

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A temática do trânsito urbano tem sido recorrente nas principais capitais e cidades de grande porte do Brasil.

Em Porto Alegre, especificamente, esse é um assunto gerador de inúmeros e cada vez mais constantes debates, todos em busca de soluções práticas para a superação de problemas crônicos, como a lentidão no tráfego das vias principais – também chamadas de vias urbanas arteriais, conforme definição do Código de Trânsito Brasileiro¹, onde geralmente a velocidade máxima é fixada em 60 km/h – e a ausência de estrutura local para suportar o crescente número de veículos que ocupam tais vias.

Estudos recentes apontam para um crescimento significativo no número de engarrafamentos em importantes vias da Cidade. Cumpre salientar que, na maioria dos casos, essas vias servem como único acesso às diferentes regiões de Porto Alegre, cobrindo os pontos cardeais, Norte, Sul, Leste e Oeste.

A questão em pauta não afeta apenas a demora enfrentada pelos motoristas, computam-se a isso horas de serviço perdidas por trabalhadores que conduzem seus próprios veículos, causando um prejuízo estimado em cerca de R\$ 461,7 milhões, conforme estudo científico realizado pela Fundação Dom Cabral e divulgado pelos meios locais de comunicação.

Nesse contexto, os horários de “pico” são os mais problemáticos. O período que compreende o princípio da manhã, entre 8h e 9h30min, é extremamente movimentado. Famílias, trabalhadores e estudantes deslocam-se para seus destinos nesse horário e não raras vezes tornam-se reféns de engarrafamentos intermináveis, acarretando, portanto, consideráveis atrasos em seus compromissos diários. No retorno às suas residências ou no deslocamento para outras atividades, especialmente entre 17h30min e 19h, a história se repete com intensidade ainda mais acentuada.

Dessa forma, a medida que procura vedar o tráfego de veículos pesados e destinados ao transporte de cargas nos horários referidos deve contribuir para superar, em parte, uma vez que consiste em uma questão de solução complexa, a problemática dos engarrafamentos nas vias principais que possuem até três faixas de circulação, inclusive as que contam com corredores de ônibus. Uma lei que aponte nessa direção de forma nenhuma estará prejudicando atividades de cunho produtivo ou essencial à população, pois tem caráter restritivo em determinados horários e em dias úteis, não possuindo conteúdo universal e inflexível.

¹ **Art. 60.** As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I – vias urbanas:

...

b) via arterial;

...

Art. 61. A velocidade máxima permitida para via será indicada por meio de sinalização, obedecidas as suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I – nas vias urbanas:

...

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

Esta Proposição atende igualmente uma reivindicação invariavelmente presente entre as entidades representativas da comunidade porto-alegrense, as quais manifestaram publicamente interesse no assunto em questão. Em capitais como São Paulo, Salvador e Belo Horizonte, onde já existem leis nessa direção, restou comprovada a obtenção, por cidadão, de quarenta minutos de ganho em horários de engarrafamento em cada uma dessas localidades.

Cabe referir, ainda, que tal Proposição encontra amparo na Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, mais precisamente em seu art. 13, III, que preceitua:

Art. 13. É competência do Município, além da prevista na Constituição Federal e ressalvada a do Estado:

...

III – regular o tráfego e o trânsito nas vias públicas municipais, atendendo à necessidade de locomoção das pessoas portadoras de deficiência.

Razão pela qual entende-se que medida desta natureza busca, ao cabo, um aperfeiçoamento das relações sociais, uma vez que a questão do controle do tráfego se configura em um dos maiores problemas no convívio em cidades massificadas, visando a uma melhoria nas condições de vida do cidadão, já que esse configura o fim a ser alcançado pelo Poder Público como legítimo representante dos anseios da população.

Sala das Sessões, 10 de junho de 2010.

VEREADOR ANDRÉ CARÚS

PROJETO DE LEI

Proíbe a circulação de veículos pesados nas vias urbanas arteriais que possuam até 3 (três) faixas de circulação em cada sentido, em dias e horários que especifica.

Art. 1º Fica proibida a circulação de veículos pesados nas vias urbanas arteriais que possuam até 3 (três) faixas de circulação em cada sentido, em dias úteis, nos períodos compreendidos entre:

I – as 8h (oito horas) e as 9h30min (nove horas e trinta minutos); e

II – as 17h30min (dezessete horas e trinta minutos) e as 19h (dezenove horas).

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se veículos pesados os assim definidos na Resolução nº 146, de 27 de agosto de 2003, e alterações posteriores, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

§ 2º Excetua-se ao disposto no *caput* deste artigo os veículos:

I – do transporte coletivo de passageiros; e

II – de que tratam os incs. VII e VIII do art. 29 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro –, e alterações posteriores.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.