

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 4.812, DE 2012

Torna obrigatória a adequação dos projetos a serem executados em rodovias federais e estaduais que cruzam municípios em suas áreas urbanas e de unidades de conservação.

Autor: Deputado FERNANDO JORDÃO

Relatora: Deputada ROSANE FERREIRA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe que todos os projetos a serem executados em rodovias federais e estaduais, que cruzam a área urbana de municípios, bem como unidades de conservação, devam ser adaptados para conterem obrigatoriamente passagens subterrâneas para pedestres, animais e veículos.

Estabelece que todas as rodovias federais e estaduais, privatizadas ou não, terão um prazo de vinte e quatro meses para providenciarem as adaptações obrigatórias para a realização de passagens subterrâneas.

Finalmente, determina que todos os processos de concessão de rodovias federais ou estaduais deverão conter, em seus editais de licitação, a exigência da realização das referidas obras.

O autor do projeto justifica a sua iniciativa em face dos inúmeros acidentes ocorridos com pedestres e animais ao longo e na travessia de rodovias, principalmente nas áreas urbanas, lembrando também que, conforme a experiência estrangeira, as passagens subterrâneas sob rodovias são uma forma eficiente de preservação da vida animal em unidades de conservação.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DA RELATORA

São muitos os casos de rodovias federais ou estaduais que cortam áreas urbanas, incorporando-se ao sistema viário das cidades e articulando-se de forma precária com as demais vias, uma vez que não existe, na maioria dos casos, uma hierarquização definida entre elas na malha urbana.

Resultam da interferência das rodovias no sistema viário local muitos conflitos de trânsito, dos quais decorrem inúmeros abalroamentos entre veículos pesados, motocicletas e bicicletas, além de atropelamentos de pedestres e animais domésticos.

Essa convivência das rodovias e estradas com as vias locais gera também discussões sobre a esfera responsável pela conservação periódica e pelas obras de manutenção necessárias: se o Poder Público municipal, o estadual ou o federal. A falta de acordo nesse sentido pode comprometer decisivamente a segurança da circulação.

A proposta em análise enfoca um elemento em prol dessa segurança, de caráter construtivo, do mesmo gênero das obras de arte rodoviárias, dos *guard rails* ou defensas metálicas e das passarelas para pedestres.

Porém, exige que a realização dessas passagens seja subterrânea, o que, a nosso ver, pode ser conveniente ou adequada em alguns casos, mas não em todos. Para a passagem de animais em unidades de conservação, certamente seria a forma mais indicada, com acessos à pista bloqueados. Nas cidades, no entanto, há a alternativa do uso de semáforos ou de passarelas suspensas, conforme seja a disponibilidade de espaço, que nem sempre existe ou é suficiente para a realização de passagens subterrâneas com todo o sistema de acessos que lhe é indicado.

Por outro lado, passagens subterrâneas para veículos e pedestres carecem de cuidados na parte construtiva, como boa drenagem de águas pluviais, revestimentos e pisos adequados, adequada iluminação para o período noturno e, no que toca à manutenção e conservação, entraria, além do serviço de limpeza pública, o de vigilância policial, para garantir a segurança dos transeuntes e evitar ações da

marginalidade. Tudo isso requer o devido equacionamento, em face da concorrência das diferentes esferas de Poder na questão.

As passagens subterrâneas foram consagradas em Brasília, nas Asas Sul e Norte do Plano Piloto, para integrar as áreas leste e oeste sem gerar conflitos de circulação com o trânsito do eixo rodoviário, de natureza arterial, que cruza a cidade de norte a sul, e também o trânsito dos eixos viários paralelos, leste e oeste, com função coletora de tráfego para as superquadras. Elas são eficientes para o trânsito de veículos, mas, para a circulação de pedestres, exigem que sejam bem administradas. Nas cidades não planejadas desde a criação, as condições são distintas e, muitas vezes, adversas à viabilização de obras dessa natureza.

No geral, consideramos a ideia do projeto importante, mas deve abordar de forma mais ampla a questão, sem muitas amarrações que poderiam congelar e limitar as soluções em prol da segurança do trânsito e dos pedestres. Ao mesmo tempo, não se poderia deixar de considerar as propostas estabelecidas tanto nos Planos Diretores como nos Planos de Mobilidade Urbana para a localização dessas passagens nas malhas viárias das diferentes cidades atravessadas pelas rodovias.

Diante dessas considerações, somos pela aprovação do PL nº 4.812, de 2012, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 06 de junho de 2013.

Deputada ROSANE FERREIRA

Relatora

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.812, DE 2012

Dispõe sobre interseções de rodovias federais e estaduais com vias urbanas e áreas de unidades de conservação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre interseções de rodovias federais e estaduais com vias urbanas e áreas de unidades de conservação.

Art. 2º As rodovias federais ou estaduais ao adentrarem áreas urbanas serão dotadas de obras-de-arte e sinalização indispensáveis para a circulação segura de veículos e pedestres.

§ 1º Nas áreas urbanas adensadas, para os fins previstos no *caput*, investimentos rodoviários federais e estaduais serão destinados, prioritariamente, a intervenções saneadoras em cruzamentos entre rodovias federais ou estaduais e vias urbanas.

§ 2º Para o atendimento do previsto neste artigo, as intervenções nas rodovias federais e estaduais em áreas urbanas deverão compatibilizar-se com as propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 3º Em Áreas de Unidades de Conservação, as rodovias federais ou estaduais serão objeto de investimentos prioritários destinados à realização de obras-de-arte, sinalização e bloqueios necessários, em pontos estratégicos, para

permitir a passagem de animais sem cruzamento da via, e garantir a segurança rodoviária.

Art. 4º As rodovias federais ou estaduais cuja exploração tenha sido concedida à iniciativa privada após a entrada em vigor desta Lei receberão das empresas concessionárias investimentos prioritários destinados ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nos arts. 2º e 3º, dentro do período máximo de 5 anos após o início da vigência da concessão.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala da Comissão, em 06 de junho de 2013.

Deputada ROSANE FERREIRA

Relatora