



GOVERNO DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE
Procuradoria Municipal

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 058 E/2021.

REVOGA INTEGRALMENTE A LEI COMPLEMENTAR Nº 112, DE 12 DE JUNHO DE 2019 QUE “DESAFETA ÁREA PARCIAL DA PRAÇA CARLOS SPERANCINI JÚNIOR, AUTORIZA PERMUTA DE BENS IMÓVEIS QUE ESPECIFICA COM SPERANCINI ADMINISTRAÇÃO DE NEGÓCIOS LTDA...” E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

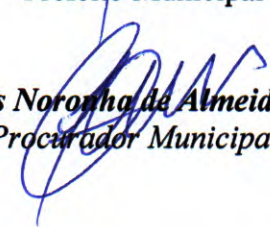
O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou,

Art. 1º – Fica revogada, integralmente, a Lei Complementar nº 112, de 12 de junho de 2019, que “DESAFETA ÁREA PARCIAL DA PRAÇA CARLOS SPERANCINI JÚNIOR, AUTORIZA PERMUTA DE BENS IMÓVEIS QUE ESPECIFICA COM SPERANCINI ADMINISTRAÇÃO DE NEGÓCIOS LTDA. E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

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

PALÁCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, AOS QUATORZE DIAS DO MÊS DE JULHO DE 2021.


Mário Marcus Leão Dutra
Prefeito Municipal


Cayo Marcus Noronha de Almeida Fernandes
Procurador Municipal



GOVERNO DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE
Procuradoria Municipal

JUSTIFICATIVA

Conselheiro Lafaiete, 14 de julho de 2021.

Sr. Presidente da Câmara Municipal,
Senhores Vereadores,

A Lei Complementar Municipal nº 112, de 12 de junho de 2019, desafetou da condição originária de bem de uso comum do povo a área parcial de 30,22m² (trinta vírgula vinte e dois metros quadrados), contida dentro de uma área maior, de propriedade do Município de Conselheiro Lafaiete/MG, localizada na Praça Carlos Sperancini Júnior, no Centro e autorizou a permuta da referida área com a área de igual metragem de propriedade de Sperancini Administração de Negócios Ltda., CNPJ nº 08.632.033/0001-66, localizada na Praça Barão de Queluz, nº 197, Centro, nesta cidade, objeto do registro R-3.35.718, perante o Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Conselheiro Lafaiete/MG no intuito de viabilizar melhorias no tráfego da Avenida Prefeito Telésforo Cândido de Resende.

A proposta legislativa enviada à apreciação da Egrégia Casa foi datada de 13/11/2018 com a justificativa que aquele ponto e curvatura causava lentidão e congestionamentos no trânsito da cidade.

Considerando o estudo de tráfego urbano realizado por empresa de engenharia e consultoria, datado de 06/10/2019, e apresentado ao Município, consubstanciado no Plano de Ação Imediata no Trânsito - PAIT, com análise da área do hipercentro, identificou e apresentou os problemas na cidade relacionados a mobilidade urbana, acessibilidade e segurança, como pontos de retenção, espaços que precisam ser ampliados para circulação de veículos, dentre outros apontando também as possíveis ações e soluções.

Ocorre que o PAIT apontou a necessidade de várias ações e intervenções do Município para melhoria do trânsito sendo que a intervenção a que se refere a Lei Complementar nº 112/2019 não foi identificada e apontada como problema de trânsito, cabendo ao Município, agregar esforços para realizar as intervenções



GOVERNO DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE
Procuradoria Municipal

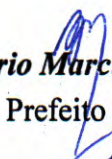
apontadas no estudo, que é bem mais amplo e enfrentou a análise mais dinâmica uma vez que abrangeu uma área maior de pontos verificados e específicos, delimitando retenções e gargalos que causam impacto no trânsito.

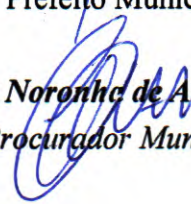
Conforme se verifica nas cópias de alguns pontos do PAIT foi analisado problemas e impactos no trânsito na área a que se referem a Lei Complementar nº 112/2019, apresentando soluções e intervenções em pontos próximos, sem ao menos fazer menção do ponto a que se refere referida lei.

Assim, considerando que compete ao Município, através do Poder Executivo, determinar o ordenamento territorial e seu planejamento. Considerando os poderes atribuídos ao Município (art. 30 CF/88) e o relevante interesse público, a posteriori, propomos o anexo projeto de lei que revoga a Lei Municipal nº 112/2019, cuja fundamentada manifestação do interesse municipal em evidência não justifica a manutenção da lei que ainda não foi registrada e efetiva. E no intuito de aprimorar os procedimentos de gestão.

Assim, solicitamos dos nobres vereadores a apreciação, discussão e esperamos a aprovação do presente Projeto de Lei Complementar.

Ao ensejo, reiteramos reconhecimento de elevada estima e distinta consideração a toda Edilidade.


Mário Marcus Leão Dutra
Prefeito Municipal


Cayo Marcus Noronha de Almeida Fernandes
Procurador Municipal

Assunto: Encaminha Projeto de Lei Complementar 018 -E/2021.

Senhor Presidente,

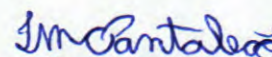
A Procuradoria Municipal vem, com o devido respeito, encaminhar à Mesa Legislativa o Projeto de Lei a seguir, instruído com justificativa, para apreciação e votação:

REVOGA INTEGRALMENTE A LEI COMPLEMENTAR Nº 112, DE JUNHO DE 2019 QUE “DESAFETA ÁREA PARCIAL DA PRAÇA CARLOS SPERANCINI JÚNIOR, AUTORIZA PERMUTA DE IMÓVEIS QUE ESPECIFICA COM SPERANCINI ADMINISTRAÇÃO DE NEGÓCIOS LTDA... E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

Ao ensejo, reiteramos reconhecimento de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


Danielle dos Reis Chagas Lopes
Gerente de Legislação, Redação e Atos


Isadora Maria Carvalho Pantaleão
Estagiária da Procuradoria

Exmº Senhor João Paulo Fernandes Resende
MD Presidente da Câmara Municipal do Município de Conselheiro Lafaiete
Nesta

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-20-Jul-2021-13:48-035652-1/2



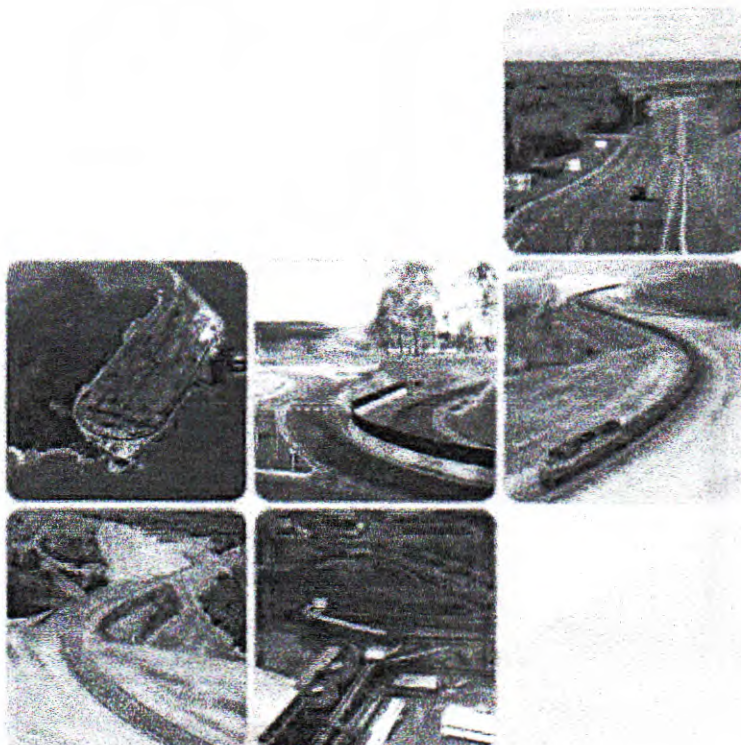
PLANO DE AÇÃO IMEDIATA NO TRÂNSITO

PAIT – CONSELHEIRO LAFAIETE/MG

Revisão 3

Cliente: ADECOL

Data: 06/10/2019



1. APRESENTAÇÃO

A JM Souto Engenharia e Consultoria Ltda., apresenta à Ferrous e à Prefeitura de Conselheiro Lafaiete o Relatório Final referente ao Plano de Ação Imediata no Trânsito, localizado na zona central da cidade de Conselheiro Lafaiete/MG.

- EMPRESA: JM Souto Engenharia e Consultoria Ltda.
- ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS: Estudo de Tráfego Urbano - PAIT
- PROJETO: Desenvolvimento de Plano de Ação Imediata no Trânsito para o município de Conselheiro Lafaiete-MG.
- EXTENSÃO: Hipercentro de Conselheiro Lafaiete-MG

Equipe Técnica da JM Souto Engenharia e Consultoria LTDA

- Eng. Marcelo Figueiredo da Silva Souto
 - ✓ Coordenador Geral do Contrato
 - ✓ ART – 14201700000004069082
 - ✓ CREA 90204/D-MG
- Rogério Faria D'Avila
 - ✓ Analista de Tráfego
 - ✓ Msc. Engenharia de Transportes
- Geisa Gonçalves Gonzaga
 - ✓ Estagiária em Engenharia Civil

2. INTRODUÇÃO

Segundo Alves (2011), os principais problemas nas cidades, relacionados à mobilidade urbana são: congestionamentos; conflitos entre diferentes modos de transportes; redução na segurança para pedestres; eliminação de parte de áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamentos de veículos; aumento no número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar. Tais impactos comprometem, de alguma forma, a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, causando queda na qualidade de vida cidadina.

Conforme Alves et al. (2014), o conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência. A mobilidade pessoal, segundo (Morris, Dumble & Wigan, 1979), é interpretada como sendo a capacidade do indivíduo de se locomover de um lugar ao outro e dependente principalmente da disponibilidade dos diferentes tipos de modos de transporte, inclusive a pé. Para Tagore & Sikdar (1995), este conceito é interpretado como a capacidade do indivíduo de se mover de um lugar a outro dependendo da performance do sistema de transporte e características do indivíduo.

Outro conceito importante é o de acessibilidade. Assim como a mobilidade, a acessibilidade possui várias definições, segundo os diferentes enfoques. Para Raia Jr. (2000), ela pode ser entendida como sendo a distância percorrida por um indivíduo, ou usuário, para utilizar o transporte a fim de realizar uma determinada viagem, que compreende distância da origem da viagem até o local de embarque e, do local de embarque até o destino final. Raia Jr. et al. (1997) entendem acessibilidade como sendo um esforço dos indivíduos para transpor uma separação espacial objetivando exercerem suas atividades cotidianas.

Por fim, o terceiro conceito é o de segurança. Sinay & Tamayo (2005), em sua interpretação mais ampla, descrevem a segurança viária como sendo o conjunto de condições e fatores interligados que propiciam a circulação e interação dos diferentes elementos do tráfego na via sob níveis aceitáveis de risco e de forma suficientemente segura. Segundo BRASIL (1998), a minimização dos acidentes de trânsito e das suas consequências, através da engenharia de tráfego, exige a elaboração de uma série de atividades que, em seu conjunto, podem ser denominadas Gerenciamento da Segurança Viária, que implica em dois tipos distintos de atuação: gerenciamento preventivo e gerenciamento corretivo.

O conceito de segurança é um dos assuntos mais discutidos atualmente em função, principalmente, do aumento exagerado da frota e o número de acidentes que tem aumento de forma considerável nos últimos anos principalmente em função do fator humano, que corresponde a 95% das probabilidades de acidentes.

Um ponto chave nesse tripé (acessibilidade, mobilidade e segurança) fica a cargo dos conflitos existentes quando combinado os conceitos. Por exemplo, quanto maior a mobilidade ou maior fluidez dos veículos há uma maior probabilidade do veículo trafegar em velocidades maiores e consequentemente maior a probabilidade de ocorrência de acidentes.

Trazendo ao contexto do presente estudo, o município de Conselheiro Lafaiete-MG, ao longo de seu processo de expansão sócioeconômica, vem apresentando pontos de retenção no sistema viário que tem causado à população determinado grau de desconforto.

Essas retenções geram certo desconforto à população e configuram o sistema viário do município em alguns pontos como desserviço. Entender-se-á por desserviço a impossibilidade que o sistema viário terá de prover soluções de mobilidade aos veículos, ou seja, a densidade seja de tal forma que não há possibilidade de locomoção dos veículos.

Dessa forma, o presente estudo tem por objetivo a realização do Plano de Ação Imediata de Trânsito – PAIT para o município de Conselheiro Lafaiete – MG. O PAIT é um estudo de tráfego com foco em resolver problemas de trânsito existentes em municípios de médio porte. em termos de circulação,

pontos de congestionamento, segurança viária, estacionamentos, sinalização, caminhamento de pedestres, entre outros.

Um ponto importante é que o foco do PAIT está inserido dentro de um contexto de medidas de baixo custo, ou seja, as medidas que serão apresentadas levarão em consideração ações que podem ser executadas de imediato para resolver pontos específicos de gargalo do município.

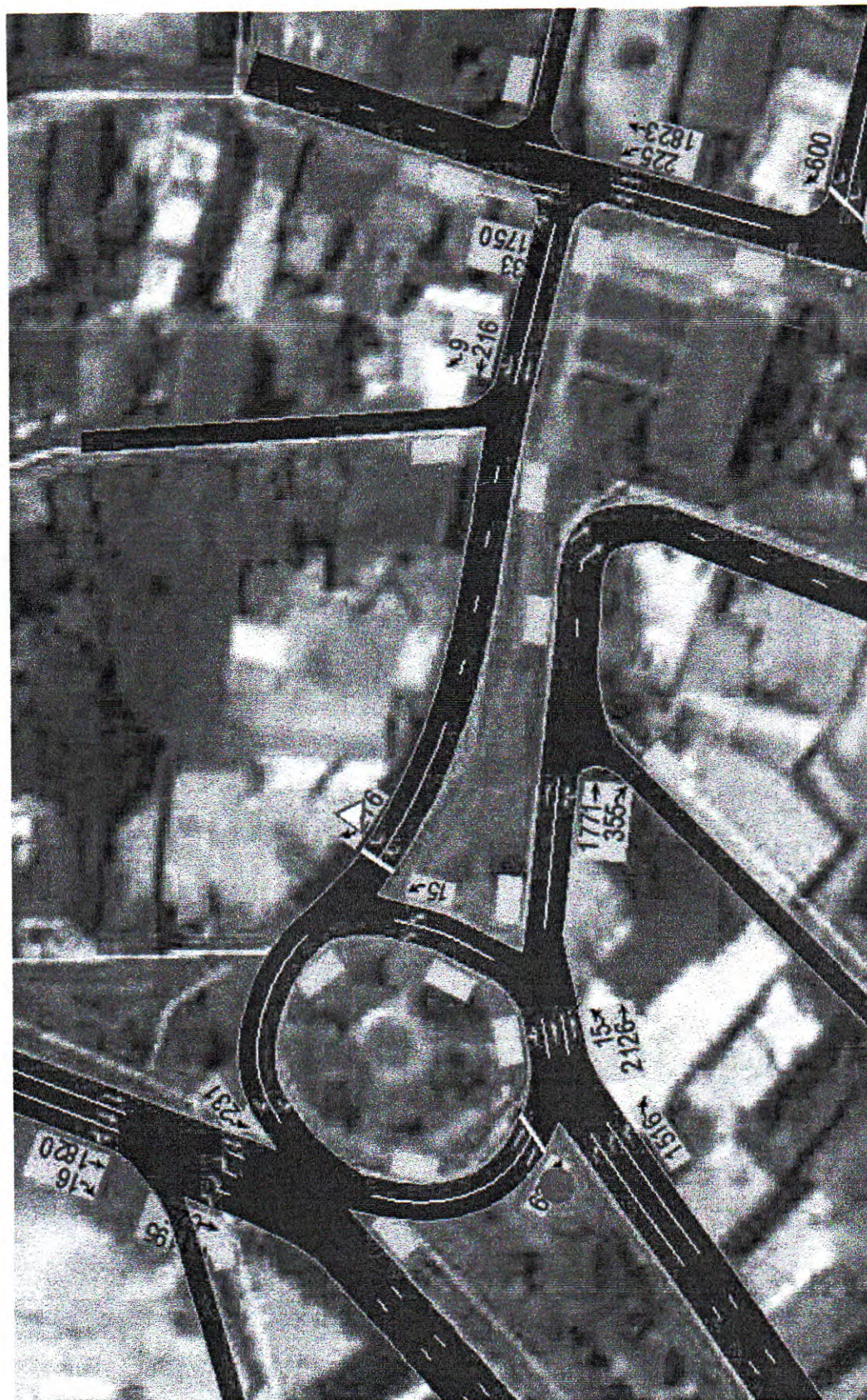


Figura 19: Rotatória Av. Telésforo

Fonte: Elaboração Própria

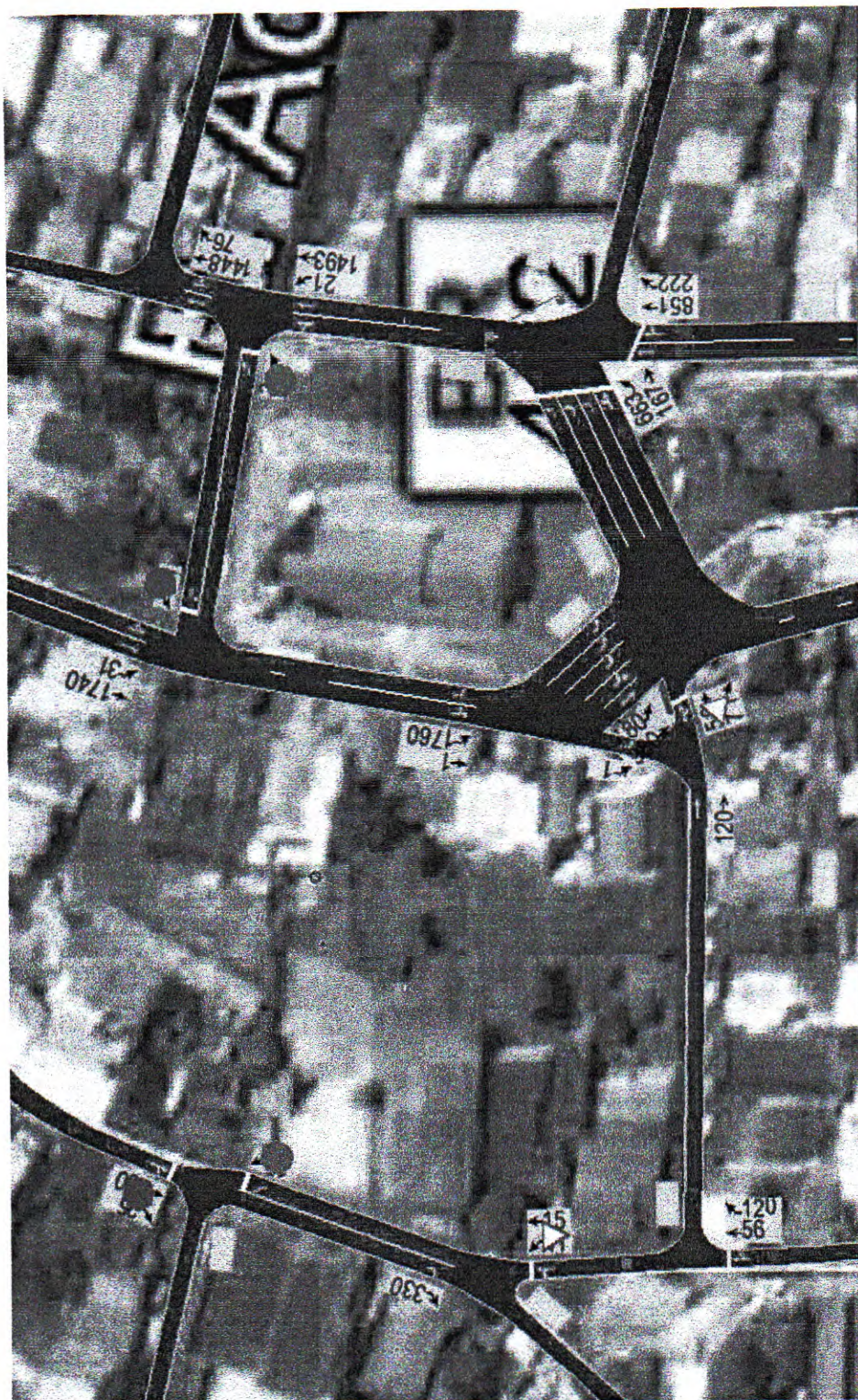


Figura 20: Pça Tiradentes

Fonte: Elaboração Própria

Entende-se que é necessário atuar neste local para que haja melhores níveis de operação e mobilidade no local. A proposta para o referido local será melhor detalhada no capítulo de medidas mitigadoras.

Seguindo adiante na rede viária da Área de Influência verifica-se a existência da rotatória da Av. Prefeito Telesforo Candido de Rezende. Essa rotatória atualmente apresenta grandes problemas operacionais com grandes filas, principalmente dos veículos provenientes da porção norte. Isso acontece principalmente pelo conflito dos movimentos existentes na rotatória.

Os movimentos de retorno da rotatória com o fluxo advindo da Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende sentido R. Tavares de Melo ou R. Artur Nascimento são altamente conflitantes causando retenções e formações de fila. Outro ponto de gargalo é a decisão de seguir pela Rua Tavares de Melo ou Rua Artur Nascimento também proporciona picos de retenção ao longo do dia.

O ponto de maior observação da rotatória é que, atualmente, existe a preferência de fluxo livre para os veículos advindos da rotatória e uma sinalização de PARE para os veículos provenientes da Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende que possui o maior fluxo (aproximadamente 1500 veículos na hora de pico) causando o primeiro ponto de retenção.

Os veículos provenientes da Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende que querem seguir a Rua Tavares de Melo ou a Rua Artur Nascimento (aproximadamente 600 veículos) conflitam diretamente com o fluxo da Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende porção sul (aproximadamente 1500 veículos).

Como esses 600 veículos da rotatória não conseguem ingressar na rede estes ficam retidos começando a formar filas significativamente consideráveis na própria Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende sendo, sem dúvida alguma, um ponto de grande observação para o presente estudo. A Figura a seguir ilustra o principal ponto de conflito na rotatória mencionada.



Figura 60: Ponto de Conflito da Rotatória

A Figura a seguir corrobora o que já fora mencionado em que um dos ramos da rotatória apresenta indicador de desempenho ICU de 93% (Nível de Serviço F).

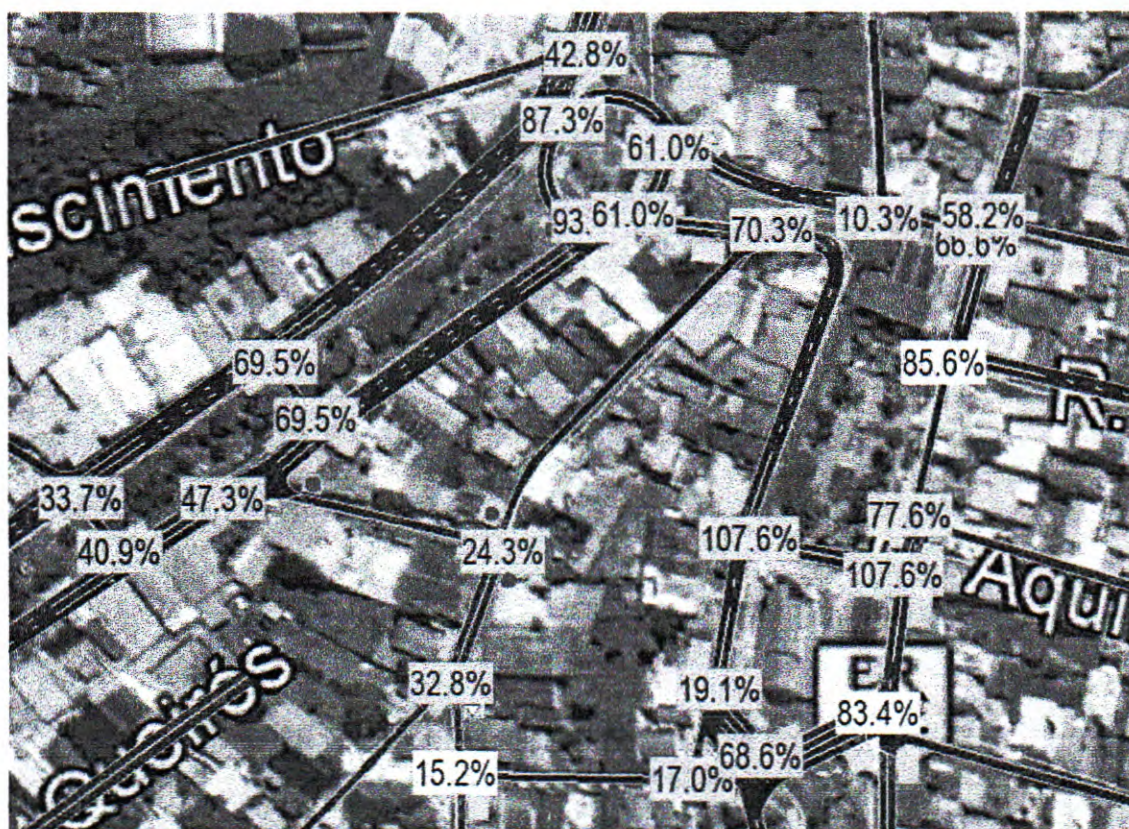


Figura 61: Níveis de Serviço da Rotatória

Seguindo a Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende sentido Elevado não foram encontrados grandes problemas operacionais, exceto, pelas vezes em que há a movimentação dos veículos para sair do estacionamento existentes no canteiro central da Avenida. Todos os indicadores de desempenho apresentando nas interseções estão dentro dos patamares aceitáveis de operação.



Figura 72: Nível de Serviço Proposta 2

Uma observação importante em relação a esta segunda proposta é que haverá a necessidade de proibição de estacionamento de um dos lados da Rua Benjamin Constanti. Neste caso, considerando que essa região é estritamente comercial, faz-se necessária uma consulta pública, pois esse tipo de ação tende a gerar conflitos de interesses.

Como resumo, pode-se apresentar os indicadores de desempenho das duas propostas ficando a cargo das partes envolvidas a decisão de qual melhor alternativa será realizada de imediato, a saber **Proposta 1 – ICU = 65,3%** e **Proposta 2 – ICU = 72,5%**.

8.1.4. Rua Aquino Baeta (Proposta 1)

Para a Rua Aquino Baeta (nome constante no Google Earth) a proposta é audaciosa e pode gerar alguns conflitos culturais, contudo, tenderá a resolver o problema de retenção causado pelo volume de veículos provenientes da Rua Artur Nascimento sentido Pça. Barão de Queluz.

O que ocorre neste local é que há um semáforo na Praça Barão de Queluz há aproximadamente 67m apenas do acesso ao referido giro à esquerda. Como há um tráfego considerável de veículos provenientes da Pça. Tiradentes sobra pouco espaço de manobra e acessibilidade aos veículos ocasionando as filas existentes.

A ideia central (Proposta 1) é melhorar a geometria do giro à esquerda neste local, mas para isso seria necessário remodelar a praça para que o giro à esquerda fosse mais suave na entrada da Pça. Barão de Queluz e os impactos de acessibilidade reduzidos consideravelmente.

Contudo, importante salientar que a proposta visa intervir em um patrimônio da cidade cuja importância social e ambiental deve ser muito bem discutida entre os setores do município. A Figura a seguir apresenta um contexto esquemático da área a ser afetada pela proposta.

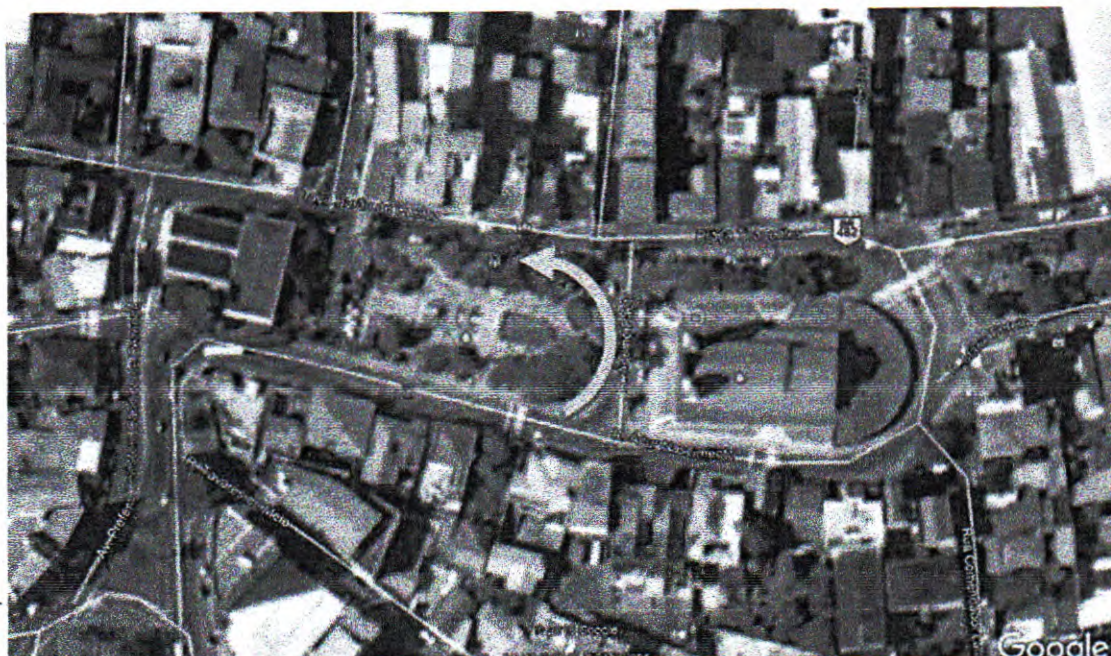


Figura 73: Proposta 1

Conforme poderá ser visto pela Figura a seguir, com a intervenção, o indicador ICU reduzirá de 107% para 76,5%, em média

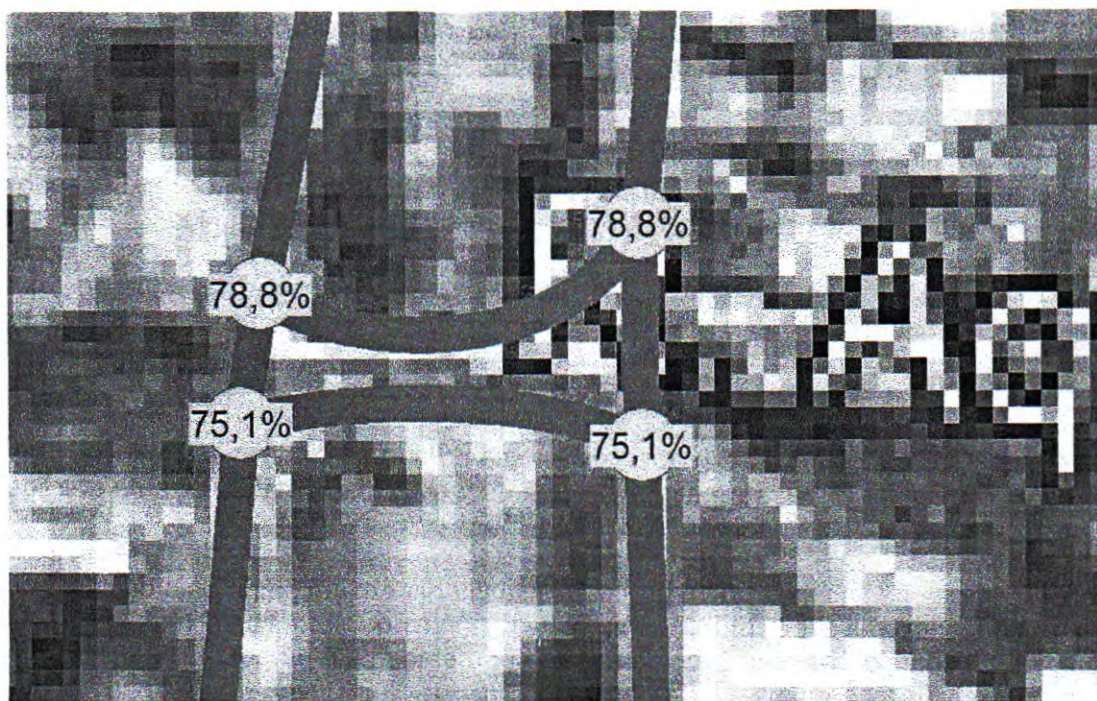


Figura 74: Nível de Serviço - Proposta 1

Uma segunda proposta para esta interseção é a proibição do giro à esquerda dos 40 veículos na hora de pico que saem Rua Artur Nascimento sentido Pça. Barão de Queluz. Esse veículo, para realizar o movimento de retorno, seguiriam a Rua Artur Nascimento, utilizariam o semáforo existente atrás da igreja e voltariam pela Praça Tiradentes.

Essa proposta simulada não interferiu nos indicadores de nível de serviço se comparado com o cenário atual que é de 83,4%, ou seja, infere-se que essa medida além de não interferir na estrutura da praça resolveria uma situação pontual de retenções no local, sendo esta proposta sugerida pela consultora.

8.1.5. Rua Aquino Baeta (Proposta 2)

A proposta 2 para a Rua Aquino Baeta possui relação direta com um contexto menor interferência na geometria existente e possibilitar uma fluidez no tráfego de forma assertiva. Para isso, a Proposta 2 considera que a conversão à esquerda na Aquino Baeta sentido Barão de Queluz seja proibida.

Neste caso, a conversão será realizada por trás da Igreja em fluxo livre (sem interferência do semáforo) seguindo até interseção da Praça Tiradentes e seguindo a rota pela infraestrutura existente na Praça Barão de Queluz.

Um ponto importante desta proposta é a readequação da via onde, atualmente, há delimitação exclusiva de vagas de taxi. Estes seriam realocados para a Rua Aquino Baeta que funcionaria em sentido único.

Para esta Proposta 2 haverá a necessidade de remodelagem na infraestrutura existente para que o sentido de tráfego seja respeitado, assim como delimitada as vagas para a frota de taxi que será remanejada para a Rua Aquino Baeta. A Figura a seguir ilustra a referida proposta.

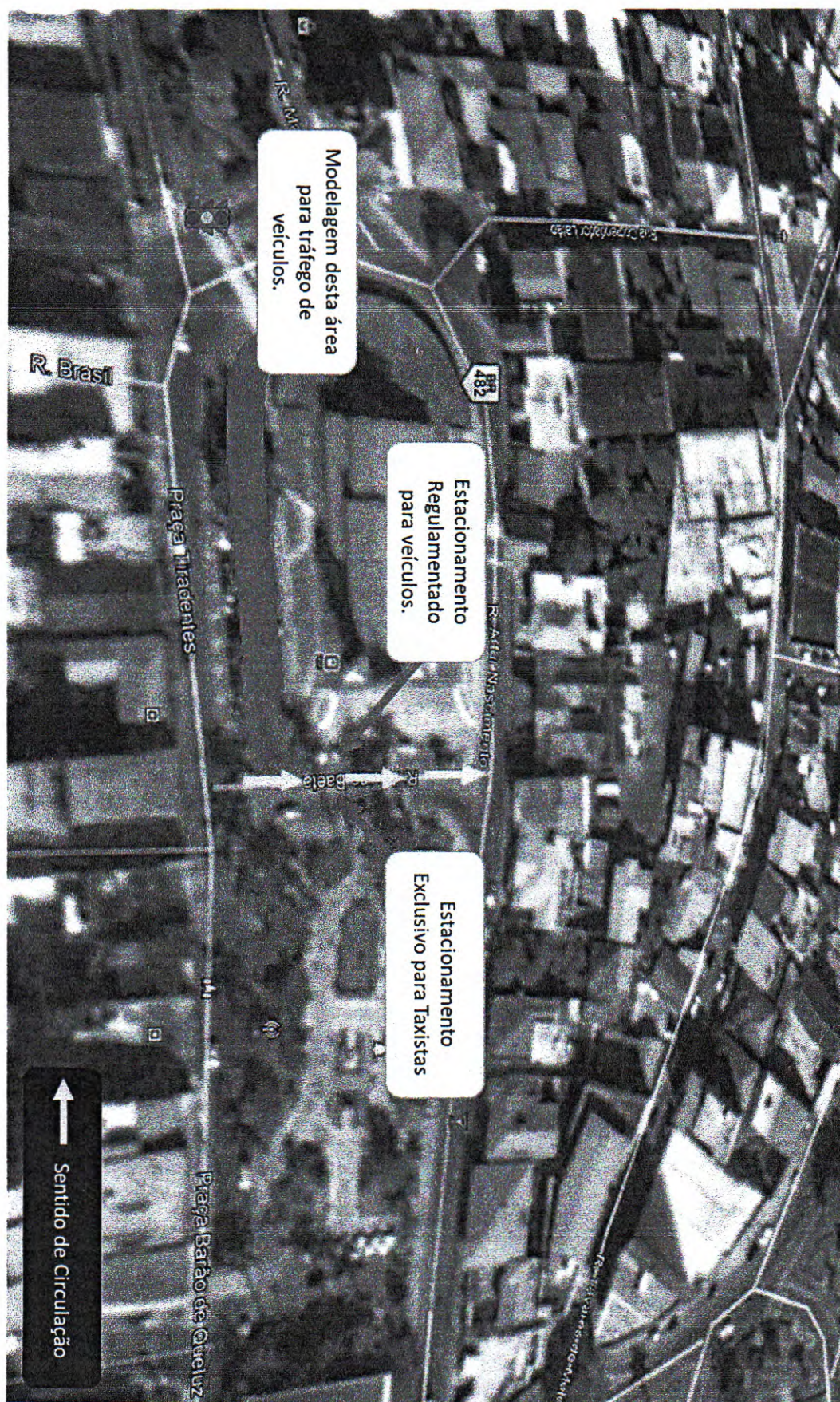


Figura 75: Proposta 2

8.1.6. Rua Aquino Baeta (Proposta 3)

A proposta 3 contempla a modelagem da conversão à esquerda apenas com a canalização orientada do movimento e implantação de segregação física sem qualquer tipo de interferência na praça Barão de Queluz, que é a principal diferente em relação à Proposta 1.

A referida segregação física será aproximadamente 15 metros após o veículo realizar a conversão à esquerda. Essa medida se justifica na medida que se evita, ou melhor, minimiza as probabilidades de abalroamento transversal.

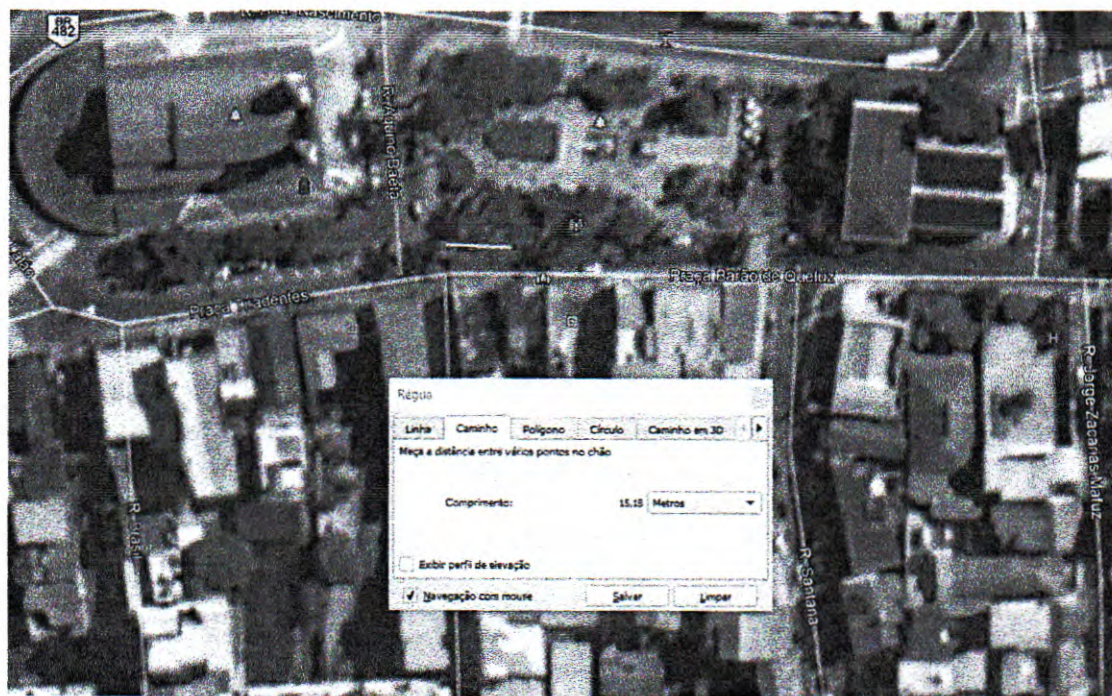


Figura 76: Proposta 3

8.1.7. Praça Tiradentes e Praça Barão de Queluz

Além dos problemas operacionais por questões de acessos, esse trecho apresenta um outro problema que pode ser corrigido com uma simples intervenção táctica.

O principal problema desta via é o tempo para realização de carga e descarga, ou seja, entra-se no conceito de distribuição urbana de mercadorias. Actualmente, a via possui duas faixas por sentido e, com a presença de área de estacionamento e, ao parar para realizar o processo de carga e descarga, o caminhão obstrui uma das faixas acarretando restrição de capacidade da via gerando filas que impactam em outras interseções.

A principal proposta para este local é a proibição de estacionamento por qualquer motivo que seja no período de 07h às 19h. Essa proposta tenderá a proporcionar maior fluidez ao longo do trecho de intensa movimentação de veículos.

Essa proposta poderá causar certa discussão entre os comerciantes locais, mas que poderá ser contornada em relação ao Artigo 21 - Parágrafo IV do Plano Diretor de Lafaiete, como mostra a Figura a seguir

Subseção II Da Área Central

Art. 21 - O Poder Público Municipal garantirá recursos para financiamento de um amplo programa de revitalização da área central da cidade, entendida como espaço de convergência de todas as atividades urbanas do Município, configurando-se, portanto, como prioritária para investimentos de curto, médio e longo prazo, com as seguintes ações:

I - em caso de desativação, por parte da Empresa, das linhas de manobra da R.F.F.S/A, retirá-las do Centro, com o objetivo de reestruturar a malha viária Central;

II - celebrar contrato de parceria com a COPASA, para que seja implantado a canalização de rede de esgoto no centro, hipercentro e nos bairros onde há o desdobramento da linha férrea;

III - elaboração de anteprojeto do Sistema Viário com a construção de um Anel Rodoviário ligando a BR 482 à Estrada Real para Ouro Branco e esta à BR 040, passando pela antiga linha da Rede Ferroviária Federal S/A, com adaptações técnicas, bem como a construção de um anel rodoviário ligando a BR 040 à Estrada vicinal de acesso à Santana dos Montes;

IV - regulamentação de horário para carga e descarga, com ampla fiscalização;

V - garantir que as liberações para instalação de depósitos de gás, só os permita fora do hipercentro;

VI - havendo opção pela utilização da linha férrea, a mesma deverá ser rebaixada a fim de ser utilizada para o transporte urbano ou intermunicipal, sendo a parte superior utilizada como rodovia de ligação com instalação de uma estação intermodal e demais equipamentos necessários;

VII - proibir o tráfego de veículos pesados no hipercentro do Município;

VIII - ativar e asfaltar a ligação que é feita pela antiga linha férrea, que liga a Mineração do Morro da Mina ao bairro São Benedito, objetivando desviar totalmente o tráfego de veículos pesados oriundos da BR 040 e da Rodovia MG 129 - Estrada Real;

Figura 77: Parágrafo IV - Plano Diretor de Lafaiete

A Figura a seguir apresenta dois tipos de placas que podem ser aplicadas no local caso a proposta seja factível por parte da Prefeitura.

8.1.8. Rotatória Telesforo Cândido Rezende (Proposta 1)

Conforme visita de campo e corroborado pelas análises do cenário atual, verifica-se que este local apresenta alguns problemas operacionais.

O primeiro é em função da geometria da interseção, segundo pelos movimentos disponíveis na interseção e em terceiro, pela dinâmica proposta do desenho urbano.

Os movimentos de retorno da rotatória com o fluxo advindo da Av. Prefeito Telesforo Candido de Resende sentido R. Tavares de Melo ou R. Artur Nascimento são altamente conflitantes causando retenções e formações de fila. Sem esquecer que a decisão de seguir pela Rua Tavares de Melo ou Rua Artur Nascimento também proporciona picos de retenção ao longo do dia.

A proposta 1 para a rotatória é o fechamento de 3 movimentos.

- ✓ O primeiro é o giro à esquerda para os veículos provenientes da Av. Telesforo sentido Rua Artur Nascimento e Rua Tavares de Melo.
- ✓ O segundo movimento eliminado é o retorno dos veículos advindos da Av. Telesforo.
- ✓ A ideia dessa proposta é utilizar o retorno, em nível, já existente na Av. Telesforo absorvendo o fluxo de 625 veículos na hora de pico que desejam acessar as Ruas Artur Nascimento e Tavares de Melo.

A Figura a seguir apresenta a rede simulada para a referida proposta.



Figura 80: Rede Simulada da Proposta 1 - Rotatória

Os indicadores apontam para uma utilização de 65% da rotatória e aproximadamente 107% para o acesso dos veículos à Av. Telesforo.

Inicialmente, o indicador pode apresentar certo pessimismo em relação à proposta, contudo, verifica-se que os pontos de gargalo ficam melhor organizados, sem contar que, uma das faixas da Av. Telesforo poderá receber, em fluxo livre, os 625 veículos alocados para este ponto. A Figura a seguir apresenta o resultado de nível de serviço.

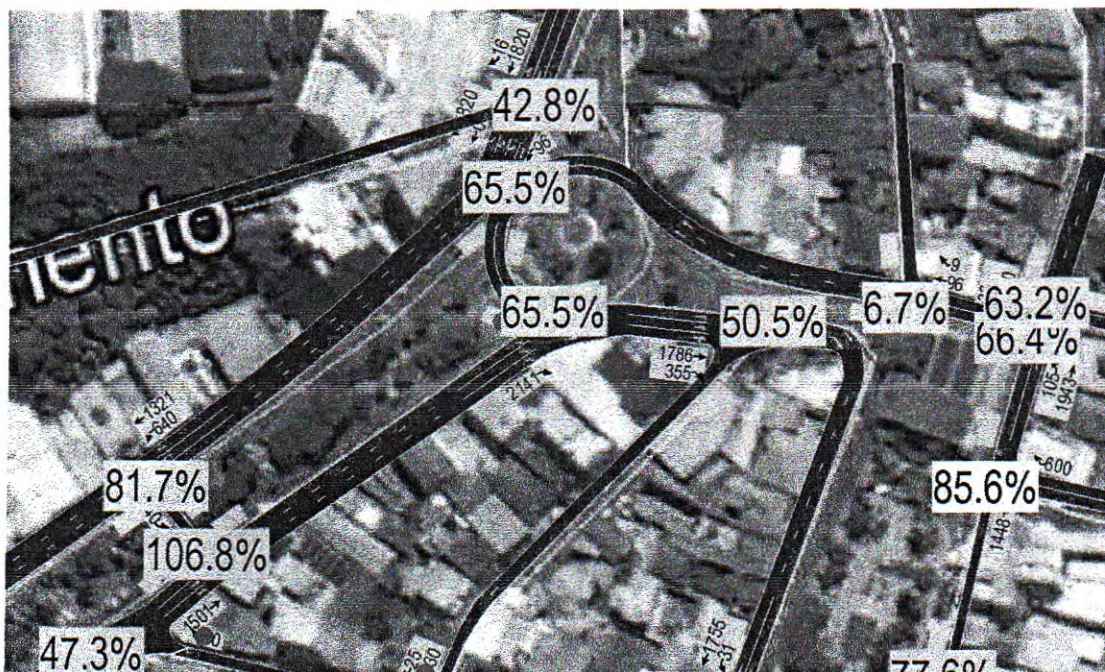


Figura 81: Nível de Serviço Rotatória

8.1.9. Rotatória Telesforo Cândido Rezende (Proposta 2)

Pensando em uma proposta alternativa foi elaborada uma segunda concepção para a rotatória. A proposta 2 para a rotatória é o fechamento do movimento de retorno e canalização do movimento e giro à esquerda dos veículos advindos da Av. Telesforo (porção norte) sentido Rua Artur Nascimento e Rua Tavares de Melo.

A proposta também inclui uma redução de capacidade próximo a chegada da Rotatória para os veículos advindos da porção sul da Av. Telésforo. Essa redução de capacidade tem por objetivo reduzir o fator de risco de acidente já que na rotatória os veículos terão maior fluidez. A Figura a seguir ilustra a rede simulada



Figura 82: Rede Simulada – Proposta 2 – Rotatória

Os indicadores apontam para uma utilização de 66% da rotatória no local de intervenção com a canalização.

A canalização, neste ponto da rotatória, tende a orientar melhor o fluxo dos veículos provenientes da própria rotatória e do fluxo da Av. Telesforo (porção Sul).

Um ponto de observação é que o conflito de decisão para o giro à esquerda sentido Rua Tavares de Melo ainda vai permanecer, contudo, esse já é um movimento do cotidiano e os índices de acidentes neste local é significativamente baixo, conforme dados da Prefeitura.



Figura 83: Nível de Serviço – Proposta 2 – Rotatória

A vantagem da Proposta 2 sobre a Proposta 1 é que em um dos ramos há uma diferença significativa de 65,5% (Proposta 1) de indicador ICU para 57% (Proposta 2) o que pode indicar um melhor ajuste da canalização com maior orientação ao usuário quanto ao seu movimento prioritário.

8.1.10. Rotatória Telesforo Cândido Rezende (Proposta 3)

A proposta 3 diz respeito a uma alternativa que tende a possibilitar maior segurança no momento da tomada de decisão entre seguir à Rua Tavares de Melo ou a Rua Artur Nascimento.

A proposta 2, apesar de apresentar ganhos de produtividade operacional da rotatória tenderá a apresentar um incremento de veículos que pode, em alguns casos, não ser necessário obrigando o veículo a realizar trajetos mais longos para chegar ao seu destino final.

A proposta 3 visa justamente canalizar todo o fluxo na Av. Telesforo e orientá-los quanto aos movimentos necessários. Para isso, as faixas serão demarcadas em sinalização horizontal com a implantação de pórticos para que o usuário saiba qual faixa deverá permanecer para que o movimento seja realizado com maior segurança e comodidade.

A configuração desta proposta visa a restrição dos veículos provenientes da Av. Telesforo (porção Norte) que deseja realizar o giro à esquerda sentido Rua Tavares de Melo ou a Rua Artur Nascimento. Com esta restrição os veículos deverão realizar a conversão na Av. Telesforo que está à aproximadamente 130 metros da rotatória. Neste caso, haverá a necessidade de modelagem da infraestrutura urbana para atendimento a essa necessidade.

Além disso, o estacionamento à 45° nestes 130 metros deverá ser eliminado para que as configurações geométricas sejam atendidas. A Figura a seguir ilustra os a proposta.



Figura 84: Proposta 3 – Rotatória

A Figura a seguir apresenta os resultados de nível de serviço para a proposta 3. Como poderá ser visto, o indicador operacional aponta para nível de serviço D com operação dentro dos parâmetros planejados.

8.2. OUTRAS INTERVENÇÕES DE TRÂNSITO

Consistindo o PAIT um modelo de orientação de pontos onde devem ser realizadas intervenções de pequeno custo e, de forma imediata, faz-se necessária a indicação, por parte da consultora, locais em que a Prefeitura também pode realizar suas intervenções.

Em reunião no dia 12/08/2019, no município de Conselheiro Lafaiete, com representantes da SOREAR, Prefeitura Conselheiro Lafaiete, Associações Comerciais e outras agremiações, foi possível obter uma visão técnica/política que, de certa maneira, poderá orientar a Prefeitura quanto às ações que poderão ser tomadas ao longo da gestão.

As ponderações realizadas pelo corpo técnico da SOREAR indicaram, em intervenções genéricas que poder-se-ão ser incorporadas em um contexto de Plano de Mobilidade já que, a grande maioria das ponderações abrangem o município de Lafaiete como um todo.

Um ponto importante é que, a grande maioria das observações realizadas no presente item deste estudo **não apresentará estudo de tráfego**, uma vez, estas fogem do escopo inicial cuja área de influência fora definida no processo de contratação. De qualquer maneira, a presente consultora entende que, tais observações podem ser de relevância para o município.

- ✓ Refazer o modelo da rotatória, de interseções das Ruas Waldemar Pena e Dudu Nascimento, para o padrão redondo, de acordo as devidas concordâncias com os declives das ruas citadas;
- ✓ Proibir estacionamento lateral (ala esquerda) na Rua Ruth de Souza, em função do elevado tráfego de veículos, inclusive, de caminhões e carretas;
- ✓ Proibir estacionamento lateral (ala direita) na Rua Cefisa Viana, em função do elevado tráfego de veículos, inclusive de caminhões e carretas;
- ✓ Refazer, urgentemente, as pinturas das faixas longitudinais do início da Avenida Telesforo Cândido de Resende (parte alta), para disciplinar o fluxo de veículos e, conseqüentemente, evitar eventuais acidentes;
- ✓ Construir urgentemente uma ilha ou outras intervenções semelhantes no início da Avenida Telesforo Cândido de Resende (parte alta — entroncamento coma Rua Barão do Suaçuí) para garantir aos pedestres, inclusive estudantes, maior segurança na travessia até a Rua Artur Nascimento;
- ✓ Direcionar, para a Av. Telesforo Candido de Resende, sentido obrigatório os veículos originários da Rua Barão de Suaçuí: - Implantar sentido único no trecho inicial da Rua Coronel Licínio Pereira Dutra, entre as Ruas Brasil e Senador Milton Campos;
- ✓ Proibir as travessias perpendiculares em vias de grande circulação para evitar eventuais acidentes;
- ✓ Propor novas alternativas aos estabelecimentos comerciais (supermercados, lojas de eletrodomésticos, material de construção, entre outros) quanto a necessidade de uso de caminhões de pequeno porte para a realização de cargas e descargas, que possam tumultuar o trânsito normal de veículos nas principais vias de circulação;

- ✓ Estabelecer, de forma sinalizada, estacionamento exclusivos junto as escolas, nos horários de desembarque e embarque de crianças, exclusivo para veículos escolares;
- ✓ Para as ruas de duas faixas, manter apenas uma faixa de estacionamento com sentido único ou sentido duplo sem estacionamento;
- ✓ Abrir o canteiro central para criar um cruzamento de mão dupla na Avenida Rotariano Aarão Bank com rua Ernani José Nunes;
- ✓ Empreender um trabalho de conscientização ambiental e descarte correto do lixo nas vias públicas;
- ✓ Remanejar os estacionamentos ao longo das principais vias para as alas direitas (menor velocidade de fluxo) e implantar paradas de curto prazo, com pisca-alerta ligado (10 minutos).
- ✓ Referindo-se à proposição da alteração do trânsito em frente ao Monumento Histórico que é a Matriz de Nossa Senhora da Conceição ("Intervenção na Rua Aquino Baeta") além da proposta contida no plano de restringir o trânsito naquele local, a Sorear também endossa o fechamento do trânsito em frente à Igreja, com exceção de veículos com passageiros para desembarque e embarque em eventos afins, além da promoção de ampliação do uso humanizado do espaço público.
- ✓ Rever a coleta de lixo nas principais vias do município, especialmente na região central priorizando, sempre que possível, a coleta noturna, para evitar retenções em horários de pico;
- ✓ Solicitar formalmente a empresa concessionária via 040, a construção de uma ilha de direcionamento de fluxo, na conexão da BR 040 com a Rua Geraldo Plaza (Bairro Paulo V1).
- ✓ Promover a regularização dos acessos, em limites urbanos, junto às principais vias de interligações intermunicipais, principalmente em relação a MG 129 (saída para Ouro Branco), BR 482 (saída para Itaverava), entre outras;
- ✓ Visando a melhoria do trânsito da área central de Lafaiete, promover as adequações do desvio provisório de veículos pesados (caminhões, carretas, etc.) provenientes das rodovias federais 482 e 040, pela estrada da Água Preta;
- ✓ Promover a construção do viaduto da cachoeira que possibilitará a saída para BH e Bairro Carijós em duas faixas em sentido único, como também em duas faixas, no sentido da entrada, pelo viaduto já existente (Duartina Nogueira
- ✓ Mão única nas saídas das travessas Júlia Delfino e Francisco Pio, esquinas com rua Barão do Suaçuí, nas proximidades do Colégio Estadual;

- ✓ Suprimir imediatamente os arbustos localizadas na extremidade superior do canteiro da Praça dos Ferroviários, em frente ao Bar Quereres, que dificultam a visibilidade dos condutores de veículos que passam em frente ao retorno, no sentido da Praça São Sebastião;
- ✓ Remover o poste da Cemig, que dificulta o acesso ao novo viaduto Padre Amould, esquina com a rua, Rodolfo Ambrom, no Bairro Carijós;
- ✓ Relocar o estacionamento de veículos da porta da Secretaria Municipal de Obras para a Rua Tavares de Melo, para proporcionar acesso de veículos que vem da Rua Tavares de Melo e queiram subir a ladeira da antiga Faculdade de Direito;
- ✓ Colocar sentido único no primeiro quarteirão da Rua Antônio Amaral, no Bairro da Cachoeira, que faz esquina com a Rua Dias de Souza;
- ✓ Eliminar estacionamentos à direita em locais onde existem entradas ou retornos à esquerda, com parada obrigatória temporária, para evitar retenção no fluxo;
- ✓ Exercer fiscalização implacável nas motos, não só em relação ao barulho infernal que elas promovem como, principalmente, o estacionamento em locais inadequados que incluem dentre outros, a ocupação de vagas destinadas aos veículos credenciados de idosos e deficientes;
- ✓ Revisar a sincronização dos semáforos e realizar periodicamente as respectivas manutenções necessárias;
- ✓ Promover periodicamente campanhas educativas nas ruas, junto aos semáforos e na imprensa falada e escrita, além das visitas às escolas e destaques em out dor;
- ✓ Propor mecanismos de negociação ou de exigência legal para a eliminação de rampas de acesso às garagens em ruas, avenidas e passeios, que possam dificultar a mobilidade urbana, em relação aos pedestres e veículos e, conseqüentemente, serem causadoras de acidentes;
- ✓ Propor mecanismos de negociação ou de exigência legal para a construção e/ou reforma de passeios que posam dificultar a mobilidade urbana de pedestres e. conseqüentemente, serem causadores de acidentes;
- ✓ Promover reforma das faixas de travessias de pedestres, obedecendo às normas técnica da ABNT.

8.3. OBRAS DE GRANDE PORTE

Consistindo o presente estudo em ser um subsídio de pequenas intervenções não serão abordados os tópicos das grandes intervenções no município que, muito provavelmente, serão abordados com maior detalhamento, seja em um Plano de Mobilidade ou até mesmo contratações diretas para realização de estudos de tráfego para avaliar os impactos das intervenções.

De qualquer maneira, durante o processo de elaboração do PAIT foram mencionadas várias obras de grande porte que são de grande importância para o município e que acredita-se apenas uma menção, mesmo que superficial, destas ideias, a saber:

- Criação de trincheiras para ligação dos eixos norte e sul do município e potencializar a troca comercial entre regiões
- Contorno de ligação entre a Av. Professor Manuel Martins ligando a Av. Vereador Mario Reis de Carvalho e Rua Amintas Junqueira, além de uma ligação com a Rua Firmino Lana.
- Ligação de Rua Comendador Nemézio com Rua Marechal Floriano Peixoto

A Av. Marechal Teodoro apresenta importante fluxo de pedestres, principalmente junto a passagem subterrânea e larguras de calçadas insuficientes além de condições impróprias de manutenção. No lado da ferrovia a circulação é afetada principalmente pela arborização que cria bloqueios completos da calçada e obriga o pedestre a trafegar pela via conforme pode ser visto pela Figura a seguir.



Figura 98: Calçadas da Av. Marechal Teodoro

Fonte: Google Earth

Para melhoria de seus índices deve-se considerar a repavimentação e alargamento da calçada em ambos os lados. A via opera em mão dupla e tem estacionamento em um dos lados devendo ser avaliadas a possibilidade de estreitamento da faixa de tráfego, retirada do estacionamento ou adoção de mão única para permitir a reconstrução do meio-fio em toda a sua extensão. Ressalta-se que suprimir a vegetação local não seria condição efetiva para melhoria dos índices pois seriam mantidas as condições inadequadas de largura e conservação.

9.5. TRATAMENTO AV. TELÉSFORO

Inicialmente destaca-se que, embora ferramentas e equipamentos urbanos que disciplinam o fluxo de pedestres tenham boa efetividade, o seu funcionamento pleno e perpetuo é raramente obtido devido à dificuldade de fiscalização deste tipo de usuário, principalmente quando instalados com função disciplinadora. O pedestre tende a buscar sempre o caminho de menor distância e barreiras físicas e grades que se interponham a este caminho fatalmente serão vandalizadas e desrespeitadas, se não pela maioria, pelo menos por alguns poucos usuários que atuarão como indutores do mal uso e desrespeito às normas de trânsito de forma generalizada.

O próprio Código de Trânsito Brasileiro, no parágrafo 2º do artigo 29, estabelece que que condutores e usuários de qualquer meio de transporte são responsáveis pela incolumidade do pedestre. Por este

motivo, independente da condição de via e da existência de sinalização, o projeto viário deve buscar a prioridade do pedestre em qualquer situação de conflito de forma a favorecer a também a sua segurança.

Desta forma, embora o senso comum tenda a interpor medidas disciplinares em relação ao pedestre como o meio mais apropriado de se debelar o conflito destes com os veículos motorizados, o fluxo de veículos automotores pode ser controlado de forma muito mais satisfatória, simples e eficiente do que o tráfego de pedestres. Além disto, é notória a transformação pela qual o urbanismo e a mobilidade urbana vem passando nos últimos anos ao optar pela construção de cidades mais amigáveis ao ser humano, mesmo que em detrimento do veículo motorizado. São fartos os discursos sobre mobilidade sustentável e recuperação urbana que endossam medidas públicas de restrição ao automóvel quando estas beneficiam o pedestre, o ciclista e os usuários de transporte coletivo. Sendo assim, destaca-se que a região em análise, embora concentre importante volume de tráfego motorizado, tem ainda maior importância para os modos coletivo e ativo.

Conforme explicitado no documento de diagnóstico, a região próxima ao terminal rodoviário e urbano da Av. Prefeito Telésforo constitui um dos principais pontos de acesso à região central do município. O terminal instalado no local confere acesso dos usuários do serviço de transporte coletivo a todas as linhas do sistema municipal e por este motivo concentra também intensa movimentação de pedestres.

Isto posto, **recomenda-se a criação de uma área de redução de velocidade e prioridade do pedestre na região entorno do terminal de ônibus municipal e da rodoviária.** Dada a condição da Av. prefeito Telésforo como uma das principais artérias do sistema viário municipal esta zona de baixa velocidade deve ser devidamente estruturada para induzir menor velocidade no motorista e a proteção do pedestre sem afetar a capacidade de fluxo do corredor.

Esta zona deverá ser implantada no trecho entre a Rua Homero Seabra e a Rua Jacinto Siqueira, onde se concentram a maior parte dos atravessamentos. Para induzir menor velocidade ao fluxo de veículos automotores deverão ser previstos no projeto de reestruturação da via sugerido pelo documento de prognóstico ações como:

- Regularizar e implantar sinalização de regulamentação para velocidade de tráfego de 40 km/h;
- Reprogramação dos semáforos nos cruzamentos com as ruas Homero Seabra e Jacinto Siqueira para inclusão de tempo exclusivo do pedestre que, de forma alguma, deve ser inferior a 20 seg. (coerente com a distância de atravessamento de aproximadamente 12m). Recomenda-se fortemente que o tempo de pedestres seja superior a 45 seg. de forma a permitir o atravessamento total da via em uma única fase, ou minimamente sincronizado entre as duas pistas para evitar espera e acumulação de pedestres no canteiro central. Além da reprogramação deverá ser prevista a substituição das faixas de pedestres nestes locais por plataformas de travessia elevada que garantirão a segurança do pedestre mesmo quando estes desrespeitarem o tempo semafórico;
- Implantar semáforo de pedestre com sonorizador para deficientes visuais próximo ao cruzamento com a Rua Dep. Antônio Ribeiro considerando a mesma lógica de programação sugerida para os semáforos existentes de forma a estabelecer no local uma onda verde de 40km/h. Neste ponto, dado o seu posicionamento estratégico em relação ao plano de tratamento do pedestre proposto pelo documento original e ao elevado número de atravessamentos, recomenda-se que a travessia elevada atualmente implantada no sentido centro -> bairro seja substituída pelo modelo de interseção elevada exemplificado pela **Erro! Fonte de referência não encontrada..** Este modelo de tratamento permite o atravessamento protegido em ambos os lados da interseção, como a análise do local demonstra ser necessário, e exerce sobre o motorista um maior poder de indução a seção de prioridade para o pedestre. Do lado oposto da via, a faixa de pedestres atualmente implantada deve ser substituída por uma plataforma com largura mínima de 4,0m na base superior;



GOVERNO DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE
GABINETE DO PREFEITO

LEI COMPLEMENTAR Nº 112, DE 12 DE JUNHO DE 2019.

DESAFETA ÁREA PARCIAL DA PRAÇA CARLOS SPERANCINI JÚNIOR, AUTORIZA PERMUTA DE BENS IMÓVEIS QUE ESPECIFICA COM SPERANCINI ADMINISTRAÇÃO DE NEGÓCIOS LTDA. E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O povo do Município de Conselheiro Lafaiete, por seus representantes, decretou, e eu, Prefeito Municipal, em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º – Fica desafetada da condição originária de bem de uso comum do povo a área parcial de 30,22m² (trinta vírgula vinte e dois metros quadrados), contida dentro de uma área maior, de propriedade do Município de Conselheiro Lafaiete/MG, localizada na Praça Carlos Sperancini Júnior, no Centro.

Art. 2º – Fica autorizada a permuta da área de que trata o “caput” do artigo 1º desta Lei Complementar com a área de igual metragem de propriedade de Sperancini Administração de Negócios Ltda., CNPJ nº 08.632.033/0001-66, localizada na Praça Barão de Queluz, nº 197, Centro, nesta cidade, objeto do registro R-3.35.718, perante o Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Comarca de Conselheiro Lafaiete/MG.

Parágrafo único – Integram a presente Lei Complementar os memoriais descritivos, os levantamentos topográficos, a avaliação, o relatório descrito como comunicação interna nº 156/2018 da Secretaria Municipal de Planejamento e o termo de aceite da empresa, todos referentes ao procedimento administrativo.

Art. 3º – A permuta objeto da presente Lei Complementar destina-se exclusivamente a viabilizar melhorias no tráfego da Avenida Prefeito Telésforo Cândido de Resende, em especial na curva que dá acesso à Praça Barão de Queluz.

Art. 4º – As áreas dos imóveis permutados, tanto a área pública desafetada, quanto a área particular foram avaliadas em R\$175.000,00 (cento e setenta e cinco mil reais) cada uma, não havendo tornas.

Art. 5º – Cada permutante deverá custear a escritura pública e o registro imobiliário do imóvel que lhe será transmitido.

Parágrafo único – Os custos com a recolocação dos postes no local e a readequação da Praça devido ao novo trajeto da via serão divididos entre o Município de Conselheiro Lafaiete e a Empresa Sperancini Administração de Negócios Ltda.

Art. 6º – Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, AOS DOZE DIAS DO MÊS DE JUNHO DE 2019.

MÁRIO MARCUS LEÃO DUTRA
Prefeito Municipal

JOSÉ ANTÔNIO DOS REIS CHAGAS
Procurador Municipal