500000007996

Câmara de Vereadores de Ouro Preto

CUIDANDO DO NOSSO MAIOR PATRIMÔNIO: AS PESSOAS

Gabinete da Vereadora Regina Braga

REPRESENTAÇÃO: 42/17

Câmara Municipal de Ouro Preto
Protocolo
Nº 19718
Correspondência Recebida
Em 21/03/17
Ass. VERA Hs e 14h27 M

À Mesa Diretora da
Câmara Municipal de Ouro Preto

Senhor Presidente,

Solicito a Vossa Excelência, nos termos regimentais desta Casa, ouvido o Plenário, seja a presente **REPRESENTAÇÃO** encaminhada ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, solicitando informações em relação a implantação de novos dispositivos para travessia de pedestres na BR-040 entre Brasília(DF) e Juiz de Fora(MG).

Segundo reportagem publicada na Revista CNT Transportes Atual, em maio de 2015, estavam previstos a implantação de 41 novos Dispositivos para Travessia de Pedestres nos 936.8 km do referido trecho. Passados quase 2(dois) anos, gostaríamos de saber se foram, realmente, implantados algum desses dispositivos e em caso afirmativo, em quais locais e, se ainda há previsão de instalação de um desses dispositivos na altura do Distrito do Pires, Município de Congonhas. Haja vista que a implantação dessa passarela beneficiará, também, os moradores da Localidade do Motta, Município de Ouro Preto, Minas Gerais.

Justificativa:

Tal intervenção se faz URGENTE e NECESSÁRIA, uma vez que a travessia de pedestres nesse ponto da BR 040 é muito intensa e vários acidentes, inclusive com vítimas fatais, já ocorreram no local.

Sala de Sessões, 21 de Março de 2017.

Vereadora Regina Braga - PSDB

APROVADO em Única discussão
Por
Sala das Sessões, 21 de março de 2017
Presidente
9 votos a favor e com - votos contra

A.P: Poquinha, Binga, Gugu, Vantuir e Luciano

p/ Almeida

Perigo nas rodovias

Atropelamentos poderiam ser evitados com o uso de passarelas; acidentes ocorrem principalmente nas vias de perímetro urbano

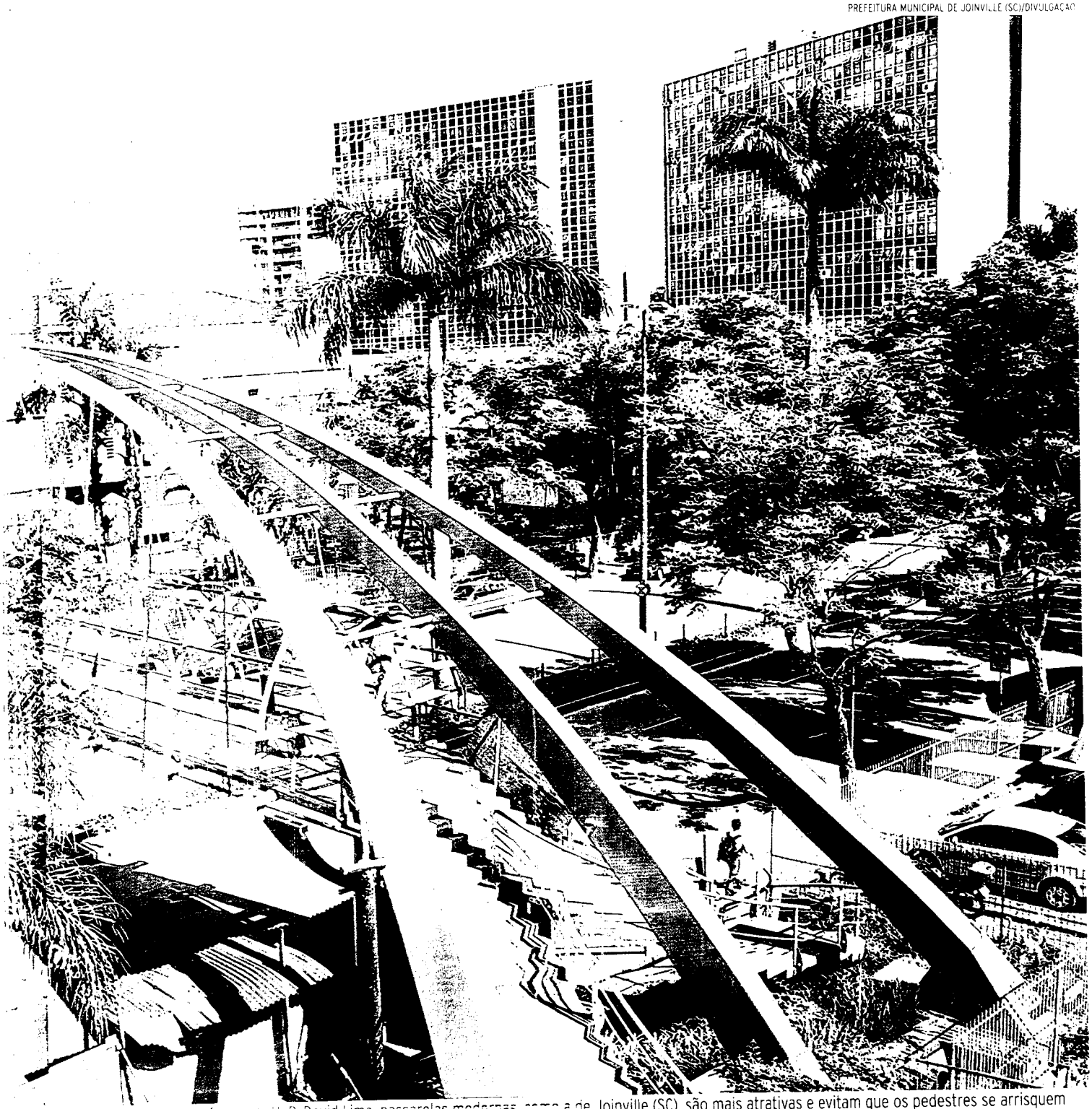
POR **JANE ROCHA**

Mesmo com a redução no número de vítimas fatais entre 2013 e 2014, o atropelamento [illegible] continua sendo a [illegible] morte nas rodovias [illegible] segundo a PRF (Polícia Rodoviária Federal), houve queda nos últimos dois anos. Em 2013, a PRF contabilizou 4.395 atropelamentos: 4.214 feridos e 1.311 mortes. No ano passado, foram registrados 4.119 casos, sendo 3.933 pedestres feridos e 1.115 vítimas fatais. Apenas nos três primeiros meses deste ano, a instituição já contabilizou 831 atropelamentos com 836 feridos e 231 mortos. Em 2015, o Estado que mais registrou atropelamentos foi Minas Gerais com 100 ocorrências. Em segundo lugar está o Rio de Janeiro com 88 registros, seguido pelo Paraná com 84 casos.

A BR-116, que liga Fortaleza (CE) a Jaguarão (RS) em aproximadamente 4,3 mil quilômetros, foi a rodovia que mais registrou atropelamentos em 2014. Segundo a PRF, foram contabilizados 795 atropelamentos com 677 pedestres feridos e 273 mortos. A segunda rodovia onde há casos de atropelamentos é a BR-101, que liga Touros (RN) a São José do Norte (RS) atravessando 12 estados em 4,7 mil quilômetros. Nela, foram registrados 715 acidentes, com 695 feridos e 202 vítimas fatais.

A BR-040, que liga Brasília (DF) ao Rio de Janeiro (RJ) em 1,1 mil quilômetros é a terceira colocada nesse ranking, com 215 casos contabilizados, sendo 194 feridos e 56 pedestres mortos. As três rodovias contam com trechos concedidos à iniciativa privada que são reguladas pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e trechos que não foram concedidos e ficaram a cargo do Dnit (Departa-

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE (SC)/DIVULGAÇÃO

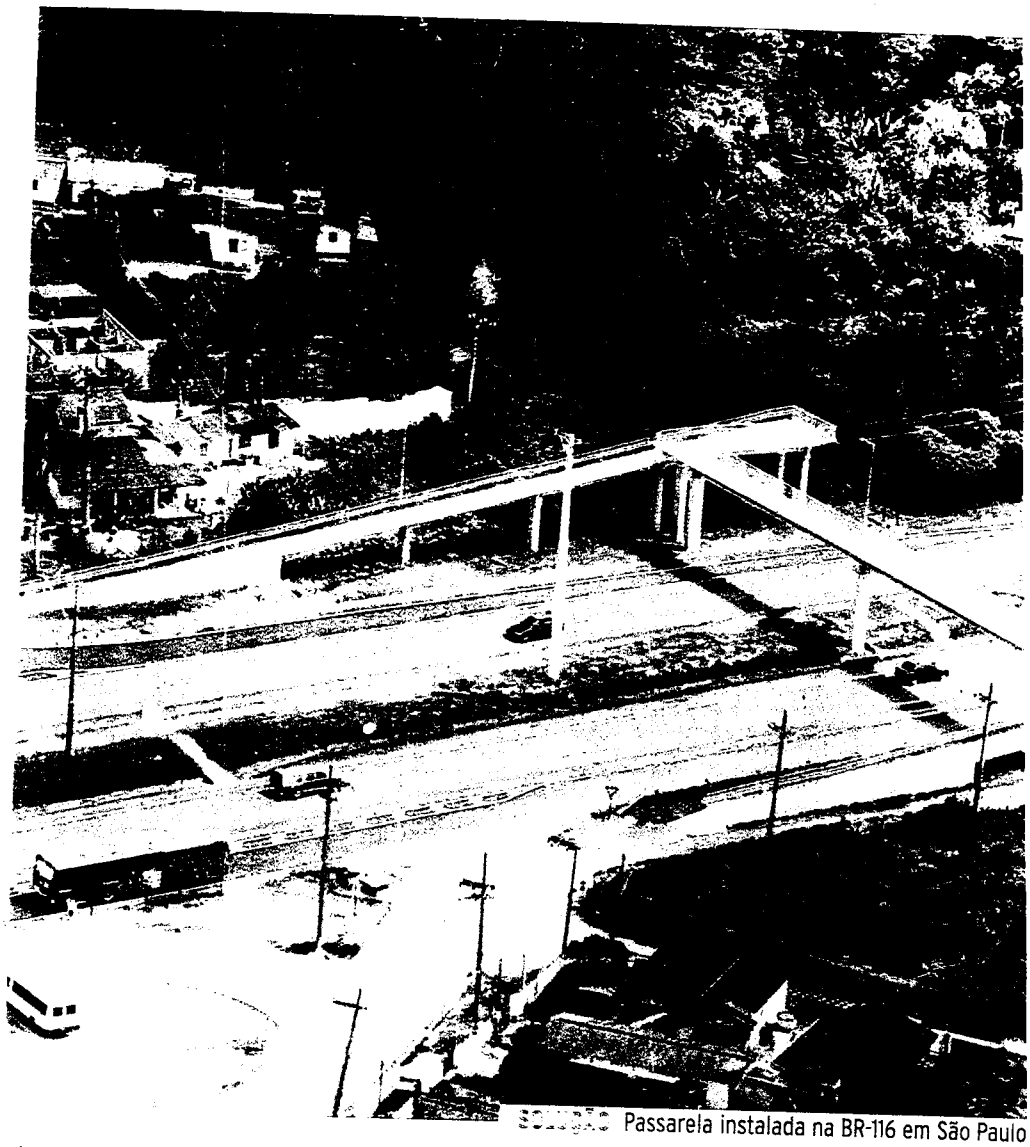


Para o professor da UnB, David Lima, passarelas modernas, como a de Joinville (SC), são mais atrativas e evitam que os pedestres se arrisquem

mento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Ambos os órgãos não tem levantamento sobre o deficit de passarelas nessas rodovias.

Os moradores das vias que cruzam o perímetro urbano são os que mais sofrem com a ausência de passarelas. E não é diferente nas três rodovias brasileiras que mais registraram atropelamentos. No distrito de Governador João Durval Carneiro (antigo Ipuaçu), em Feira de Santana (BA), por exemplo, os habitantes protestaram pela instalação de um dispositivo para travessia de pedestres no quilômetro 14 da BR-116, na entrada da cidade.

Em novembro do ano passado, a rodovia foi interditada com pneus e galhos de árvores queimados em protesto pela construção de uma passarela. A solicitação foi baseada na alta quantidade de atropelamentos que ocorrem na região. Se depender da instalação de uma passarela no local, o número de atropelamentos não vai reduzir. Segundo a Via Bahia, concessionária que administra o trecho da estrada, a implantação da passarela não consta no Programa de Exploração de Rodovias, documento que engloba todas as atividades a serem desenvolvidas pela administradora da rodovia durante a concessão. A empresa afirma ainda que no início deste ano foi instalada uma passarela no sétimo quilômetro da rodovia.



SOLUÇÃO Passarela instalada na BR-116 em São Paulo

Apenas nos três primeiros meses deste ano

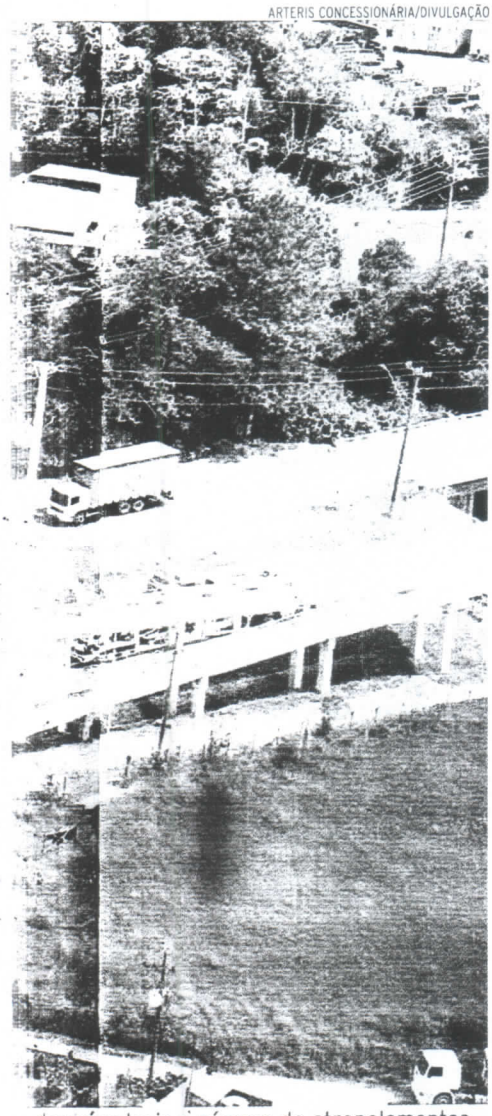
83

pessoas foram atropeladas

No distrito de Rio Dourado, em Casimiro de Abreu (RJ), o problema se repete. A ausência de um novo dispositivo para travessia de pedestres no trecho duplicado da BR-101, onde há previsão de uma passarela, tem revoltado os moradores da região. Em novembro do ano passado a comunidade do local interditou a via para cobrar a instalação de uma passarela. A Autopista Fluminense, que detém a concessão do trecho, alega que apresentou um estudo técnico à ANTT para a construção da passarela e aguarda resposta. A concessionária disse que o cronograma para execução da obra será definido apenas após a aprovação do órgão regulador.

Em Barbacena (MG), a situação é a mesma. No trecho da BR-040, perto da entrada da cidade, o fluxo de caminhões e carros é intenso e os moradores e ciclistas que residem às margens da rodovia se arriscam para atravessar sem o auxílio de uma passarela. Segundo a Via 040, concessionária responsável pela gestão do trecho, serão

ARTERIS CONCESSIONÁRIA/DIVULGAÇÃO



deverá reduzir o número de atropelamentos

ATROPELADOS EM RODOVIA POR ESTADO

	Quantidade de acidentes		Quantidade de mortos		Quantidade de feridos	
UF Circunscrição	2013	2014	2013	2014	2013	2014
AC	17	11	4	3	23	12
AL	86	65	26	26	92	61
AM	1	6	0	4	1	2
AP	13	7	2	2	14	10
BA	292	308	105	106	274	273
CE	168	185	49	64	194	182
DF	60	52	11	12	64	55
ES	180	213	34	36	194	248
GO	153	149	49	50	136	129
MA	68	41	28	18	55	40
MG	496	432	152	108	455	413
MS	62	50	26	16	48	44
MT	50	57	25	12	40	56
PA	105	101	28	21	116	112
PB	128	123	31	28	138	140
PE	216	201	76	83	204	178
PI	76	82	14	22	91	86
PR	593	528	163	136	559	509
RJ	427	396	118	121	399	345
RN	127	128	28	24	131	153
RO	64	56	13	9	77	74
RR	10	12	6	1	8	18
RS	268	268	76	75	246	229
SC	299	280	79	65	305	292
SE	52	45	17	15	47	42
SP	356	303	143	130	274	214
TO	28	20	8	8	29	16
Total	**4395**	**4119**	**1311**	**1195**	**4214**	**3933**

Fonte: Polícia Rodoviária Federal

implantados 41 novos dispositivos para travessia de pedestres nos 936,8 quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG).

O local de instalação das passarelas será baseado no cruzamento de dados de acidentes e no fluxo de travessia e será feita em conjunto com a ANTT e prefeituras dos municípios próximos. A data da instalação da passarela de Barbacena (MG) ainda não foi definida. A Via 040 afirmou também que planeja instalar mais passarelas do que as já previstas no Programa de Exploração de Rodovias, porém, o processo está na fase de estudo para implantação. Atualmente, todo o trecho conta com apenas 23 dispositivos para travessia de pedestres.

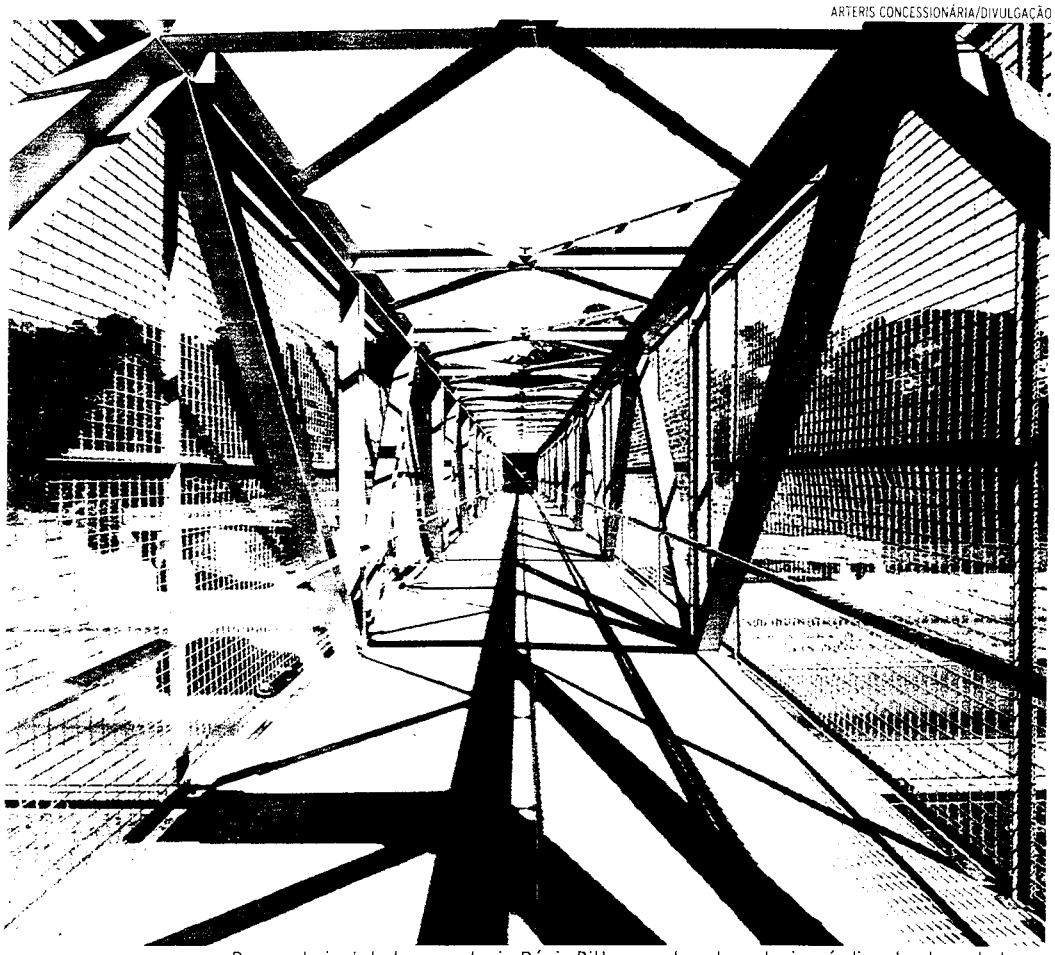
Vítimas

A carência de passarelas não existe apenas nas rodovias concedidas. Os flagras de pedestres cruzando a BR-116 e arriscando a vida em trechos sob gestão pública entre Novo Hamburgo e Porto Alegre são rotineiros. De acordo com o Dnit, nos local serão instalados 20 novos dispositivos para travessia de pedestres e outros dois serão reformados. Segundo o órgão, o consórcio Cidade- Geottec, vencedor da licitação, já está trabalhando nos projetos de implantação dos novos dispositivos para travessia de pedestres que serão implantados em oito trechos às margens de cidades do Rio Grande do Sul entre Novo Hamburgo e Porto Alegre. "Serão priorizados pontos com maior conglomerado urbano e onde há pessoas que realmente precisam se locomover de um lado ao outro da rodovia", disse o superinten-

"A redução de atropelamentos é comprovada nos locais com passarelas mais modernas"

DAVID DUARTE LIMA, PROFESSOR DA UNB

ARTERIS CONCESSIONÁRIA/DIVULGAÇÃO



Passarela instalada na rodovia Régis Bittencourt pode reduzir o índice de atropelados

dente do Dnit, engenheiro Pedro Luzardo Gomes.

Os moradores de São José do Mipibu (RN) que fica às margens da BR-101 também serão beneficiados com um novo dispositivo para travessia de pedestres: De acordo com o Dnit, uma passarela será erguida na saída da cidade, próximo ao IFRN (Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte), mas tem a data de entrega ainda indefinida. A nova passarela trará benefícios não somente aos alunos do local, mas também a todos que transitam pela rodovia, que conta com fluxo de veículos intenso. O problema de travessia dos moradores do município de Estância, a 68 km de Aracaju, também será resolvido. Após protesto realizado em fevereiro deste ano para instalação de uma passarela no trecho do km 151 da BR-101, o Dnit está concluindo o processo licitatório para contratação de empresa que instalará 13 passarelas na rodovia, incluindo a de Estância.

Em 2014, pessoas foram atropeladas na BR-116, rodovia que mais registrou casos

Segundo o Dnit, o conflito do tráfego de longa distância com o locais que necessitam de passarelas surge a todo momento, com o crescimento nem sempre ordenado e programado das concentrações urbanas, e fazem com que as cidades alcancem as rodo
departamento afirma ainc
este problema é mais raro n
já construídas em terreno
zado e que não há um levant
to do deficit de passarelas
todo momento surgem qu
pontuais e melhorias a exec

Modelo atrativo

Para o presidente do IST (I
to Brasileiro de Segurança n
sito) e professor da UnB (Ur
dade de Brasília), David Dua
ma, a instalação de passarel
é o suficiente para reduzir o
ro de vítimas de atropelam
Segundo o professor, é nece

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO RIO GRANDE DO NORTE/DIVULGAÇÃO

radores de São José do Mipibu (RN), que fica às margens da BR-101, aguardam a instalação de uma passarela no local

que o dispositivo para travessia de pedestres se torne atrativo e não apenas uma opção distante e arriscada. "Os modelos tradicionais de passarelas fazem o pedestre perder tempo nos ziguezagues e, além disso, ter medo de assaltos. Há locais que adotaram passarelas com elevador que transportam, inclusive, bicicletas. É o caso da Avenida Juscelino Kubitschek, em Joinville (SC). A redução de atropelamentos é comprovada nos locais que instalaram as passarelas mais modernas. Ninguém que perder tempo na travessia", afirma.

De acordo com o presidente do IST, enquanto as passarelas modernas não são instaladas nas rodovias, a saída é detectar os trechos que mais registram acidentes e criar políticas públicas para evitar que o número de vítimas cresça. "Campanhas educativas que incentivem a redução da velocidade em trechos urbanos podem gerar excelentes resultados. A instalação de lombadas, quebra-molas ou radares também pode reduzir o número de pedestres atropelados nas rodovias que cruzam o perímetro urbano", disse.

Grades, muretas e telas

Nem sempre a ausência de passarelas é a única responsável por atropelamentos nas rodovias brasileiras. A imprudência de pedestres também tem sua parcela de culpa. No trecho mais perigoso da BR-116, que fica entre Taboão (SP) e Itapecerica da Serra (SP), muitas pessoas se arriscam atravessando numa das principais rodovias, sem utilizar a passarela localizada há poucos metros de distância. Segundo a Autopista Régis Bittencourt, de janeiro a dezembro do ano passado, foram registradas 130 mortes no trecho, a maioria por atropelamentos.

Para tentar convencer os pedestres a atravessarem nas passarelas, as concessionárias responsáveis pelas rodovias instalam grades, muretas e telas que passaram a ocupar o espaço ao longo da pista onde antes havia canteiros com plantas. O intuito é garantir a travessia segura, mas a medida nem sempre gera resultados. O concreto e o gradeamento, no entanto, não são sempre suficientes para evitar que pedestres invadam o espaço dos veículos.

Segundo dados do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) mais de R$ 150 mil são gastos por mês para repor as grades, muretas e telas destruídas pelas pessoas que preferem rapidez e se sujeitam a correr mais riscos. Já a instalação das passarelas custa, cerca de R$ 1,5 milhão cada.

"Serão priorizados pontos onde há pessoas que precisam se locomover de um lado ao outro da rodovia"

PEDRO LUZARDO GOMES, SUPERINTENDENTE DO DNIT