

104/2020
LIDO
Na Sessão de:
104 12020



LEITURA NA SESSÃO
23 103 12020
[Signature]

Estado de Mato Grosso
PREFEITURA MUNICIPAL DE CÁCERES

Ofício nº 0295/2020-GP/PMC

Cáceres - MT, 16 de março de 2020.

A Sua Excelência o Senhor
VER. RUBENS MACEDO
Presidente da Câmara Municipal de Cáceres
Rua Coronel José Dulce, esq. Rua Gal Osório
Cáceres - MT - CEP 78210-056

Ref.: Protocolo nº 3.742/2020 de 12/02/2020

CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES

Em 18 / 03 / 20 20

Horas 09:35 Sob nº 818

Ass. M. B. N.

Protocolo Externo

Senhor Presidente:

Acusamos o recebimento do Ofício nº 23/2020-SL/CMC, por meio do qual essa Colenda Câmara encaminha-nos a Indicação nº 19/2020, de autoria do ilustre vereador, **Cézare Pastorello Marques de Paiva** (Solidariedade), que solicita do Executivo Municipal serviços de instalação de redutores de velocidade na Avenida Santo Dumont, nas proximidades da interseção com o Córrego Sangradouro, tendo em vista os recorrentes causados pelo tráfego de animais silvestres sobre a pista naquele local.

Em resposta, encaminhamos a Vossa Excelência o parecer exarado pela Coordenadoria Executiva de Trânsito - CET (SEFAZ), acostado ao processo na data de 05.03.2020, para conhecimento, cópia anexa.

Atenciosamente.

[Signature]
FRANCIS MARIS CRUZ
Prefeito de Cáceres

002-11-11-11

11-11-11

0011
101 05452 011

001

Protocolo 4: 3.742/2020

De: Marcos R. - SEFAZ-CET Redigido por Patricia F.

Para: PROT-SMEAE - Protocolo Assuntos Estrategicos

Data: 05/03/2020 às 09:28:36

Excelentíssimo Senhor Prefeito, venho por meio deste encaminhar parecer quanto ao ofício nº 23/2020 -SL/CMC.

Informamos que após a publicação do Plano de Mobilidade Urbana, quaisquer mudanças nas vias deverão ser conforme o ditado no plano, este por sua vez coloca que, em relação as lombadas:

"O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê, no Parágrafo Único, do Artigo 94, que "é proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo Contran" (BRASIL, 2013, p. 44).

Para regulamentar tal artigo, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução nº 600, de 24 de maio de 2016 (BRASIL, 2016), em substituição às resoluções de 1998 e de 2009. Esta Resolução estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas e proíbe a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares implantados transversalmente à via pública.

Segundo a Resolução (BRASIL, 2016), lombadas só devem ser instaladas após estudos técnicos de Engenharia de Tráfego que demonstrem índice significativo ou risco potencial de acidentes provocados por excesso de velocidade em locais onde outras medidas de engenharia de tráfego se mostraram ineficazes.

O roteiro básico para o Estudo Técnico, os tipos e dimensões de lombadas transversais, bem como as características das vias onde estas podem ser instaladas, estão disponíveis nos anexos da Resolução nº 600/2016, do Contran, destacando-as como redutores de velocidade para 30km/h ou 20km/h.

[...] O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC), também neste caso de instalação de lombadas transversais r as vias públicas do perímetro urbano, não tem outra recomendação possível que não seja o cumprimento da Resolução nº 600/2018, do Contran (BRASIL, 2016); ainda que seja a partir da aprovação do presente Plano. "

Em consulta a Resolução nº 600/2018, do Contran (BRASIL, 2016) temos:

"Art. 3º [...]

I - Ondulação transversal TIPO A: Pode ser instalada onde ocorre a necessidade de limitar a velocidade máxima para 30km/h, em:

1. a) rodovia, somente em travessia de trecho urbanizado;
2. b) via urbana coletora;
3. c) via urbana local.

II - Ondulação transversal TIPO B: Pode ser instalada somente em via urbana local em que 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.

[...]

Art. 5º Para a colocação de ondulações transversais do TIPO A e do TIPO B devem ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via:

I - Em rodovia, declividade inferior a 4% ao longo do trecho;

I - Em via urbana e ramos de acesso de rodovias, declividade inferior a 6% ao longo do trecho;

III- Ausência de curva ou interferência que comprometa a visibilidade do dispositivo;

IV - Pavimento em bom estado de conservação;

V - Ausência de guia de calçada (meio-fio) rebaixada, destinada à entrada ou saída de veículos;

VI - Ausência de rebaixamento de calçada para pedestres. "

Ainda na resolução: "Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá implantar ondulação transversal em via com características diferentes das citadas nos incisos I e II do caput, desde que devidamente justificado no estudo técnico previsto no art. 1º desta Resolução. "

Os estudos feitos em relação a via Santos Dumont sancionam, pelo PMUC, outra forma de diminuição dos riscos, que seria a implementação de ciclovia na avenida Santos Dumont, desde as ruas Joaquim Murtinho/Canários até a Cidade Universitária, esta ciclovia seria implantada no canteiro central da Avenida.

A construção de um canteiro central na Santos Dumont é viável pelas características da via, que é larga, mas mal utilizada em função de seu estado de conservação e, principalmente, pela ausência de calçadas, meios fios, bocas de lobo e sarjetas, fazendo com que todos os usuários da via, inclusive pedestres e ciclistas, priorizem a pista de rolamento de veículos para evitar lama ou poeira.

Outra justificativa para a implantação da ciclovia, segundo o PMCU, é:

"Priorizar o que reza a Lei nº 12.587/2012, e valorizar a média de 2.325 ciclistas que circulam diariamente por esta Avenida. "

Considerando todos estes fatos e levando em conta a situação atual da pavimentação da via entende-se que a melhor maneira de prevenção de acidentes, a longo prazo, não é a construção de lombada.

No mais, nos colocamos a Vossa inteira disposição para auxiliar, dentro de nossa esfera de competência, no que for necessário.

Respeitosamente.

Marcos Eduardo Ribeiro
Coordenador Executivo de Trânsito



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: D9B6-B2F2-8929-C62B

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

✓ MARCOS EDUARDO RIBEIRO (CPF 029.396.831-40) em 16/03/2020 16:12:56 (GMT-04:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação em
<https://caceres.1doc.com.br/verificacao/> e informe o código acima ou por meio do link abaixo:

<https://caceres.1doc.com.br/verificacao/D9B6-B2F2-8929-C62B>