



PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU

Estado do Paraná

www.pmf.pr.gov.br

Foz do Iguaçu, 14 de abril de 2023.

Ofício nº 12284/23 – GAB - GABINETE DO PREFEITO

Assunto: **RESPOSTA AO REQUERIMENTO Nº 58/2023**

Senhor Presidente,

Em atenção ao Requerimento nº 58/2023, de autoria do Nobre Vereador Cabo Cassol, encaminhado pelo Ofício nº 138/2023-GP, de 15 de fevereiro de 2023, dessa Casa de Leis, acerca da resposta ao Requerimento nº 760/2021, remetemos a manifestação do Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu – FOZTRANS, por meio do Ofício nº 440, de 17 de abril de 2023.

Atenciosamente,

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura:

Nilton Aparecido Bobato – **Secretário Municipal da Administração**

Francisco Lacerda Brasileiro - **Prefeito Municipal**

Ao Senhor

JOÃO MORALES

Presidente da Câmara Municipal

FOZ DO IGUAÇU – PR

D E S P A C H O

1 – Leitura no expediente;

2 – À disposição no SAPL.

Em 19/04/2023

JOÃO MORALES
Presidente

Foz do Iguaçu, 17 de abril de 2023.

Ofício nº 440/23

Prezado Senhor

Em em resposta ao Ofício nº 10.141/2023-SMAD/DIAD/DVCMR que acompanha o requerimento nº 58/2023 da CMFI, venho informar que o Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu - FOZTRANS possui equipe que detém grande capacidade técnica. No entanto, as expectativas da população quanto ao trânsito são distintas do que é possível tecnicamente e legalmente. E isso se reflete no enorme volume de Indicações e Requerimentos de Vereadores e demandas da população através do e-ouve (app de solicitações da PMFI) solicitando “redutores de velocidade” nas vias da cidade. Normalmente, o termo “redutores de velocidade” é utilizado de forma genérica para expressar o que se realmente quer: uma lombada ou uma faixa elevada. Por mais que em seus pedidos formais esteja sendo pedido um “reductor de velocidade” de forma genérica, ao conversar com o solicitante, seja ele um Vereador ou um solicitante qualquer, o que se percebe é que o que verdadeiramente se pede é de fato uma lombada ou uma faixa elevada.

O termo reductor de velocidade era muito usado a mais de uma década atrás, quando também se costumava instalar tachas, tachões e calotas (“tartarugas”) transversais à via, no intuito de se criar um obstáculo na pista e um ponto de alerta buscando a redução da velocidade. As tachas, tachões e calotas foram proibidos de serem usados desta forma em 2016, mas as pessoas continuaram solicitando suas lombadas utilizando o termo “reductor de velocidade”.

Analisando o volume de pedidos que chegam ao Foztrans diariamente, é realmente difícil entender o que a população realmente pretende. Recebemos pedidos de lombadas TODOS OS DIAS, é o nosso maior volume de demandas no Foztrans. Portanto, percebe-se que a população quer um trânsito mais lento e mais calmo, porém a grande maioria dos motoristas não é capaz de parar em um cruzamento com uma placa de PARADA OBRIGATÓRIA ou simplesmente dirigir seu veículo com uma velocidade mais moderada. Somente se reduz a velocidade a 20 metros de uma lombada.

Tecnicamente, sabemos que existem muitas formas de se reduzir a velocidade em uma via, todas elas têm características, objetivos e eficiência diferentes entre si. As lombadas são apenas um dos dispositivos utilizados para este fim. O objetivo delas é reduzir a velocidade imperativamente em um determinado ponto da via. É muito eficiente para ser instalada antes de uma faixa de pedestres em frente a uma escola ou outro polo gerador de tráfego de pedestres, mas é ineficaz quando se pretende reduzir a velocidade em um trecho mais longo. As lombadas, quando usadas de forma indiscriminada, têm um efeito negativo, criando a sensação de que o condutor deva reduzir a velocidade somente nestes locais, desrespeitando a sinalização de limitação de velocidade nos demais trechos da via.

Outra opção para redução da velocidade na via são as faixas elevadas. Porém, essas têm a função principal de proporcionar a travessia dos pedestres com acessibilidade. A redução da velocidade é um efeito secundário devido à elevação do pavimento. São muito eficientes para a redução da velocidade pontual, onde se tem um grande volume de pedestres efetuando travessia concentrado em um ponto.

Foz do Iguaçu, 17 de abril de 2023.

Ofício nº 440/23

Normalmente são autorizadas em frente a instituições de ensino e outros polos de geração de tráfego. No entanto, a sua implantação depende que a via apresente várias características que estejam de acordo com a Resolução nº 738/2018 do CONTRAN, como por exemplo: ausência de guias rebaixadas, distância da esquina, ausência de curvas e declividade acentuada e condições de drenagem. Sua implantação normalmente acarreta problemas de drenagem de águas pluviais e gera muita manutenção (limpeza e sinalização). O correto seria implantar faixas elevadas somente com a implantação conjunta de bocas de lobo à montante, porém isso normalmente inviabiliza a sua implantação devido ao custo elevado.

Tanto as lombadas quanto as faixas elevadas, causam um efeito negativo para a circulação dos ônibus do transporte coletivo, causando desgaste aos veículos e desconforto e insegurança aos passageiros. Também causam efeito negativo para os veículos de segurança e salvamento, gerando atrasos consideráveis em atendimentos que o tempo de resposta ao chamado tem grande relevância.

Como alternativa a esses métodos de redução de velocidade que são os mais utilizados, ainda temos vários outros com diferentes características, como por exemplo:

- Diferença na característica do pavimento
- Estreitamento de via
- Manter mão dupla e estacionamento em ambos os lados em via locais residenciais
- Criação de espaços inutilizados da via, formando curvas e alternância de direção
- Fechamento de canteiros centrais para reduzir fluxo
- Instalação de equipamentos de fiscalização eletrônica

Nossa Divisão de Engenharia já propôs e implantou várias soluções dessas apresentadas.

Algumas dessas soluções, como diferença no tipo do pavimento, estreitamento de via e criação de obstáculos são conhecidos no meio técnico como soluções de Traffic Calmig (ou moderadores de tráfego).

Na elaboração do PMMU (Plano Municipal de Mobilidade Urbana) em 2018, o Foztrans, através da participação de sua responsável técnica Pricila Mantovani, batalhou para que fosse permitido novos loteamentos e condomínios pavimentarem as vias locais com blocos intertravados de concreto (blocos sextavados). E que este tipo de pavimento fosse também utilizada como alternativa ao calçamento polidrico nas vias urbanas do município, devido à falta de acessibilidade que este pavimento traz aos usuários. O pavimento com blocos intertravados traz o conceito de Traffic Calming (moderação de tráfego) e ainda confere acessibilidade e permeabilidade às vias urbanas. Este tipo de pavimento é utilizado em muitos municípios do Brasil e principalmente em países que tem exemplos de sucesso na área da mobilidade urbana e gestão do meio urbano.

A proposta do Foztrans era que o pavimento com blocos intertravados fosse o pavimento sugerido

Foz do Iguaçu, 17 de abril de 2023.

Ofício nº 440/23

como melhor opção para todas as vias locais preponderantemente residenciais do município, porém, sem eliminar a possibilidade do pavimento asfáltico, pois este já era o pavimento utilizado em grande parte da cidade.

Porém, por decisão da maioria dos participantes e por vários motivos levantados na época, ficou definido no PMMU que seria permitido o uso de blocos intertravados de concreto somente em vias de loteamentos de interesse social e em agrupamentos residenciais (condomínios).

Na área da Engenharia de Tráfego temos o conhecimento que o tipo do pavimento e a largura da via impacta diretamente na velocidade dos veículos. Ao se asfaltar uma via que antes possuía calçamento poliédrico, temos vários problemas que se formam: aumento de velocidade, maior incidência de acidentes em cruzamentos, maior necessidade de sinalização viária e, por consequência, aumento de investimentos públicos e problemas de drenagem de águas pluviais.

Porém, o conforto e satisfação que uma via com bom pavimento traz à população é muito grande. A atual gestão vem asfaltando todas as vias que apresentam problemas de pavimento, seja poliédrico ou pavimento deteriorado, em resposta aos anseios da população. Tem sido um programa que beneficia todos os bairros da cidade. As vias asfaltadas trazem muito conforto aos moradores, porém realmente percebe-se o efeito colateral do aumento da velocidade, como já comentado anteriormente.

Uma das formas de se controlar a velocidade nas vias locais sem a necessidade de implantação de obstáculos, é permitindo o estacionamento em ambos os lados na via e mantendo-a em mão dupla, pois os veículos estacionados formam obstáculos que forçam a redução da velocidade naturalmente dos veículos em circulação e os veículos nos dois sentidos também acabam reduzindo as velocidades médias nas vias.

Contrariando este conceito, recebemos inúmeros pedidos de Diretores de Instituições de Ensino para a transformação de ruas onde se localizam tais instituições (CMEIs, Escolas e Colégios) em vias de mão única. De fato, a alteração de uma via para sentido único melhora a organização dos fluxos em frente a uma escola e ainda diminui o número de conflitos em um cruzamento, porém há uma tendência de aumento da velocidade da maioria dos veículos no trecho de via que possui mão única, pois o trânsito fica mais livre e com menos obstáculos, conseguindo assim empreender velocidades maiores. Como solução para este aumento da velocidade, temos optado pela implantação da faixa elevada, que permite a travessia com acessibilidade e contribui para a redução da velocidade.

Ainda podemos utilizar equipamentos de fiscalização eletrônica para redução e controle de velocidade nas vias, porém estes têm um alto custo para a administração pública e não possuem viabilidade técnica e econômica-financeira para uso em vias locais com volumes de tráfego mais baixos.

Outra forma de se reduzir acidentes e a sensação de insegurança em decorrência da velocidade e do volume da via é com a redução do volume de tráfego em vias locais. Por exemplo, podemos fechar canteiros centrais eliminando acesso do grande fluxo de veículos às vias locais residenciais, porém existe uma grande resistência para este tipo de medida. Para ilustrar este exemplo, temos os problemas oriundos das aberturas no canteiro central da Avenida Felipe Wandscheer, que causam

Foz do Iguaçu, 17 de abril de 2023.

Ofício nº 440/23

grande número de acidentes e tornam esta avenida totalmente insegura para todos que transitam por ela. Já foi sugerido pelo Foztrans, inúmeras vezes ao longo dos últimos anos, que as aberturas que causam maiores problemas sejam fechadas, como solução para o alto número de acidentes no cruzamento e nas vias que dão acesso. Recebemos mensalmente Indicações e Requerimentos da Câmara solicitando lombadas na Rua João Lobato Machado, quando solução para o problema desta via é o fechamento do canteiro central da Felipe Wandscheer e a finalização da Av. João Paulo II, e não a instalação de lombadas, que diminuiria a velocidade de alguns veículos somente em pontos específicos.

Também é importante frisar que o sistema viário do Município possui uma hierarquia de vias (locais, coletoras, conectoras, estruturais e arteriais) que deve ser respeitada e levada em consideração nas ações de engenharia de tráfego e de planejamento urbano. Muitas vezes as vias locais são utilizadas como grandes corredores de tráfego devido à inexistência ou descontinuidade de vias coletoras e conectoras próximas, como é o caso da Av. João Paulo II, Av. Ayrton Senna, descontinuidade no binário (Jorge Sanwais / Bartolomeu de Gusmão / Rui Barbosa), e outros semelhantes. Seria importantíssimo a implementação das ações do Plano de Mobilidade Urbana que foi aprovado em 2018 e prevê todas essas ações.

Enfim, a Divisão de Engenharia do Foztrans está atenta aos problemas crescentes que a expansão urbana com novos loteamentos surgindo a cada dia vêm causando e com o aumento do número de veículos que circulam diariamente pela cidade. Temos empregado diversas soluções de engenharia para ordenamento do trânsito e sempre tentando trabalhar em parceria com as demais secretarias, principalmente SMPC, SMOB e SMFA, em busca do ordenamento urbano e maior segurança para todos os cidadãos.

Finalizando, o Foztrans vem cumprindo suas atribuições de acordo com o Art 21 do CTB, no caso em tela, o que diz respeito a planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, bem como, implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário. O Foztrans investiu R\$ 1.126.112,26 em 2021 e R\$ 1.664.928,67 em 2022 em sinalização horizontal e vertical nas vias urbanas do Município.

Estamos a disposição para buscar soluções para melhoria da segurança no trânsito mesmo considerando o aumento da malha viária em função de novos loteamentos e dos bairros que estão sendo asfaltados nos últimos anos.

Sem mais para o momento, coloco-me a disposição para quaisquer esclarecimentos.

Robson Lima Souza



Rua Edgard Schimmelpfeng, 43 - Centro Cívico
Foz do Iguaçu - PR - CEP: 85863-900
Fone: (45) 2105-9600
foztrans@pmfi.pr.gov.br / foztrans@hotmail.com
www.foztrans.pr.gov.br

Foz do Iguaçu, 17 de abril de 2023.

Ofício nº 440/23

Diretor Superintendente

Ao Senhor

Nilton Bobato

Secretário Municipal de Administração

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura:

Robson Lima Souza - **Diretor Superintendente e Diretor de Trânsito e Sistema Viário Interino do Foztrans**

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

Tipo: **OFÍCIO**Número: **440/2023**Assunto: **RESPOSTA OFÍCIO 10141/2023 - SMAD/DIAD/DVCMR**

O documento acima foi proposto para assinatura eletrônica na plataforma **SID** de assinaturas.

Para verificar as assinaturas clique no link:

<https://sistemas.pmfi.pr.gov.br/rp/sidpublico/verificar?codigo=75f8400a-7e6a-41a2-8f3e-13cf967bbfc2&cpf=96934409949>

e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação:

75f8400a-7e6a-41a2-8f3e-13cf967bbfc2

Hash do Documento

DFA85843156D1DDC78D94E22C48DE40A9C9EF1E33C3EE854B703A9D8544644E3

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 17/04/2023 é(são) :

ROBSON LIMA SOUZA (Signatário) - CPF: ***34409949** em 17/04/2023 14:02:22 - **OK**

Tipo: Assinatura Eletrônica



A ASSINATURA ELETRÔNICA DESTE DOCUMENTO ESTÁ AMPARADA PELO:

DECRETO Nº 28.900, DE 20 DE JANEIRO DE 2021.

LEI Nº 4536 , DE 4 DE SETEMBRO DE 2017.

Autoriza a utilização do meio eletrônico para a gestão dos processos administrativos e de documentos de arquivo , produzidos nos termos das Leis nºs 3.971, de 17 de abril de 2012 e 4.057, de 19 de dezembro de 2012, no âmbito dos órgãos da Administração Pública Direta, Autárquica e Fundacional do Município de Foz do Iguaçu.

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

Tipo: **OFÍCIO**

Número: **12.284/2023**

Assunto: **RESPOSTA AO REQUERIMENTO Nº 58/2023**

O documento acima foi proposto para assinatura eletrônica na plataforma **SID** de assinaturas.

Para verificar as assinaturas clique no link:

<https://sistemas.pmf.pr.gov.br/rp/sidpublico/verificar?codigo=4e5ac100-e326-4bcb-938c-6172c0f97637&cpf=53736656491>

e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação:

4e5ac100-e326-4bcb-938c-6172c0f97637

Hash do Documento

59F8F7EFA034D9AD49ECCD75C85AB875822874874B4028A16ECC377B79F78007

Anexos

58-2023.pdf - **ce229c32-8477-4a3c-b529-1d7c64d3edde**

760-2021.pdf - **2222609a-ba75-41fe-b1b9-8f3466bdb6fa**

15-2022.pdf - **cfff7771-fc77-41fe-92e5-694f17282ab7**

RESPOSTA REQ 58-2023 - OFÍCIO- Nº 440-2023 - FOZTRANS.pdf - **4159fd4e-a403-42a2-8ec4-1e200715f5e6**

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 18/04/2023 é(são) :

Nilton Aparecido Bobato (Signatário) - CPF: ***06103934** em 17/04/2023 15:24:07 - **OK**

Tipo: Assinatura Digital

Francisco Lacerda Brasileiro (Signatário) - CPF: ***36656491** em 17/04/2023 17:08:00 - **OK**

Tipo: Assinatura Digital



A ASSINATURA ELETRÔNICA DESTE DOCUMENTO ESTÁ AMPARADA PELO:

DECRETO Nº 28.900, DE 20 DE JANEIRO DE 2021.

LEI Nº 4536 , DE 4 DE SETEMBRO DE 2017.

Autoriza a utilização do meio eletrônico para a gestão dos processos administrativos e de documentos de arquivo, produzidos nos termos das Leis nºs 3.971, de 17 de abril de 2012 e 4.057, de 19 de dezembro de 2012, no âmbito dos órgãos da Administração Pública Direta, Autárquica e Fundacional do Município de Foz do Iguaçu.