



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 366/2017 DA SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 056/2015.

O presente projeto de decreto legislativo, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, dispõe sobre a revogação dos efeitos das Portarias 203 a 206/2015-DSV.GAB, de 17, publicadas em 18 de julho de 2015, que reduziram as velocidades nas marginais Tietê e Pinheiros, no âmbito do Município de São Paulo.

De acordo com a propositura, as velocidades máximas nas Marginais Tietê e Pinheiros voltam a ter a velocidade anteriormente definidas, quais sejam:

Pistas expressas: de 70 km/h para 90 km/h;
Pistas centrais: de 60 km/h para 70 km/h; e,
Pistas locais: de 50 km/h para 70 km/h.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que a proposta visa atender o clamor público, que amplamente refutou a ação de reduzir as velocidades nas marginais, tendo por fundamento a descaracterização das marginais de corredores de escoamento do fluxo de veículos, na região limítrofe ao centro expandido.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura.

A Comissão de Administração Pública manifestou-se CONTRARIAMENTE à aprovação do projeto de decreto legislativo.

Conforme apontado pela Comissão de Administração Pública, a cidade de São Paulo se comprometeu a reduzir em 50% o número de mortos no trânsito conforme foi proclamado na Assembleia Geral das Nações Unidas, de 02 de março de 2010, ação chamada de "Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito entre 2011 e 2020".

Para tanto, algumas das medidas adotadas pelo Poder Executivo foram a diminuição da velocidade em diversas vias da cidade e o aumento da fiscalização com a implantação de vários radares eletrônicos.

Por um lado não há como discordar que a redução de velocidade reduz as chances de acidentes com vítima ou fatais. Entretanto, em alguns viários como nas Marginais Tietê e Pinheiros, Avenida 23 de Maio, Radial Leste, Avenida Bandeirantes etc., essas medidas acabam por desvirtuar a finalidade dessas vias, qual seja, oferecer uma opção expressa para deslocamentos entre pontos distantes da cidade.

Várias grandes cidades do mundo possuem vias expressas com velocidade superior às de nossa cidade.

Nas ruas principais dentro da cidade de New York o limite de velocidade é de 48 km/h e nas pistas expressas de 80 km/h. Nas rodovias é possível dirigir até 104 km/h (65 mph). (Disponível em: <<http://www.viajandoparanovaiorque.com.br/planejamento/planejamento-limites-de-velocidade.php#sthash.76edbUWV.dpuf>>. Consultado em: 23/06/2016).

Nas autoestradas londrinas similares às marginais de São Paulo, a velocidade máxima varia de 40 a 50 milhas por hora, ou 64 a 80 km/h. É um limite superior ao das pistas locais e centrais das marginais Tietê e Pinheiros mesmo antes da redução. Em julho, a prefeitura de São Paulo baixou o limite de 90 para 70 km/h na pista expressas, de 70 para 60 km/h na

central e de 60 para 50 km/h nas pistas locais. (Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/blog/cacador-de-mitos/mitos/nas-marginais-de-londres-velocidade-maxima-e-de-80-kmh/>>. Consultado em: 23/06/2016).

Ademais, outras medidas de redução de riscos de acidentes (fonte: DENATRAN. Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta%20ANTP-CEDATT-Instituto%20de%20Engenharia%20SP.pdf>>. Consultado em: 23/06/2016) não são observados com a mesma intensidade que a instalação de radares, tais como:

- Revisão de legislação sobre calçadas, para que o município seja o responsável pela construção de calçadas, com custos pagos pelo proprietário do lote, de maneira a homogeneizar os padrões de projeto e construção.
- Reconstrução das calçadas, visando compor um padrão homogêneo de projeto e construção em toda a extensão da via.
- Sinalizar adequadamente as travessias de rua, com a pintura de faixas, sinalização semafórica para pedestre, instalação de equipamentos de proteção, como gradis, iluminação, dentre outras.
- A construção de facilidades para integração modal (estacionamento de bicicletas, permissão de acesso de bicicletas nos meios de transporte coletivo etc.).
- Desenvolver e implantar medidas corretivas na infraestrutura urbana e rodoviária identificadas como as principais causas da geração de riscos de acidentes, como tipo e estado de pavimento, tipos de sinalização utilizados, defensas, tratamentos especiais nas curvas, drenagem, condições de utilização das faixas de domínio das rodovias, obstáculos que reduzem a visibilidade etc.
- Exigência de análise para aprovação, implantação e fiscalização para prédios, loteamentos, novas vias e obras de arte, em especial para polos geradores de tráfego.
- Sinalização de orientação de hospitais que façam atendimento gratuito a acidentados.
- Revisão do uso do solo das áreas lindeiras às rodovias que representem situações de risco e de insegurança para o tráfego da via. Garantir que todas as intervenções no sistema viário sejam previamente aprovadas pelos órgãos executivos de trânsito.
- Implementar medidas visando a padronização e a redução da velocidade nas vias públicas.
- Incremento da utilização das novas tecnologias para a gestão e informação de tráfego em tempo real.
- Realização de auditorias de segurança de trânsito e programas de inspeção de segurança de trânsito.
- Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano, com a requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar condições de segurança para a circulação de pedestres e ciclistas através da redução da velocidade de circulação em zonas críticas.
- Implementação da Inspeção Técnica Veicular.

Tendo em vista o exposto acima, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia manifesta-se FAVORAVEL à aprovação do projeto de decreto legislativo.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em 26/04/2017.

Senival Moura (PT) – Presidente

Abou Anni (PV)

Adilson Amadeu (PTB)

Alessandro Guedes (PT) - Contrário

Conte Lopes (PP) – Relator

João Jorge (PSDB)

Ricardo Teixeira (PROS)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/04/2017, p. 105

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.