | 14,4 | 27,5 | 39,4 | 50,0 | 59,4 | 67,5 | 74,4 | 80,0 | 84,4 | 87,5 | 89,4 | 90,0 | |
| 75 | 0,0 | 12,0 | 22,9 | 32,8 | 41,7 | 49,5 | 56,3 | 62,0 | 66,7 | 70,3 | 72,9 | 74,5 | 75,0 | ver figura 2 |

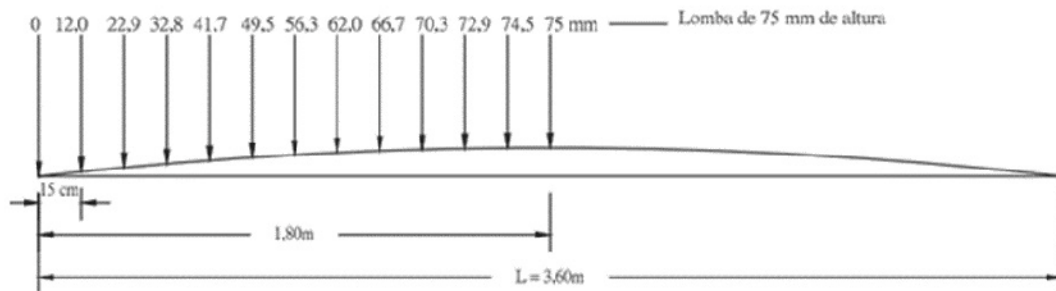


Figura 2 - Seção transversal (corte AA) da Lomba parabólica

LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 3,60 m, largura da lomba

h = 75 mm, 90 mm e 100 mm , altura máxima variável das lombas

QUADRO XIII - Lombas Alongadas/tipo 2

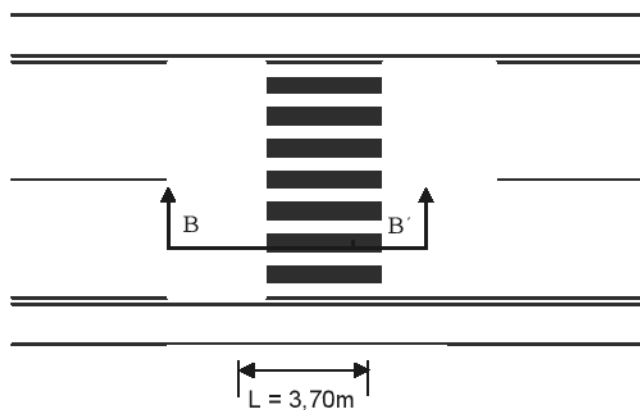


Figura 3 - Lomba Circular

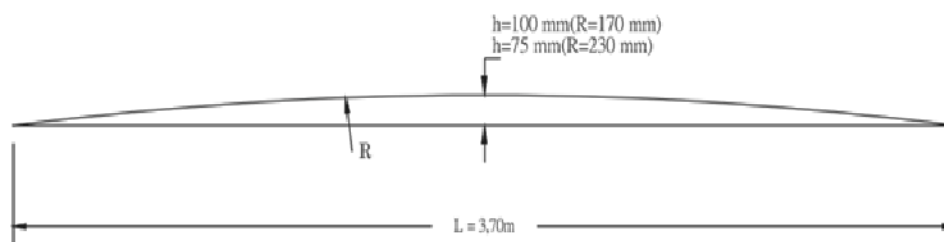


Figura 4 - Secção transversal (corte BB') – da Lomba Circular

LEGENDA DAS DIMENSÕES

$L = 3,70\text{ m}$, largura da lomba circular

$h = 100\text{mm}$ e 75mm , altura da lomba

$R = 170\text{mm}$ e 230mm , raio da curvatura vertical da lomba

QUADRO XIII - Lombas Alongadas/tipo 3

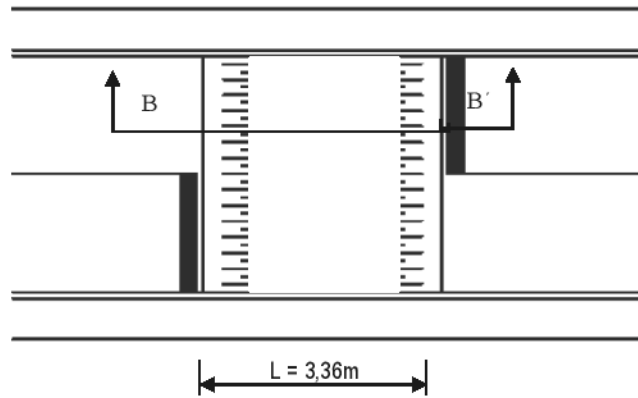


Figura 5 - Lomba Sinusoidal para 20 km/h

Tabela 2 - Lomba Alongada - Secção Sinusoidal para 20 km/h - Largura de 3360 mm - Alturas (mm)

| h - Altura máx. Lomba Alongada (mm) | Distância horizontal a partir do início da lomba (mm) | | | | | | | | | Obs. |
|-------------------------------------|---|-----|------|------|------|------|-------|-------|-------|--------------|
| | 0 | 210 | 420 | 630 | 840 | 1050 | 1260 | 1470 | 1680 | |
| 120 | 0,0 | 5,0 | 18,0 | 37,0 | 60,0 | 83,0 | 102,0 | 115,0 | 120,0 | ver figura 6 |

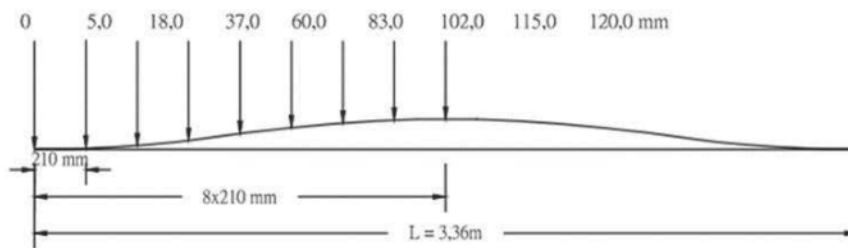


Figura 6 – Secção transversal (corte AA') Lomba Sinusoidal para 20 km/h

LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 3,36 m, largura da lomba sinusoidal

h = 100mm e 75mm, altura da lomba

R = 170mm e 230mm, raio da curvatura vertical da lomba

QUADRO XIII - Lombas Alongadas/tipo 4

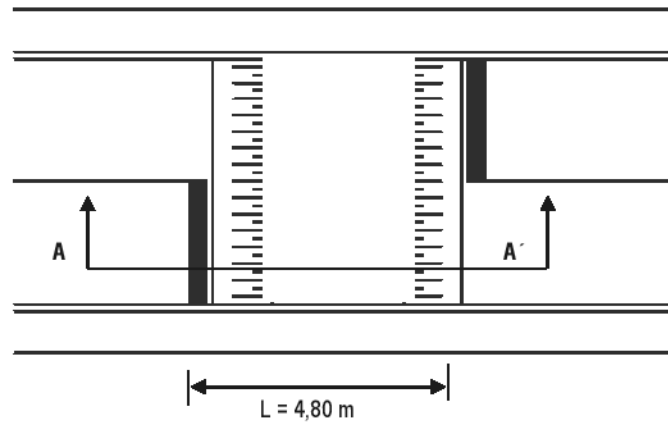


Figura 7 - Lomba Sinusoidal para 20 km/h

Tabela 3 - Lomba Alongada - Secção Sinusoidal para 30 km/h - Largura de 4800 mm - Alturas (mm)

| h - Altura máx. Lomba Alongada (mm) | Distância horizontal a partir do início da lomba (mm) | | | | | | | | | Obs. |
|-------------------------------------|---|-----|------|------|------|------|-------|-------|-------|--------------|
| | 0 | 300 | 600 | 900 | 1200 | 1500 | 1800 | 2100 | 2400 | |
| 120 | 0,0 | 5,0 | 18,0 | 37,0 | 60,0 | 83,0 | 102,0 | 115,0 | 120,0 | ver figura 8 |

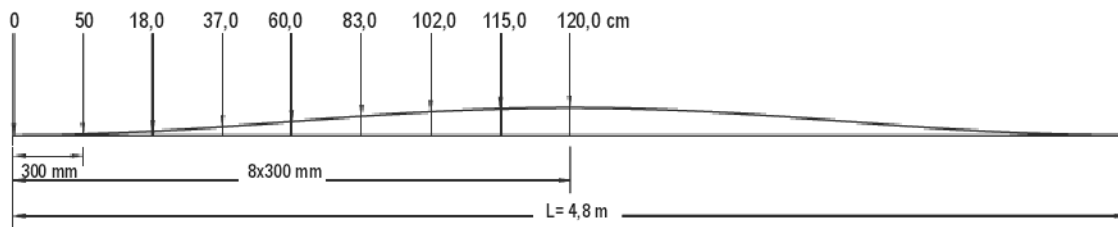


Figura 8 - Secção transversal (corte AA') Lomba Sinusoidal para 30 km/h

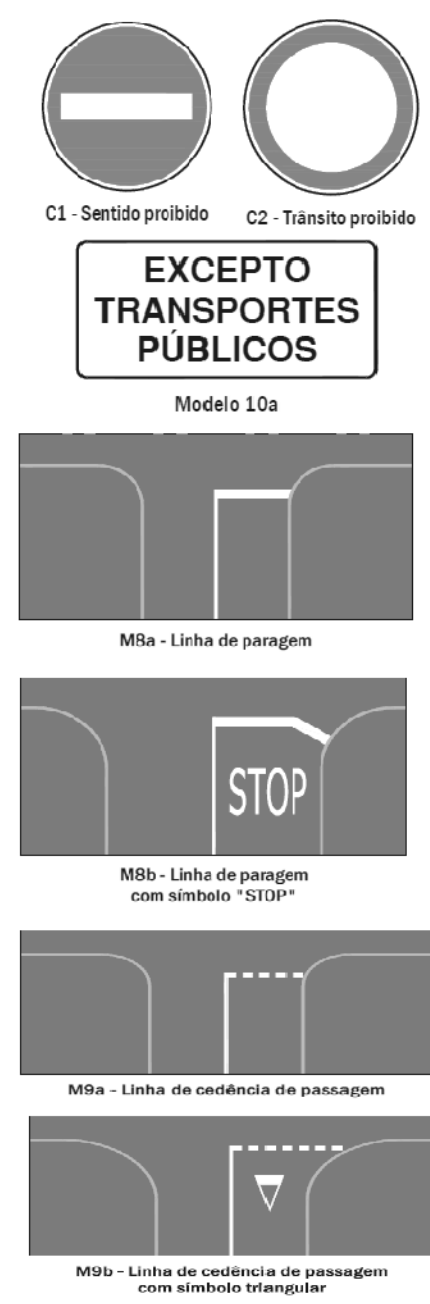
LEGENDA DAS DIMENSÕES

L = 4,80 m, largura da lomba

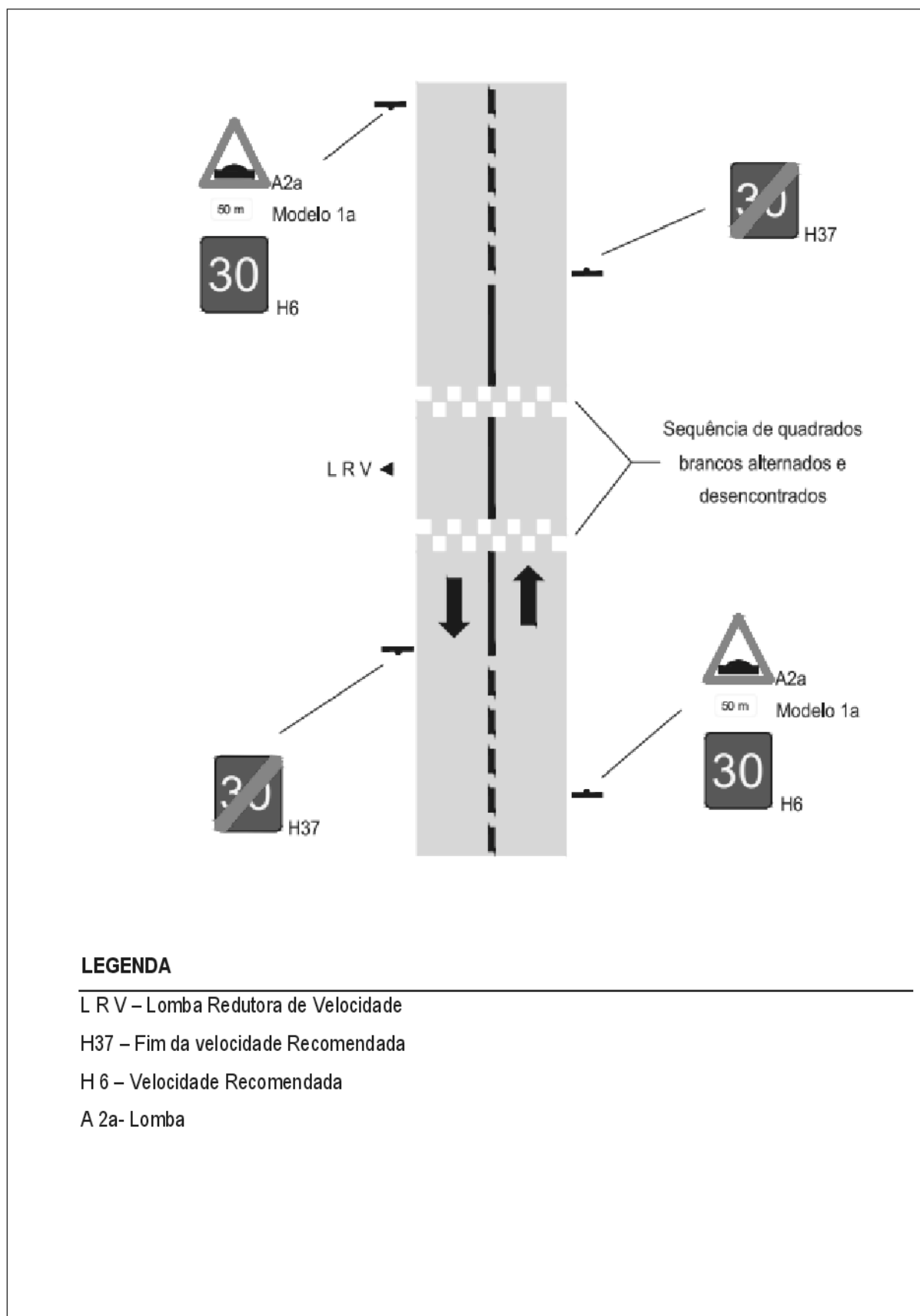
h = 120 mm, altura máxima da lomba sinusoidal para 30 km/h

- PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMA DE TRÁFEGO

QUADRO XIV – Lombas Trapezoidais Sinalização Rodoviária

| DISPOSITIVOS OU CARACTERÍSTICAS DA VIA | DISTÂNCIA MÁXIMA (m) | Sinalização comumente utilizada nas medidas de acalmia de tráfego |
|--|----------------------|---|
| Cruzamento, entroncamento (apenas para percursos que impliquem alteração de direcção). | 40 |  <p>C1 - Sentido proibido C2 - Trânsito proibido</p> <p>EXCEPTO TRANSPORTES PÚBLICOS</p> <p>Modelo 10a</p> <p>M8a - Linha de paragem</p> <p>M8b - Linha de paragem com símbolo "STOP"</p> <p>M9a - Linha de cedência de passagem</p> <p>M9b - Linha de cedência de passagem com símbolo triangular</p> |
| Rotunda | 40 | |
| Curva com ângulo superior a 70° e desenvolvimento não inferior a 30 m | 40 | |
| Secção final de uma via sem saída | 40 | |
| Sinal C1 (sentido proibido) ou C2 (trânsito proibido), dirigido aos condutores que se aproximam da LRV ambos, com o painel adicional nº 10ª excepcionando a prescrição a uma das seguintes situações: moradores, residentes ou trânsito local. Previsto no Decreto Presidencial Nº 209/17 de 25 de Setembro – Regulamento Sobre Sinalização de Trânsito. | 40 | |
| Marca M8a, M8b, M9 M9a & b (linha de paragem e de cedência de passagem) na mesma via e sentido em que se pretende colocar a LRV. | 60 | |
| Marca M8a associada a uma semaforização de controlo de velocidade | 60 | |
| Dispositivo de abrandamento do tráfego | 60 | |

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMA DE TRÁFEGO

QUADRO XV – Esquema de Sinalização Associado a Lombas ou Plataformas

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO XVI – Esquema De Sinalização Associado a Lombas Redutoras de Velocidade

APLICAÇÕES DA SINALIZAÇÃO PARA LOMBAS DE REDUÇÃO DE VELOCIDADE

(1) Sinais e Marcas por Aproximação

| QUANTIDADE | TIPO | DIMENSÃO MIN EXTERIOR (MM) |
|------------|----------|----------------------------|
| 1 | ET8a | 800x150 |
| 1 | ET8b | 800x150 |
| 1 | A2a | 900 lado |
| * 1 | H48 | 900 largura |
| * 1 | Modelo 1 | 900 largura |
| 1 | M1 | |
| 1 | M12a | |

MAIS por lomba de redução de velocidade

| | | |
|---|------------------|------------|
| 1 | M2B | 200 riscas |
| 3 | Cravos vermelhos | |
| 4 | Cravos amarelos | varta |

* = Sinais opcionais

(2) Quando várias lombas redutoras de velocidade compõem uma zona de tratamento de acalmia de tráfego, é recomendada a utilização dos sinais de alta visibilidade A2a+WB+H48 nos pontos principais de entrada na zona. O tamanho normal destes sinais é de 1600mm x 1200mm, mas pode ser especificado 1200mm x 900mm. Se for imposto um limite de velocidade reduzido dentro da zona, a utilização dos sinais de alta visibilidade "Zona" C13-WB pode ser justificada ao sair da área.

(3) Se a área estiver sujeita a uma variedade de medidas de acalmia de tráfego, o sinal A33-WB+H48 talvez deva ser substituído por um dos sinais W33a+WB+H48 ou A2a+WB+H48 conforme o caso (ver Figura 12.2).

(4) Lista de verificação

Os seguintes fatores devem ser verificados ao considerar a sinalização para as medidas de acalmia de tráfego que incluem as lombas redutoras de velocidade:

- a zona tem iluminação rodoviária?
- é uma lomba redutora de velocidade isolada ou faz parte de uma zona de tratamento de acalmia de tráfego?
- a lomba redutora de velocidade faz parte de um tratamento de acalmia de tráfego que envolve uma gama de medidas diferentes de acalmia de tráfego?
- a lomba redutora de velocidade tem um topo plano para ser utilizada como passagem para peões?

Detalhe 2
Lomba redutora de velocidade com topo arredondado e furos afilidades - PLANTA

Detalhe 3
Lomba Redutora de Velocidade com superfície plana no topo e alinhamento dos Lados - TRAVESSO E SEÇÃO

Detalhe 4
Detalhe do Cravo refletor - Lomba Redutora de Velocidade com tipo Redondo ou Plano - PLANTA

Detalhe 1

Consumar o Volume 1 Tabela 3.1

Linhas de sinalização:
 - LINHA DIMENSÃO marca M2
 - LINHA DA BARRA ESQUERDA marca M12a
 - LINHA DE PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAR marca M1 (má 5m à frente até 8m após a lomba redutora de velocidade)

Placas complementares:
 - PLACAS COMPLEMENTARES Velocidade Recomendada (H48) 20 km/h
 - PLACA COMPLEMENTAR Distância "m" (Modelo 1) 120 m

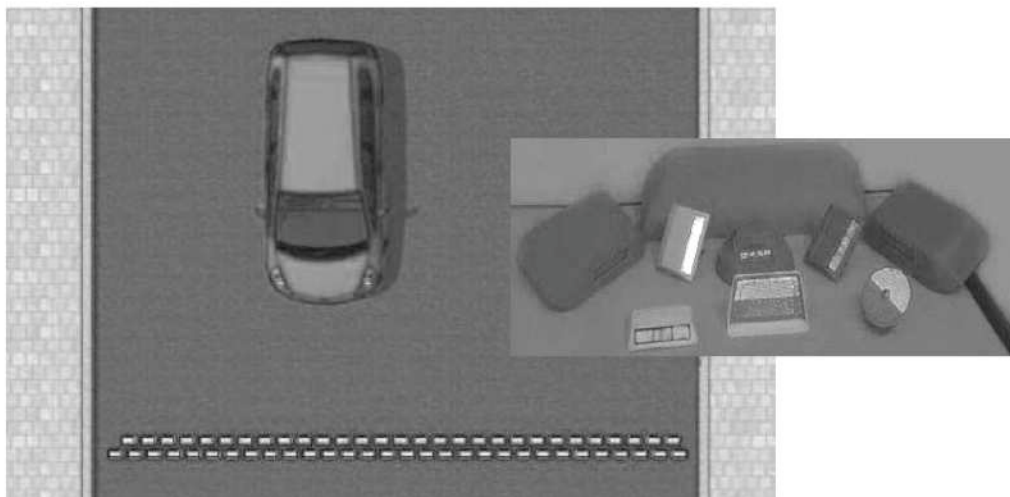
Aproximação de Lombas

Traçado Típico dos Sinais Rodoviários para Lombas de Redução de Velocidade

PORMENORES CONSTRUTIVOS DAS MEDIDAS REDUTORAS E DE ACALMIA DE TRÁFEGO

QUADRO XVII – Esquema Gráfico da aplicação prática das outras Medidas de Acalmia de Tráfego

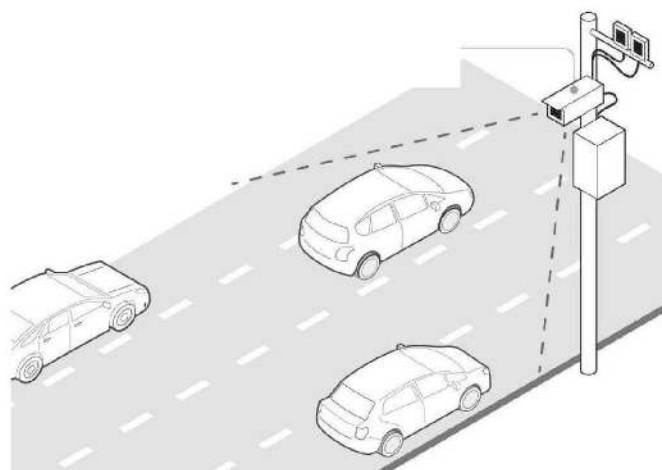
1. Tachões redutores de velocidade



2. Bandas Sonoras



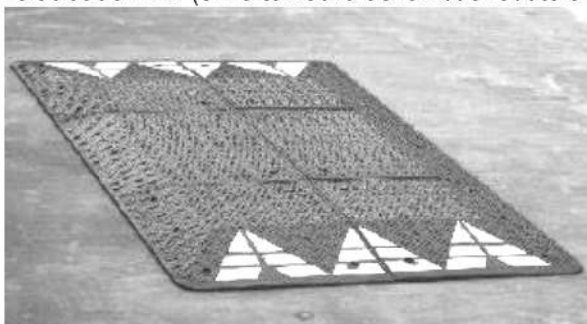
3. Redutores electrónicos de velocidade, Radares Fixos



4. Balizas reversíveis



5. Almofadas redutoras de velocidade ARV (em alternativa às lombas redutoras de velocidade)



6. Aplicação de redutores de velocidade semi-circulares em metal ou resinas betão polímero (em alternativa às tradicionais LRV)



QUADRO XVIII- Medidas Redutoras de Velocidade e Acalmia de Tráfego

| Tipo de zona | | Atravessamento de povoações | | Centros Urbanos | | | Condomínios | |
|---|---|-----------------------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tipo de via | | Via Principal | Via Local | Via Principal | Via Local | Acesso Local | Via Local | Acesso Local |
| Velocidade desejada (km/h) | | 40 < V =< 50 | 30 < V =< 40 | 40 < V =< 50 | 30 < V =< 40 | V =< 30 | 30 < V =< 40 | V =< 30 |
| Tráfego Médio Diário Anual - TMDA (Veic./dia) | | > 3.000 | =< 3.000 | >3.000 | =< 3.000 | =< 3.000 | =< 3.000 | =< 3.000 |
| Tráfego Médio Diário - TMD (Veic./dia) | | < 2.000 | < 1.500 | < 1.500 | < 1.000 | < 750 | < 1.000 | < 750 |
| Tráfego Máximo Horário (Pic.o) - TMH (Veic./h) | | < 600 | < 400 | < 400 | < 300 | < 250 | < 200 | < 100 |
| MEDIDAS REDUTORAS DE VELOCIDADE E ACALMIA DE TRÁFEGO | | | | | | | | |
| Mini-rotundas e Rotundas | | * | * | * | * | * | * | * |
| Gincanas | 2 Vias | * | * | * | * | * | * | * |
| | 2 Vias e Plataformas elevadas | | * | | * | * | | * |
| | 1 Via | | (*) | | (*) | * | * | * |
| | 1 Via c/ Lomba e/ou Plataformas elevadas | | | | (*) | * | * | * |
| Estrangulamentos | 2 Vias | * | * | * | * | * | * | * |
| | 1 Via s/c Lomba e/ou Plataformas elevadas | | (*) | | (*) | * | * | * |
| Travessia pedonal | Plataforma elevada | * | * | * | * | * | * | * |
| Lombas Redutoras de Velocidade-LRV | | * | * | * | * | * | * | * |

LEGENDA

| | |
|------------------------------------|---|
| TMDA - Tráfego Médio Diário Anual: | Tráfego total anual dividido por 365 dias |
| TMD - Tráfego Médio Diário: | Tráfego total num sítio, durante 24 horas |
| TMH - Tráfego Máximo Horário: | Tráfego máximo por hora, num sítio |
| V | Velocidade desejada |
| s/ | Sem |
| c/ | Com |
| s/c | Sem ou Com |
| * | Aplicável |
| (*) | Eventualmente aplicável |

Decreto Presidencial n.º 71/21
de 16 de Março

Por conveniência de serviço;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea k) do artigo 119.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

São exoneradas as entidades abaixo designadas:

1. Luís Manuel da Fonseca Nunes, do cargo de Governador da Província da Huíla, para o qual havia sido nomeado através do Decreto Presidencial n.º 218/18, de 24 de Setembro;

2. Rui Luís Falcão Pinto de Andrade, do cargo de Governador da Província de Benguela, para o qual havia sido nomeado através do Decreto Presidencial n.º 118/17, de 9 de Junho.

Publique-se.

Luanda, aos 10 de Março de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (21-2309-A-PR)

Decreto Presidencial n.º 72/21
de 16 de Março

Por conveniência de serviço;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea k) do artigo 119.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

É exonerado Nuno Bernabé Mahapi Dala do cargo de Vice-Governador da Província da Huíla para os Serviços Técnicos e Infra-Estruturas, para o qual havia sido nomeado através do Decreto Presidencial n.º 257/17, de 25 de Outubro.

Publique-se.

Luanda, aos 10 de Março de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (21-2309-B-PR)

Decreto Presidencial n.º 73/21
de 16 de Março

Por conveniência de serviço;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea k) do artigo 119.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

São nomeadas as entidades abaixo designadas:

1. Luís Manuel da Fonseca Nunes, para o cargo de Governador da Província de Benguela;

2. Nuno Bernabé Mahapi Dala, para o cargo de Governador da Província da Huíla.

Publique-se.

Luanda, aos 10 de Março de 2021.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (21-2309-C-PR)

**ÓRGÃOS AUXILIARES
DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

**GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO
PARA A COORDENAÇÃO ECONÓMICA**

Decreto Executivo n.º 61/21
de 16 de Março

Tendo sido criado, mediante Decreto Presidencial n.º 238/20, de 24 de Setembro, o Conselho Económico e Social, órgão de reflexão de questões de especialidade macro-económica, empresarial e social, que está à disposição do Titular do Poder Executivo, para efeito de consulta de matérias do interesse do Executivo;

Havendo a necessidade de aprovar o regulamento interno do referido órgão;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos artigo 137.º da Constituição da República de Angola, conjugado com o artigo 11.º do Decreto Presidencial n.º 238/20, de 24 de Setembro, o Ministro de Estado para a Coordenação Económica decreta o seguinte:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado o Regulamento Interno do Conselho Económico e Social.

ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Decreto Executivo são resolvidas pelo Ministro de Estado para a Coordenação Económica.

ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)

O presente Decreto Executivo entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 11 de Março de 2021.

O Ministro de Estado para a Coordenação Económica,
Manuel Nunes Júnior.

**REGULAMENTO INTERNO
DO CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL**

CAPÍTULO I
Princípios Gerais

ARTIGO 1.º
(Natureza)

O Conselho Económico e Social, abreviadamente designado por CES, é um órgão de reflexão de questões de especialidade macro-económica, empresarial e social que está à disposição do Titular do Poder Executivo, para efeito de consulta de matérias de interesse do Executivo.