



Gabinete do Prefeito

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"

Ofício nº 256/2011/GAB

Assis, 10 de maio de 2011.

Ao
Excelentíssimo Senhor
DR. RICARDO PINHEIRO SANTANA
DD. Presidente da Câmara Municipal de Assis
Com Vistas ao Nobre Vereador Célio Francisco Diniz

CÂMARA MUNICIPAL DE ASSIS
PROTOCOLO DE RECEBIMENTO DE DOCUMENTOS
Número.....*07280*.....Data.....*11/05/11*.....
Horário.....*15:08*.....
.....*N. Diniz*.....
Responsável

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 116 de autoria da Nobre Edil Célio Francisco Diniz

Prezado Senhor Presidente,

Vimos pelo presente, enviar os cordiais cumprimentos e em atenção ao Requerimento em epígrafe, que solicita informações "quanto à existência de estudos realizado por alguma empresa com relação ao trânsito de nossa cidade", encaminhar em anexo, os relatórios elaborados pelo Instituto de Mobilidade e Educação Plano/Plano Consultoria - IMEP e Tecnologia LTDA e pela VIALINE SERVIÇOS DE TRÂNSITO LTDA, referentes ao assunto em questão.

Sempre à disposição dessa Egrégia Câmara, na oportunidade, enviamos protestos da mais elevada estima e apreço.

Atenciosamente,


ÉZIO SPERA
Prefeito Municipal

PMCS

DIAGNÓSTICO
DO
TRÂNSITO
MUNICÍPIO DE ASSIS

JUNHO/2010

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL | 3 |
| 2. ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS | 10 |
| 3. AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO: RELACIONAMENTO DOS PROBLEMAS E DAS NECESSIDADES | 42 |
| 4. PROPOSTA DE NECESSIDADES/ BENEFÍCIOS /PRAZOS PARA IMPLANTAÇÃO:..... | 48 |
| 5. PROGRAMA PRIORITÁRIO DE TRÂNSITO | 52 |

RELATÓRIO

1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

• URBANIZAÇÃO

O Município de Assis, atualmente com uma população de quase 100.000 habitantes, com uma frota de cerca de 61.000 veículos e uma área de 461,705km², está localizada a oeste do estado de São Paulo a uma distância de cerca de 430km da capital de São Paulo. O município faz parte do Consórcio Intermunicipal Vale do Paranapanema, o CIVAP, que congrega 21 municípios, somando aproximadamente 400 mil habitantes, destacando-se além de Assis as cidades de Borá, Campos Novos Pta, Cândido Mota, Cruzália, Echaporã, Florínea, Ibirarema, Iepê, Lutécia, Maracaí, Nantes, Oscar Bressane, Palmital, Paraguaçu Pta, Platina, Quatá, Rancharia e Tarumã.

Assis nasceu a partir da chegada de viajantes como José Teodoro de Souza, mineiro de Pouso Alegre, que garimpou pela região a partir de Botucatu e registrou as primeiras terras, já em 1854. A partir daí, fazendeiros da região, em especial o "*Capitão Assis*" doou terras para a igreja e o povoado foi crescendo no entorno da igreja, atual Catedral de Assis.

O desenvolvimento veio a partir da linha férrea Sorocabana, que ligava o município à capital. Em 1913, com as possibilidades criadas pela facilidade de transportes de pessoas e de carga e com a vinda dos primeiros trabalhadores envolvidos na construção da estrada de ferro, Assis passou a se caracterizar como um lugarejo urbanizado. O município se tornou um importante eixo ferroviário, contando com uma das maiores oficinas de trens do Brasil.

O local onde teve início o processo de urbanização da cidade é hoje o centro comercial e bancário, contando ainda, com órgãos públicos, catedral e um pequeno “shopping Center” com pouca utilização, tudo praticamente na mesma via, a Avenida Rui Barbosa, que além de por si só, constituir de certa forma um polo atrativo de trânsito, é também a principal via de deslocamentos entre regiões da cidade, fazendo com que o fluxo desta via, durante todo o horário comercial, seja repleto de veículos, gerando “congestionamentos” (considerando cidades do interior), escassez de vagas para estacionamento, por consequência infrações e acidentes de trânsito.



Figura 1-Av. Rui Barbosa



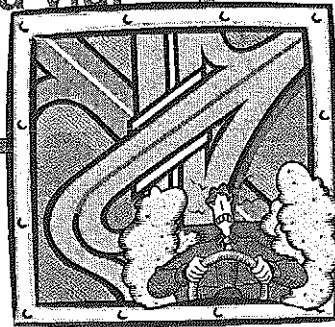
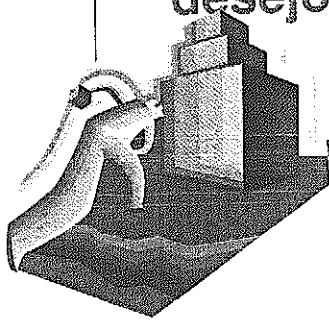
Figura 2- Agência Bancária no centro

Cumprir destacar, que a Avenida Rui Barbosa é uma via de sentido duplo, com estacionamento permitido em ambos os lados e detém apenas uma faixa de trânsito para cada sentido, pois, possui na área central cerca de 14,00 metros de largura.

Para entendermos melhor as necessidades do deslocamento das pessoas nas cidades, temos que entender seu funcionamento, os aspectos que caracterizam sua urbanização, sua população, sua economia, sua macroacessibilidade, entre outras características.

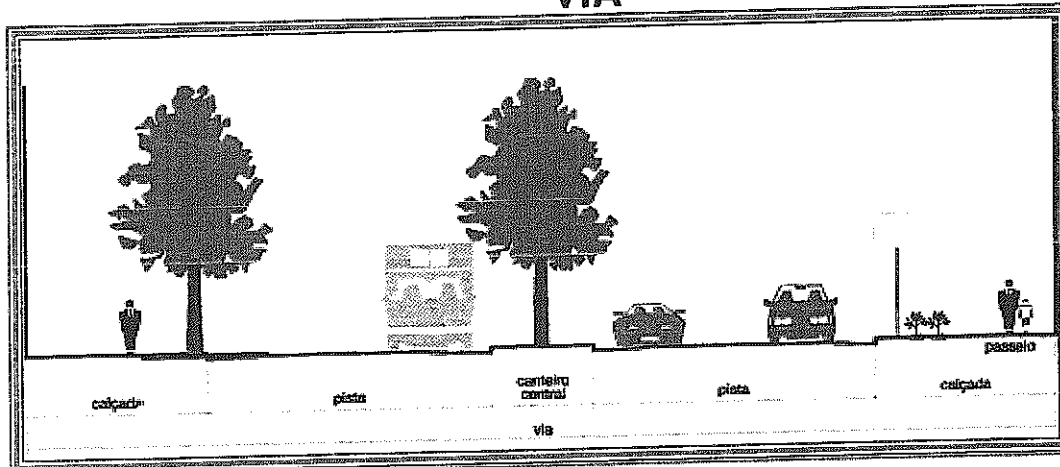
O uso do solo das edificações, que é definido a partir da autorização da Prefeitura para que um projeto arquitetônico possa ser construído com base na legislação local urbanística como o Plano Diretor, Legislações de Zoneamento, de Habitação e Obras e outras de Posturas Municipais, será o grande gerador ou atrator dos deslocamentos, fazendo surgir o trânsito que é, pela definição do Código de Trânsito Brasileiro, " a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, estacionamento, parada e operação de carga e descarga."

TRÂNSITO é o resultado concreto da concentração de deslocamentos em função do desejo dos usuários da via.



Por outro lado, o CTB também define via como:

VIA



é a “superfície por onde transitam **PESSOAS**, veículos e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, as ilhas e o canteiro central”.

Sendo assim, para o município, é fundamental realizar a Gestão de seu trânsito cumprindo o que determina o CTB, para que a mobilidade e segura das pessoas possa ser garantida, com o embasamento técnico necessário e os recursos

financeiros que possibilitem a elaboração de Programas de Melhoria do Trânsito da cidade.

- **CARACTERÍSTICAS DA POPULAÇÃO DE ASSIS**

A população é composta por 51% de mulheres e 49% de homens distribuídos entre a área Urbana (95%) e área rural (5%).

A taxa de alfabetização é bem alta, cerca de 93% e o município é considerado um importante centro educacional e tecnológico por ser a única cidade da América Latina a abrigar o curso superior de Biotecnologia.

A rede municipal de ensino de Assis possui 29 unidades escolares, que atendem cerca de 10 mil crianças no ensino infantil e fundamental. Ao todo, disponibiliza à população, 11 unidades de creches municipais, distribuídas por diversos bairros da cidade. Conforme dados obtidos na internet com base no IBGE, a cidade possui 20 estabelecimentos de ensino pré-escolar, 40 estabelecimentos de ensino fundamental, 11 estabelecimentos de ensino médio, 4 estabelecimentos de ensino superior, 5 hospitais e 12 agências bancárias.

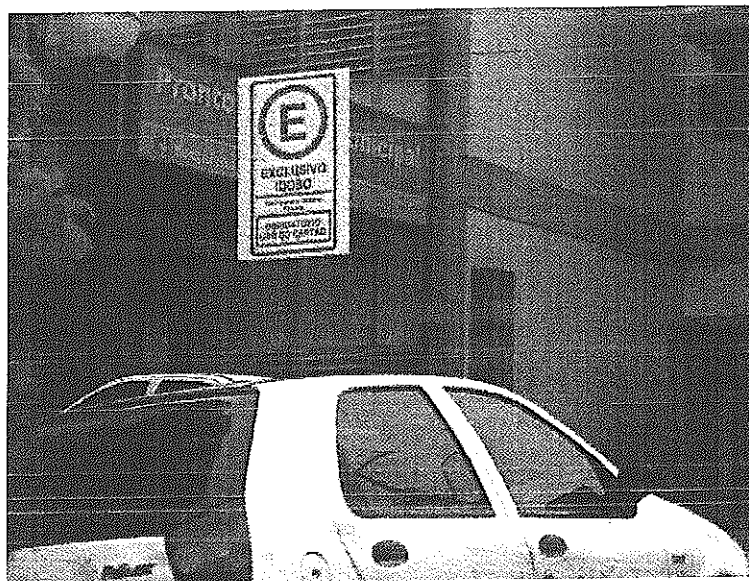


Figura 3 - Pronto Socorro Municipal

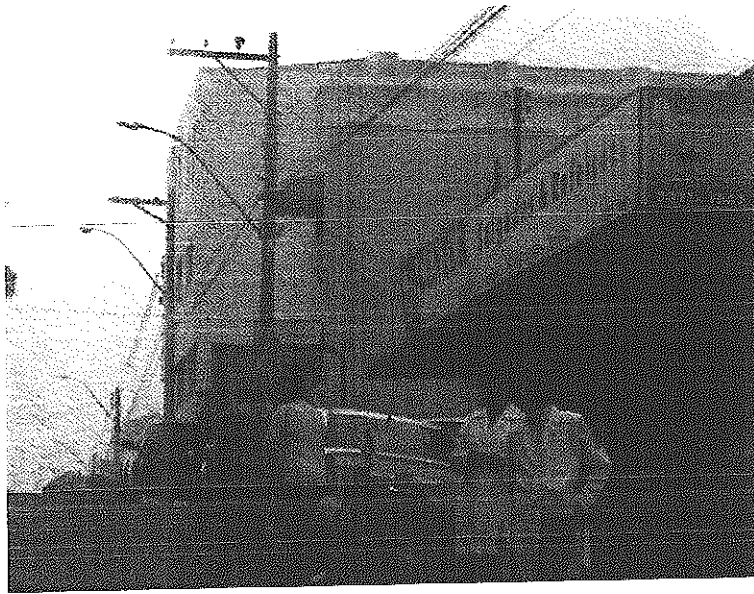


Figura 4- Pedestres andando na região do Hospital Municipal

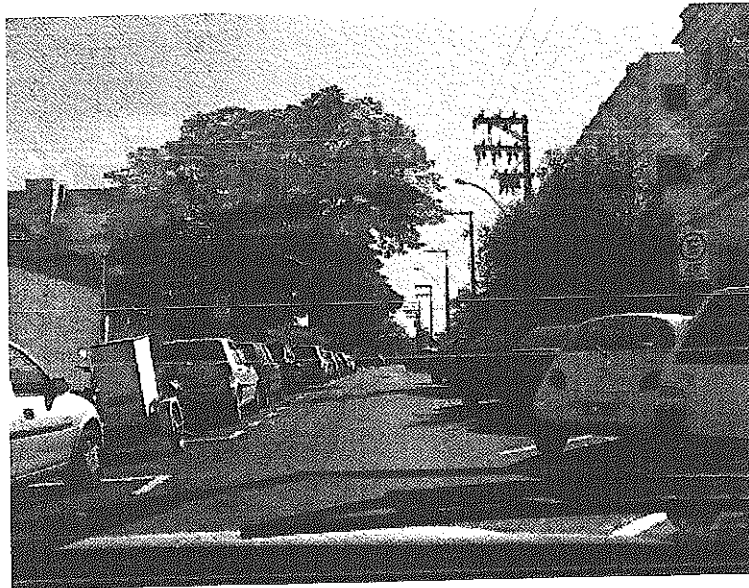


Figura 5- Estacionamento na região do Hospital Municipal



Figura 6- Escola na região do Hospital Municipal

• MACRO ACESSIBILIDADE

A cidade possui acesso rodoviário pelas seguintes Rodovias:

- I. SP-266 - Rodovia Benedito Pires - Acesso Cândido Mota, Frutal, Tarumã e Florínea
- II. SP-270 - Rodovia Raposo Tavares - Acesso Ourinhos, Prudente, São Paulo e outros
- III. SP-284 - Rodovia Manilo Gobbi - Acesso Paraguaçu Paulista/Rancharia
- IV. SP-333 - Rodovia Rachid Rais - Acesso a Marília, Bauru
- V. SP-333 - Rodovia Miguel Jubran - Acesso a Tarumã, Florínea e Estado do Paraná

• ECONOMIA LOCAL

O município apresenta uma economia baseada na pecuária de corte e no cultivo de soja, trigo, milho e cana-de-açúcar, além de um comércio que atrai compradores de toda a região e um pequeno parque industrial com destaque para as empresas de concreto.

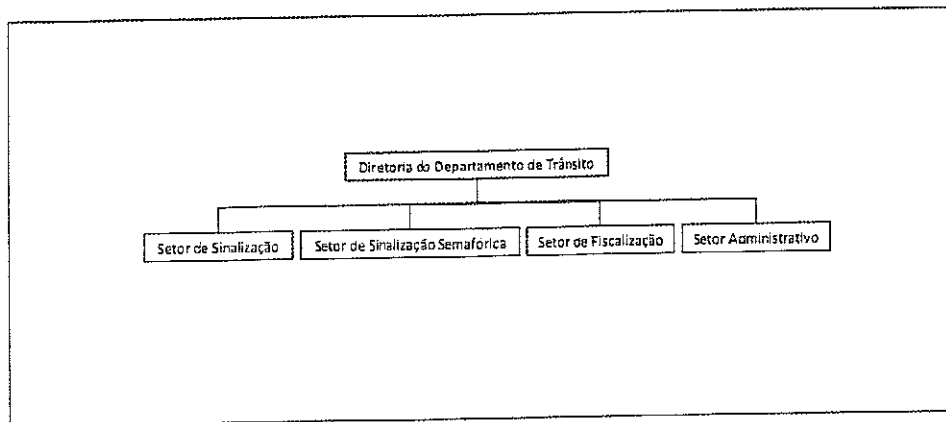
2. ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

• ASPECTOS ORGANIZACIONAIS

➤ ESTRUTURA DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE ASSIS

- ❖ O Município de Assis assumiu a gestão do Trânsito em 04/08/1999 passando a fazer parte do Sistema Nacional de Trânsito – SNT composto por todos os órgãos de trânsito do Brasil.
- ❖ Dados:
 - **Nome:** Departamento de Trânsito da Prefeitura Municipal de Assis
 - **Endereço:** Rua Floriano Peixoto, nº 345, 1º andar
 - **CEP** 19800-011.
 - **Tel:** 18-33212099 e 33217115
 - **Órgão da Administração Direta vinculado à Secretaria de Obras**
- ❖ Existe uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações- JARI conforme determina os artigos 16 e 17 do CTB (obrigatória a existência de JARI para possibilitar o direito de defesa da população) que analisa e julga os recursos de multas., tendo atualmente cerca de 30% de deferimentos dos recursos.
- ❖ Quantidade total de funcionários do órgão de trânsito municipal: 21
- ❖ Setores: 4 oficiais e 3 em atividade.

Organograma do Departamento Municipal de Trânsito de Assis



➤ **RECURSOS HUMANOS POR ESPECIALIZAÇÃO:**

- ❖ Engenheiros= 0
- ❖ Técnicos= 2
- ❖ Agentes Municipais de Trânsito= 12 sendo 6 em efetiva atividade de operação e fiscalização de trânsito
- ❖ Educação de trânsito= 2 estando inseridos nos 6 que executam as atividades operacionais e de fiscalização
- ❖ Implantação e manutenção de sinalização com equipe própria: 5

➤ **AGENTES**

O CTB define **agente** como:

“Pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.”

Suas atividades são obrigatórias e não opcionais. O agente não multa, mas autua a infração, isto é, registra no Auto de Infração de Trânsito – AIT a infração que ele presencia e após analisada sua consistência, possibilitará a aplicação da penalidade de multa pela **Autoridade de Trânsito** que é, conforme definido no CTB, “**dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.**” No caso de Assis, a **Autoridade de Trânsito que responde legalmente pelas atividades de trânsito é o Diretor do Departamento de Trânsito.**

Os agentes devem realizar basicamente duas atividades conforme definido no CTB:

- ❖ **FISCALIZAÇÃO** - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
- ❖ **OPERAÇÃO DE TRÂNSITO** - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

- Quantidade de agentes do município de Assis atualmente= 6
- Quantidade de turnos de trabalho dos Agentes= 1
- Carga horária/Turno= 08h/dia
- Escalas de horário=08h00min às 18h00min
- Locais de atuação dos agentes: Centro Comercial, interdições, alterações de trânsito, locais críticos, etc.
- O deslocamento dos agentes aos locais de fiscalização, é feita de viatura, 2 motos e à pé

PRINCIPAIS INFRAÇÕES OCORRIDAS EM ASSIS

DEPTO. MUNICIPAL DE TRÂNSITO - ASSIS (SP) DE ASSIS

Relatório de quantidade de AITs por Enquadramento
Período de 14/04/2009 até 14/04/2010

| Enquad. | Descrição | Quantidade |
|---------|--|------------|
| 518-5 | NÃO USAR CINTO DE SEGURANÇA | 2533 |
| 736-6 | DIRIGIR COM FONES NOS OUVIDOS OU TELEFONE CELULAR | 1397 |
| 500-2 | NÃO IDENT CONDUCTOR INFRA T.P.JURIDICA(RES 161/03 CONTRAN) | 1066 |
| 703-0 | NÃO USAR CAPACETE/VESTUÁRIO DE AÇORDO COM ESPECIF.DO CONTRAN | 610 |
| 554-1 | ESTACIONAR EM DESACORDO COM A SINALIZAÇÃO | 610 |
| 556-8 | ESTACIONAR/PARAR EM LOCAL/HORÁRIO PROIBIDOS PELA SINALIZ. | 397 |
| 605-0 | AVANÇAR SINAL VERMELHO DO SEMÁFORO OU DE PARADA OBRIGATÓRIA | 344 |
| 612-2 | NÃO DAR PREF.A PEDEST/VEÍ.NÃO MOTOR NA FAIXA A ELE DESTINADA | 342 |
| 604-1 | CONVERSÃO À DIREITA OU À ESQUERDA EM LOCAL PROIBIDO | 262 |
| 573-8 | TRANS. PELA CONTRAMÃO EM VIA C/ SINAL. REGULAM. SENTIDO UNIC | 204 |
| 545-2 | ESTACIONAR NO PASSEIO OU SOBRE FAIXA DE PEDESTRES/CICLOVIAS | 188 |
| 704-8 | CONDUZIR PASSAGEIRO SEM CAPACETE OU FORA DE ASSENTO | 135 |
| 555-0 | ESTACIONAR EM LOCAL/HORÁRIO PROIBIDOS PELA SINALIZ. | 126 |
| 606-8 | TRANSPOR BLOQUEIO VIÁRIO OU EVADIR-SE SEM PAGAR PEDÁGIO | 89 |
| 519-3 | TRANSP. CRIANÇAS EM VEIC. AUT. INOBSERVANDO NORMAS SEGUR | 87 |
| 546-0 | ESTACIONAR DEFRONTE GUIA REBAIXADA ENTRADA/SAÍDA DE VEÍCULOS | 78 |
| 552-5 | ESTACIONAR NA CONTRAMÃO | 69 |
| 653-0 | USAR EQUIPAMENTO COM VOLUME/FREQ. NÃO AUTORIZADO P/CONTRAN | 50 |

TOTAL DE INFRAÇÕES REGISTRADAS EM AIT:

9.038

Como atualmente não existe fiscalização fotográfica de excesso de velocidade, a fiscalização é feita somente pelos agentes e policiais militares.

➤ **MULTAS APLICADAS (AITs transformados em multas)**

- Total de multas de trânsito aplicadas:
 - em 2005: 4.626 multas
 - em 2006: 8.117 multas
 - em 2007: 12.520 multas
 - em 2008: 11.852 multas
 - em 2009: 12.789 multas
- Participação percentual no total de multas aplicadas:
 - Agentes Municipais: 82,86% 2009 84,63% 2008
 - Polícia Militar : 17,14% 2009 15,37% 2008

➤ **RECURSOS DE MULTAS**

Foram analisados 680 recursos de multas no ano de 2009, tendo sido deferidos 216, correspondendo a 31,5%, valor acima dos valores adequados que ficam entre 10 e 20%, sendo que quanto mais próximos estiverem dos 10% melhor é o sistema de fiscalização como um todo, haja vista que é necessário se analisar todo o processo, desde os procedimentos dos agentes, preenchimento correto em letra legível do AIT com o enquadramento adequado contendo 5 dígitos, passando pela digitação, processamento dos AITs, distribuição dos recursos na JARI e análise dos recursos.

- **ASPECTOS LEGAIS**

Embora o município tenha criado o Departamento de Trânsito em 1999, o mesmo ainda não se encontra estruturado adequadamente para atender os deveres do ÓRGÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO definidos no artigo 24 (na área urbana), 21 (na área rural), 95 (autorização de obras e eventos na via e fora da via) e 93 (Análise de Edificações Geradoras ou Atratoras de trânsito), além de outros existentes no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

O município não tem legislação sobre a análise de Polos Geradores (artigo 93 do CTB) que deve ser realizada pelo órgão de trânsito municipal.

O Plano Diretor não contempla adequadamente as questões de trânsito necessitando ser revisto, assim como, a legislação de mudança de uso do solo que pode acarretar impacto no trânsito local e de passagem e a legislação de posturas municipais.

O Município tem Convênio com o Governo do Estado de São Paulo com a interveniência da Secretaria de Segurança Pública, pelo qual delega as atividades previstas no CTB no artigo 24 referentes às competências municipais, cabendo ao Estado exercer a fiscalização através da Polícia Militar e ao Município proceder a arrecadação das multas aplicadas.

O Município tem Permissão de Uso à Título Precário de dois trechos rodoviários, sendo um de 3.100 metros da SP-442/266 em direção à Cândido Mota e 67.449 m² correspondente à faixa de domínio da Rodovia 440/270 que dá acesso à SP-270.

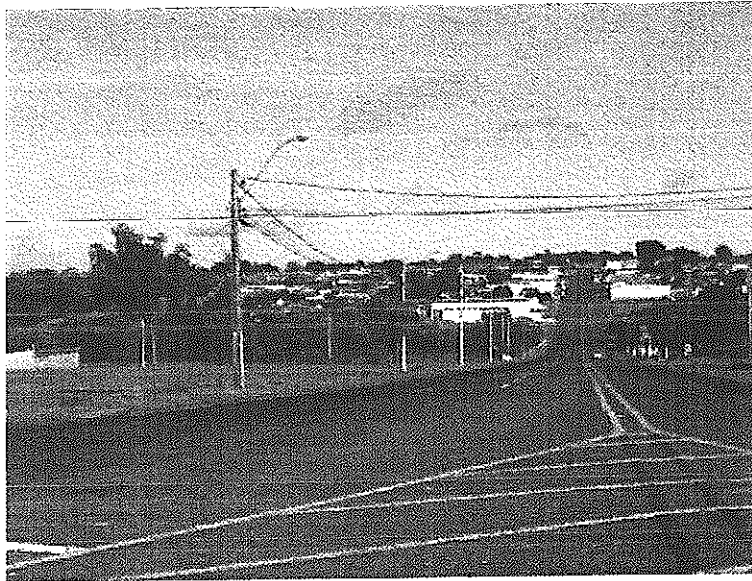


Figura 7- Trecho Rodoviário Urbano no acesso à cidade

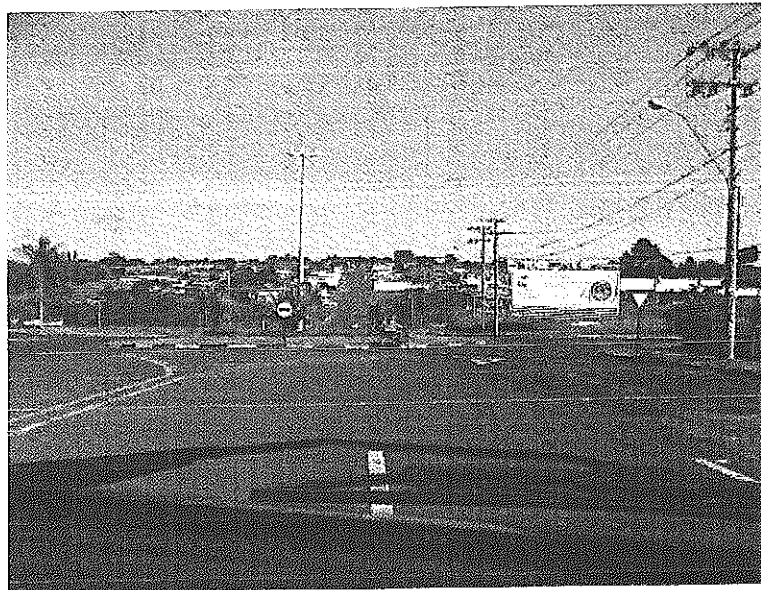


Figura 8- Acesso à cidade vindo de São Paulo

• ASPECTOS TÉCNICOS

O Plano Diretor elaborado em 2006 por obrigação legal aborda alguns aspectos relacionados ao trânsito ou a seu impacto que devem ser considerados.

No Título I, Capítulo II – Da Política Urbana, destaca o seguinte:

V – a ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) A utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) A proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) O parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura urbana;
- d) A instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura urbana correspondente;
- e) A deterioração de áreas urbanizadas
- f) A poluição e a degradação ambiental;
- g) A retenção especulativa de áreas urbanas já servidas por infraestrutura de serviços urbanos.

No Título II, artigo 14 do Capítulo II – Da Mobilidade Urbana são descritos os objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana do Município de Assis descritos abaixo e fundamentais para o desenvolvimento futuro da cidade:

- I. garantir as condições necessárias à circulação e à locomoção, facilitando os deslocamentos e o acesso a qualquer parte do Município;
- II. promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, por meio de uma rede integrada de vias, ciclovias e percursos para pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção, em conformidade com os parâmetros da Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT, que dispõe sobre a acessibilidade às edificações, ao mobiliário, aos espaços e equipamentos urbanos;
- III. garantir a fluidez do trânsito, inclusive no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico;
- IV. garantir a segurança o trânsito, com ênfase na educação;

- V. estabelecer plano de ação para trecho urbano de Ferrovia;
- VI. compatibilizar o uso do solo ao sistema viário;
- VII. promover melhorias nas transposições da ferrovia e das rodovias.

Foram consideradas como prioritárias para o desenvolvimento do Sistema de Mobilidade Urbana no Município de Assis as seguintes ações:

- I. a redefinição da hierarquização viária, prevendo-se recuos mínimos para as edificações, de acordo com a classificação das vias;
- II. o redimensionamento das vias de circulação, por meio da criação de anéis viários, rotatórias, marginais às rodovias e outros mecanismos que forem necessários;**
- III. a implantação do sistema de mão única de direção nas principais vias, num sistema binário alternado de vias;**
- IV. a implantação de sinalização horizontal, vertical e toponímica e otimização da sinalização semafórica, inclusive com a instalação de semáforos para pedestres;
- V. a instituição e implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, promovendo o acesso, com fluidez e segurança a toda área urbana e rural existente e a previsão futura;
- VI. a continuidade da implantação de ciclovias interligadas;
- VII. a eliminação das barreiras arquitetônicas, promovendo o acesso livre dos pedestres nas calçadas, e disciplinar o uso e a padronização do passeio público, mediante Lei Municipal específica.
- VIII. A regulamentação da fixação de vagas para estacionamento no interior dos imóveis, compatível com o uso e a demanda gerada;
- IX. A regulamentação e a fixação dos horários para operações de cargas e descargas dentro do perímetro urbano;
- X. A priorização do transporte coletivo sobre o individual.

O Plano Diretor entra no mérito de decisões puramente técnicas como é a definição de sentidos de direção de vias e plano de circulação que não podem ser generalizados sem embasamento de dados (ver incisos II e III grifados) e não define por outro lado, a obrigatoriedade da criação de legislação própria para análise de Polos Geradores de Tráfego ou Trânsito. Pelo Departamento de trânsito

que deve opinar com relação à medidas mitigadoras a serem apresentadas pelo empreendedor.

Foi também definido no Plano Diretor que seja elaborado Relatório de Impacto de Vizinhança para a análise de empreendimentos que sejam potencialmente incômodos ou impactantes ao meio urbano e rural que deverá ser definida por legislação municipal no prazo de 90 dias após a sua aprovação, sendo incluído nos itens a serem estudados, a geração de tráfego e demanda por transporte público, condições de acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque.

No Plano Diretor está definido também no Título VII, capítulo II que no prazo de 20 meses deveria estar pronto o Plano de Mobilidade Urbana sustentável e a redefinição da Hierarquização Viária, portanto, até 2008.

O Plano de Mobilidade não foi elaborado e o sistema viário não está classificado de acordo com o CTB (Trânsito Rápido, Arterial, Coletora e Local), fato esse que prejudica a gestão do Trânsito e a definição das ações necessárias a melhoria do trânsito do município.

A cidade é dividida pela linha férrea sendo que existem 11 pontos de travessia que afunilam o trânsito e permitem a ligação dos dois lados da cidade. Um dos locais de travessia é em desnível e os outros 10 ocorrem no nível da rua, sem cancela, em situações precárias de segurança para os pedestres e veículos.



Figura 9 - Única passagem em desnível pela ferrovia – Rua Decio do Canto Neubern e Rua Jovis Gonçalves de Souza



Figura 10 - Passagem em nível sem cancela



Figura 11- Passagem em nível com sinalização de advertência precária

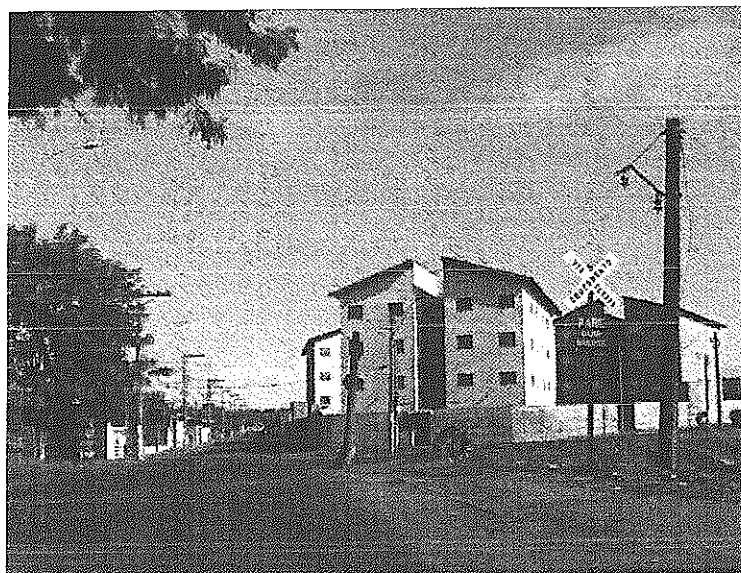


Figura 12 - Passagem em nível sem cancela

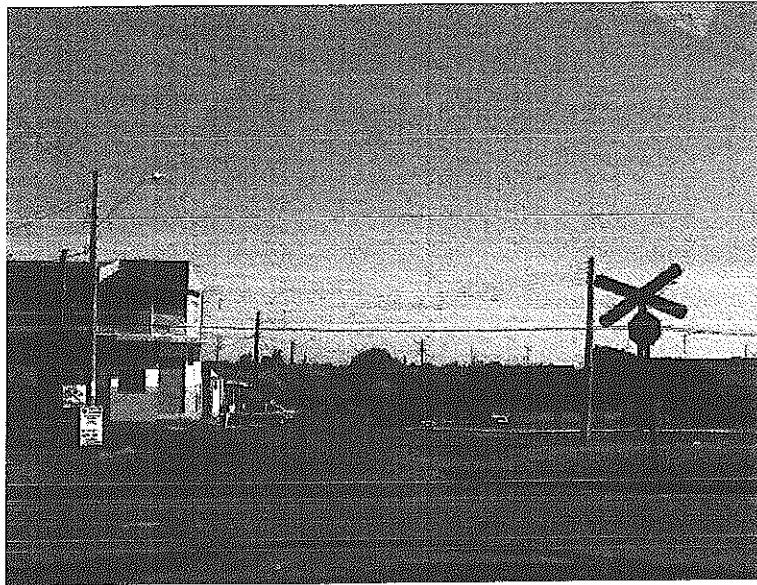


Figura 13 - Passagem em nível sobre a ferrovia sem cancela



Figura 14 - Estacionamento junto à via férrea

São realizadas pesquisas com relação aos acidentes e consulta à população sobre alterações da circulação das vias, ocasionando decisões mais pelos interesses dos participantes, sem muito embasamento técnico.

Existem cerca de 1.200 vagas de estacionamento rotativo pago funcionando com cartão, sendo que a definição das vias ou quadras onde o estacionamento é implantado é decidida sem procedimentos técnicos de projeto que relacionem o tipo de uso do solo com a rotatividade e a distância que as pessoas se dispõem a caminhar a pé até o local de destino. O sistema é controlado pelos jovens do projeto Legião Mirim conforme Convênio 10/2004 entre a Prefeitura e a Fundação Futuro que autoriza ao jovens a realizar a “fiscalização” do estacionamento rotativo pago tipo Zona Azul em Assis utilizando uma identificação visual. O termo não é adequado já que a fiscalização como “exercício do poder de polícia administrativa de trânsito” só pode ser realizada pelos agentes e pelo policiais militares credenciados pelo Diretor de Trânsito para exercer essa atividade. O trabalho que eles realizam pelo Convênio é vender talão e controlar o uso das vagas, colocando um aviso no vidro que identifica o infrator para o agente ou o policial que passa pelo local.

De qualquer maneira, é um trabalho de potencial risco de acidentes pelo fato dos jovens não saberem direito como se portar, haja vista fotos existente abaixo em que um deles estava posicionado no meio da rua observando os motoristas. O Departamento de Trânsito continua com a responsabilidade objetiva, conforme define o CTB no seu artigo 1º., por danos, omissão ou erro na Gestão do Trânsito.



Figura 15 - Monitor de Estacionamento Rotativo tipo Zona Azul com uniforme amarelo

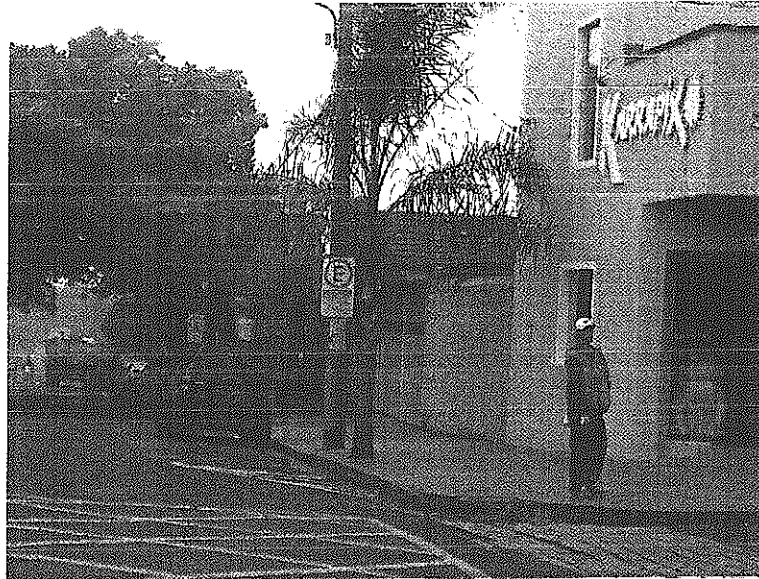


Figura 16 - Monitor de Zona Azul com uniforme verde

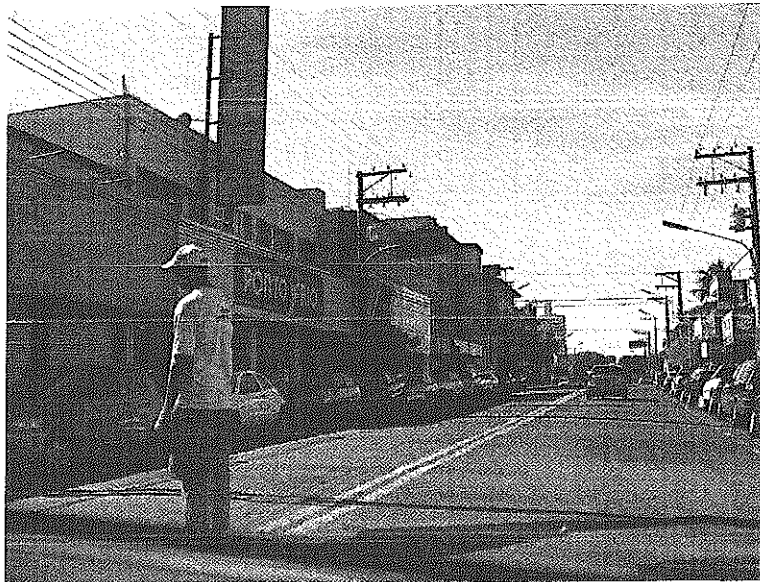


Figura 17 - Monitor de Zona Azul parado no meio da rua colocando em risco sua vida sem colete com camiseta amarela

Existe um espaço na via denominado camelódromo onde ficam os vendedores ambulantes, mas não existe área de pedestres específica para circulação com

prioridade para os pedestres e com impedimento ou restrições para a circulação de veículos.

Não existem restrições à circulação de caminhões na área urbana da cidade e a carga e descarga é realizada nos horários das placas de regulamentação.

A sinalização de regulamentação está em desacordo com a Resolução 180 do CONTRAN, não existindo padrão definido para a sinalização de regulamentação de circulação das vias, sendo que em alguns locais existe sinalização de obrigação, e outros de proibição, prevalecendo a proibição que define equivocadamente o sentido de circulação das vias, já que ele deve ser definido pela placa R24a.

Várias ondulações transversais estão em desacordo com a Res.39 e 336 que definem as dimensões e a sinalização vertical de advertência, sendo que muitas estão sem sinalização vertical, criando situação potencial de acidentes.

Existem vias importantes de ligação do município caracterizadas como arteriais que possuem valeta em sua extensão prejudicando a continuidade do fluxo veicular. A valeta como a ondulação transversal são considerados dispositivos de redução de velocidade entre as medidas do tipo "Traffic Calming", isto é, medidas de moderação do trânsito. Sendo assim, ficam inadequadas em um via que se pretende que o trânsito tenha fluidez.

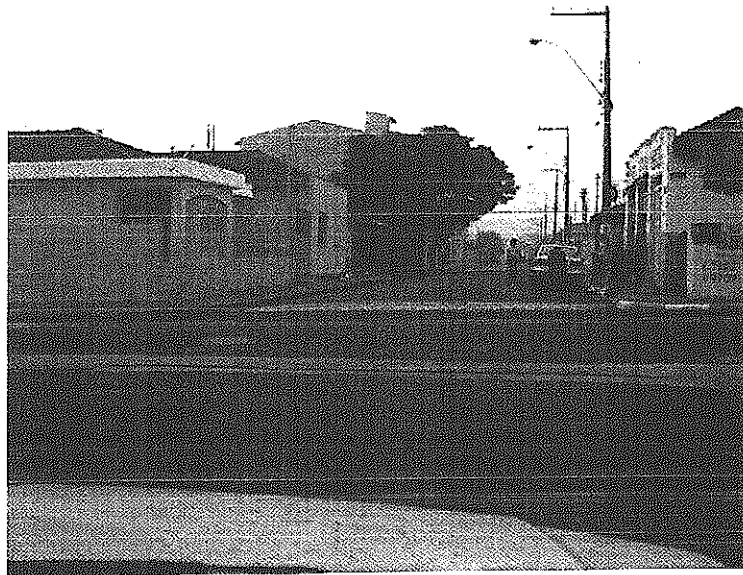


Figura 18 – Rua Humberto de Campos com valeta



Figura 19 - Valetas na Rua Humberto de Campos

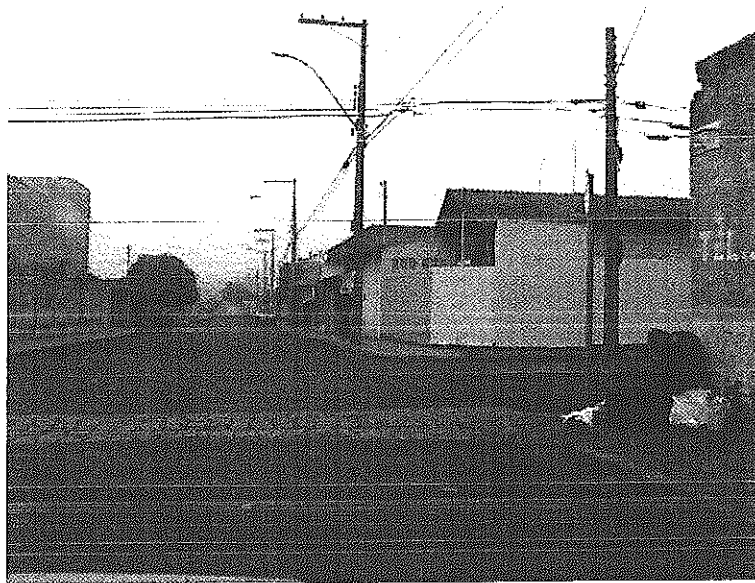


Figura 20 - Via com valeta e lixo na calçada obstruindo totalmente a passagem de pedestre

Existem ciclovias em operação não devidamente sinalizadas de acordo com a Resolução 180 e 236 do CONTRAN.

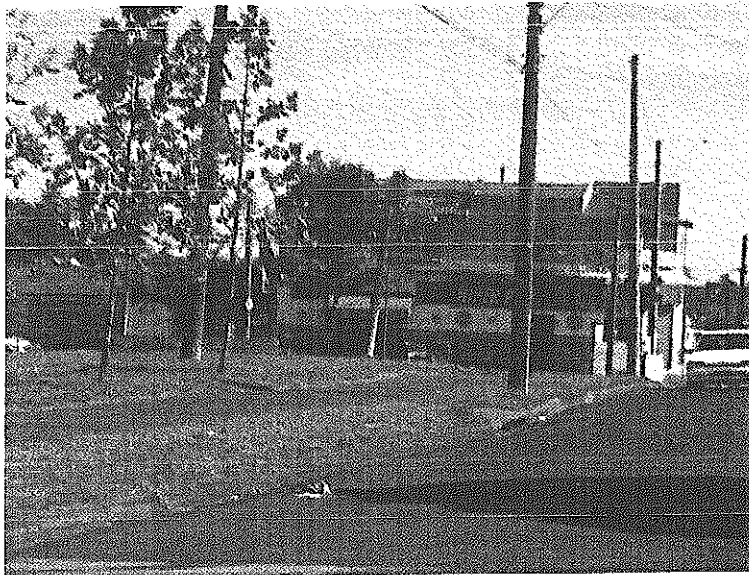


Figura 21 - Ciclovia sem sinalização na calçada do pedestre.

A sinalização de orientação de trânsito – placas verdes que fazem parte da Sinalização Vertical de Indicação contém informações publicitárias em desacordo com a proibição existente no CTB no artigo 82 “É proibido afixar sobre a sinalização

de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.”



Figura 22 - Placa de sinalização de Orientação com propaganda



Figura 23 - Placa com propaganda

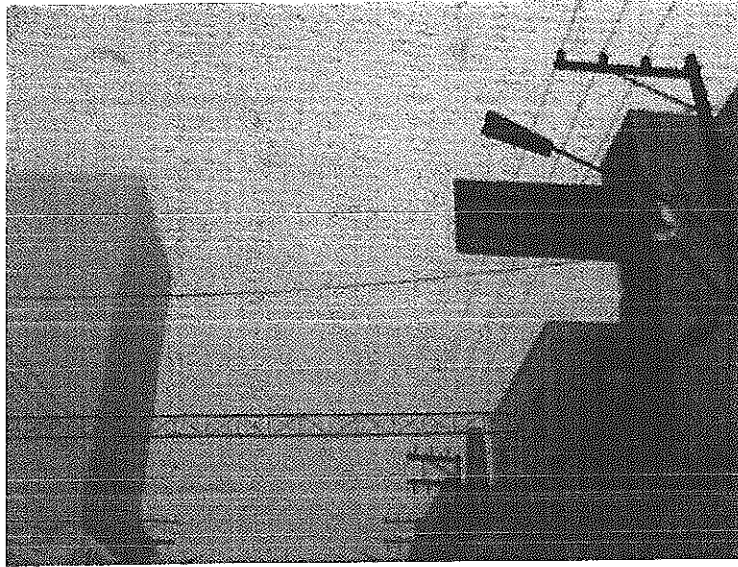


Figura 24 - Placa com propaganda



Figura 25 - Placa com propaganda

Não existe fiscalização de velocidade através de Equipamentos Eletrônicos de Controle de Velocidade conhecidos como Radares e nem equipamentos que fiscalizam avanço de semáforo vermelho.

A fiscalização é feita com os 6 agentes de Trânsito que registram nos Autos de Infração – AIT as infrações que são transformadas em multas no processamento

da Prodesp, sendo que 2 deles também realizam algumas atividades na área de educação de trânsito.

Existem 20 cruzamentos semaforizados sem coordenação

- Há seis controladores operando com contadores, com um reserva; 13 (treze) controladores BTC 2002, marca Brascontrol, com um reserva; e um controlador BTC 3000, marca Brascontrol, com um reserva.
- 02 funcionários são responsáveis pela programação semafórica e sua manutenção.

O Departamento de Trânsito identificou alguns pontos ou áreas considerados críticos como a interseção da Av. Abílio Duarte de Souza com Rua Felix de Castro, a R. Rui Barbosa no seu trecho central, R. Andre Penine, para o qual foi desenvolvido um projeto de binário, entre outros.

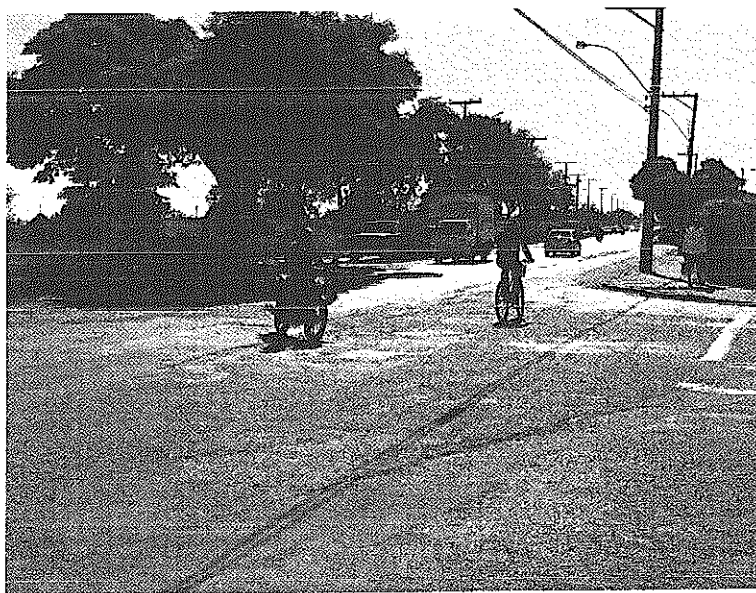


Figura 26 – Av. Abílio Duarte de Souza com R. Felix de Castro

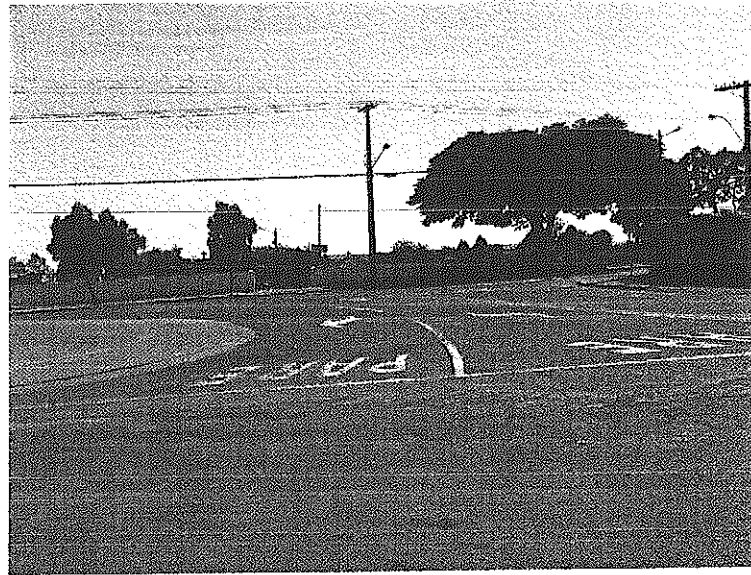


Figura 27- Av. Abílio Duarte de Souza com R. Felix de Castro

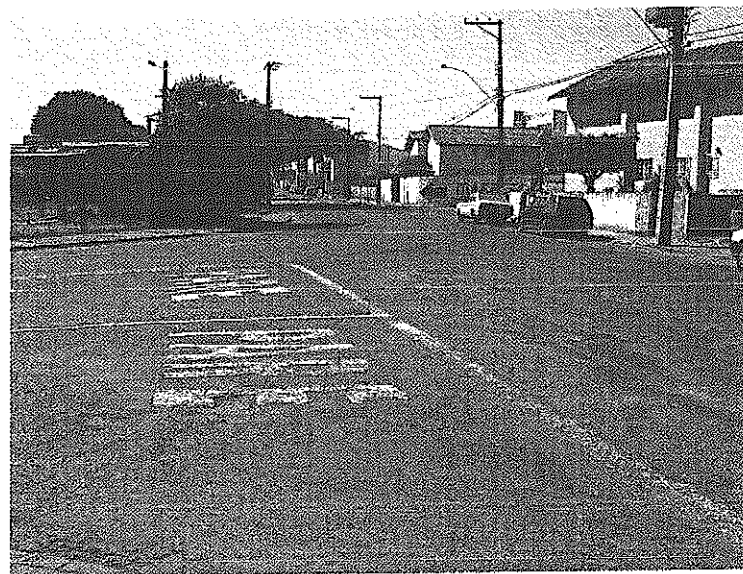


Figura 28 - R. Felix de Castro



Figura 29 - Av. Abílio Duarte de Souza com R. Felix de Castro

Na interseção da Av. Abílio Duarte de Souza com a R. Felix de Castro podem ser estudadas alternativas de colocação de semáforo com geometria feita por sinalização horizontal e eventualmente canalização, devido ao volume elevado de veículos que circulam no local, estudo que deve ser feito com base em levantamentos do fluxo e avaliação técnica para a tomada de decisão adequada pelo projetista. As pesquisas são fundamentais para a elaboração de projetos de circulação e segurança de trânsito que possibilitam a escolha da melhor solução para o problema específico, já que cada situação deve ser analisada de acordo com as questões existentes.



Figura 30 - Conversão perigosa na R. D. Antonio com Av. Otto Ribeiro de Figueiredo

Nesse local há a necessidade da verificação da demanda desse movimento e o volume diário por modo para que seja possível analisar as possíveis soluções, ainda mais que se encontra em trecho junto à circunscrição rodoviária com possível conflito de competências. O estudo talvez pudesse ser desenvolvido em conjunto, pois a solução pode necessitar de medidas no trecho rodoviário.

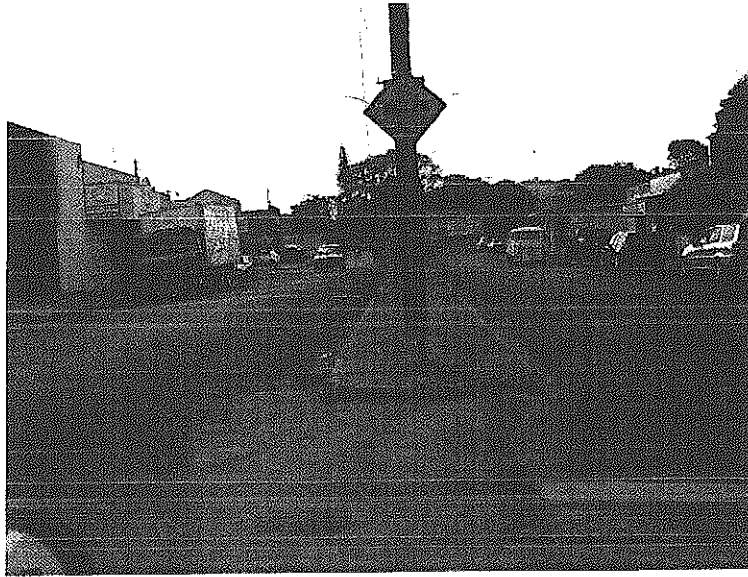


Figura 31- Valeta Av. Otto Ribeiro prejudicando a fluidez do trânsito com características de via arterial



Figura 32 – Av. Otto Ribeiro que irá possibilitar uma ligação de grande distância na cidade, transformando-se em uma via de características de arterial

A cidade possui várias edificações com características de Pólos Geradores de Trânsito como as Faculdades e Universidades, e algumas regiões onde se concentram edificações relativas ao atendimento hospitalar e indústrias, além de grandes colégios com movimentação concentrada de alunos e por consequência de veículos particulares.

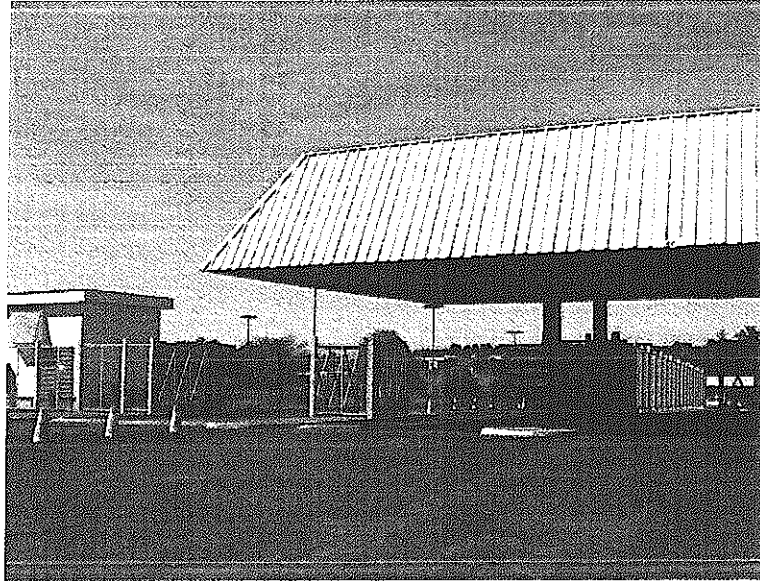


Figura 33 – UNIP



Figura 34 - FEMA

Há ainda um Terminal Rodoviário localizado na entrada da cidade, mas já na área urbanizada, relativamente próximo do centro.

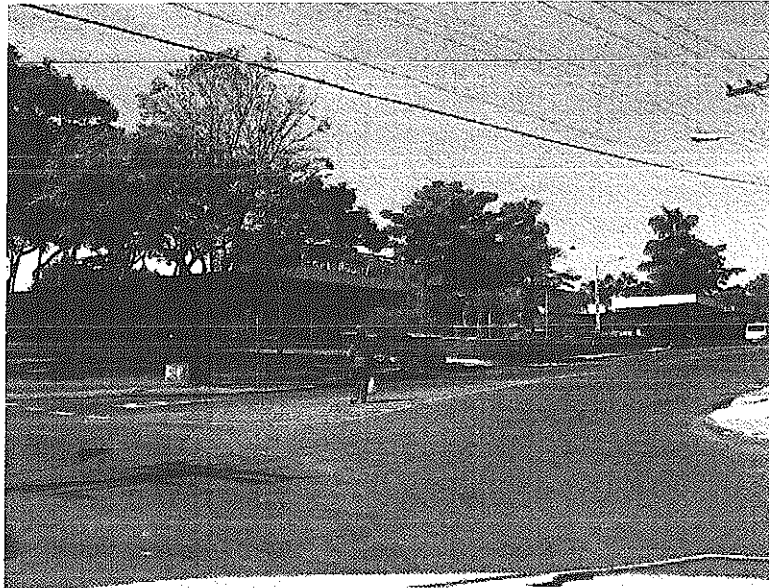


Figura 35 - Terminal Rodoviário

❖ EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O CTB no capítulo VI “da educação para o trânsito” define que:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

- O órgão de trânsito de Assis não tem uma Coordenadoria de Educação para o Trânsito e nem uma Escola Pública de trânsito, fundamentais para a realização de atividades educacionais na área de trânsito gerando mudanças positivas de comportamentos.

- São realizadas campanhas pelo Rádio, mídia impressa e distribuição de folhetos em vias públicas.

❖ TRANSPORTE PÚBLICO

Existe atualmente um Terminal Urbano de Transporte Público que é operado por empresa particular que tem a Concessão do Transporte.

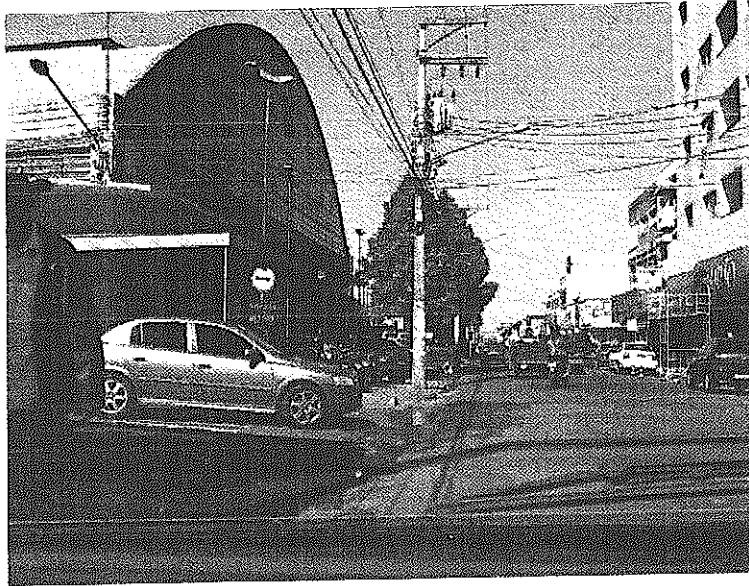


Figura 36 - Terminal Urbano localizado na área central da cidade

➤ REGULAMENTADO

- Frota: 18 de ônibus sendo 14 ônibus da frota operante



Figura 37 - Ônibus regulamentado

- O município tem cerca de 35 veículos, tipo peruas e vans escolares
- A frota de taxis regulamentados é de 70 veículos

➤ **TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR (FROTA ESTIMADA)**

- Frota de mototaxi: aproximadamente 300 veículos



Figura 38 - Mototaxi

- O transporte público irregular prejudica o sistema de transporte regulamentado

- Embora o transporte público por motocicletas esteja regulamentado a própria legislação tornou impraticável o credenciamento estando todos irregulares no momento.
- O transporte público é pouco utilizado devido a um histórico de má qualidade, o que tornou a frota de motocicletas e similares no município muito superior à média nacional e regional, sendo cerca de 30% do total da frota.

➤ **SINALIZAÇÃO DOS PONTOS DE PARADA DE ÔNIBUS:**

- A maior parte dos pontos de ônibus são demarcados por um poste e a menor parte com abrigo, muitos deles sendo demarcados por sinalização horizontal.

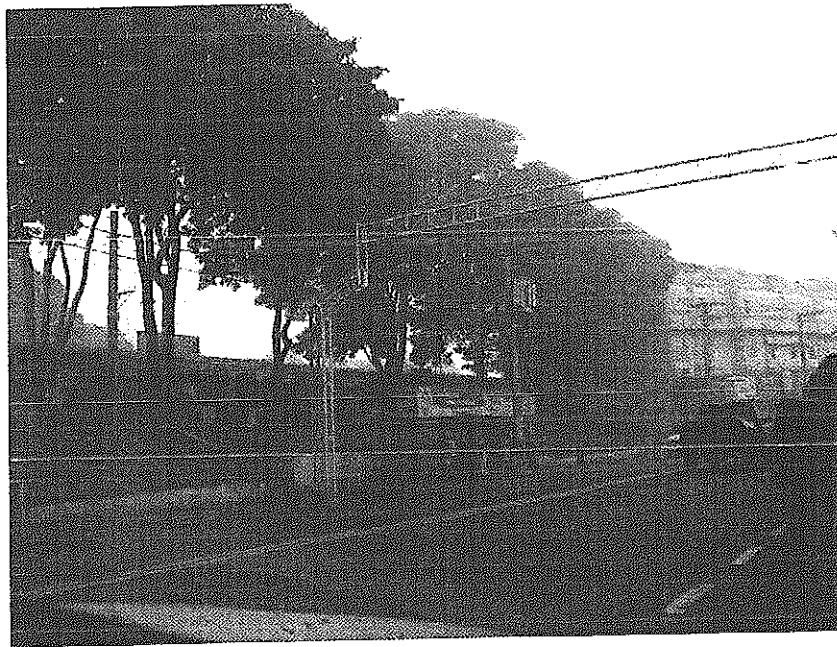
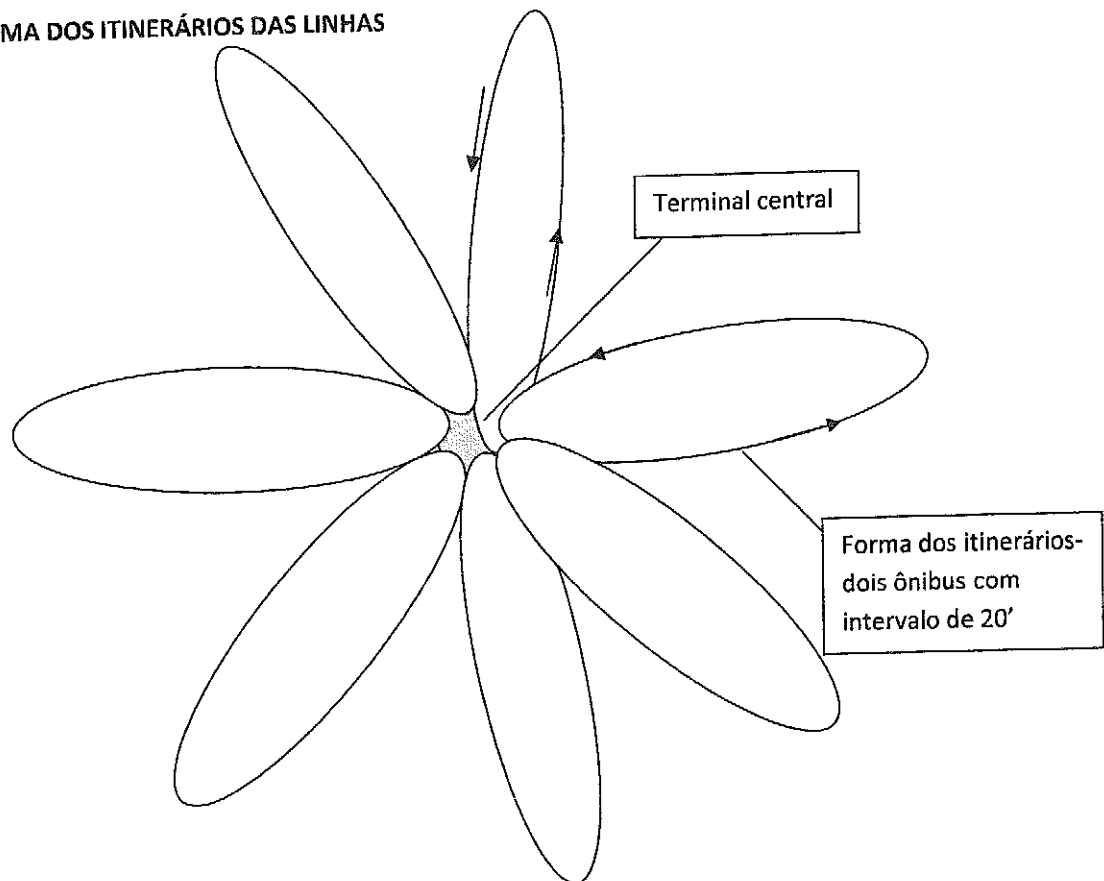


Figura 39 - Ponto de ônibus com cobertura junto ao Camelódromo

ESQUEMA DOS ITINERÁRIOS DAS LINHAS



• ASPECTOS FINANCEIROS

O Município arrecada cerca de R\$ 1 milhão por ano com pagamento de multas de trânsito, sendo que os recursos são aplicados em projetos conforme a necessidade. A aplicação dos recursos de multas é definida no CTB e na Resolução 191/06:

,Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito (Funset- Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito).

Res. 191

Art.1.º Referendar a Deliberação nº 33, de 03 de abril de 2002, que dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Explicitar as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, prevista no caput do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro:

I -A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como:

- a) dispositivos delimitadores;
- b) dispositivos de canalização;
- c) dispositivos e sinalização de alerta;
- d) alterações nas características do pavimento;
- e) dispositivos de uso temporário, e
- f) painéis eletrônicos.

II -As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

- a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;
- b) o cadastramento e implantação da sinalização;
- c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;
- d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e
- e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

III -O policiamento e a fiscalização são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.

IV -A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, tais como:

- a) publicidade institucional;
- b) campanhas educativas;
- c) eventos;
- d) atividades escolares;



- e) elaboração de material didático-pedagógico;
- f) formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e
- g) formação de agentes multiplicadores.

Art. 3º As ações relacionadas nesta Resolução têm caráter exemplificativo.

3. AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO: RELACIONAMENTO DOS PROBLEMAS E DAS NECESSIDADES

- Pelo levantamento de dados realizado, foi possível observar que o órgão de trânsito, por não estar estruturado adequadamente, tem dificuldades de executar seu deveres definidos no CTB , realizando suas atividades dentro de suas possibilidades com recursos humanos em número insuficiente e recursos materiais e financeiros incompatíveis com as necessidades e o porte da cidade que chega praticamente aos 100 mil habitantes.
- A sinalização de regulamentação, horizontal de advertência e de indicação não está adequada às Resoluções 180, 236 e 243 do Conselho Nacional de Trânsito e por isso, deve ser refeita, pois da maneira como está pode dar margem a recursos de multas que sejam aplicadas pela Autoridade de Trânsito- dirigente do órgão de municipal de trânsito- a partir das autuações feitas pelos agentes que devem ser treinados e credenciados pela Autoridade de Trânsito.

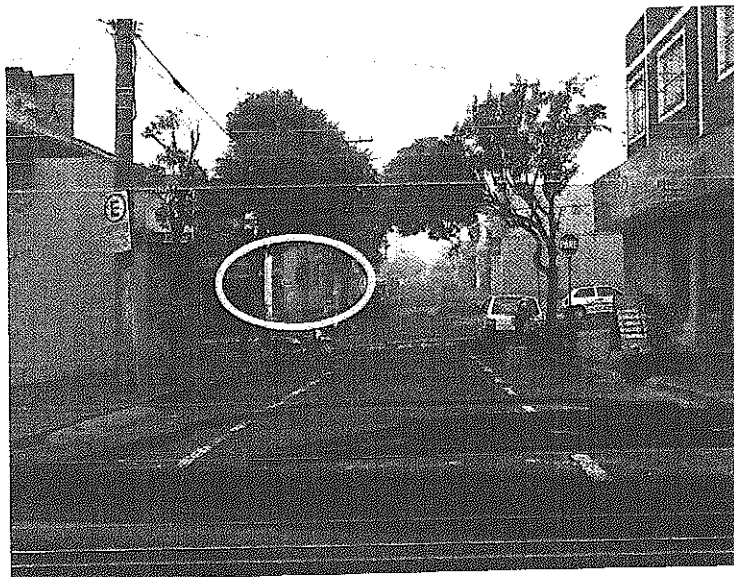


Figura 40 - Sinalização em desacordo com a Res. 180 do CONTRAN



Figura 41 - Sinalização em desacordo com a res. 180 do CONTRAN

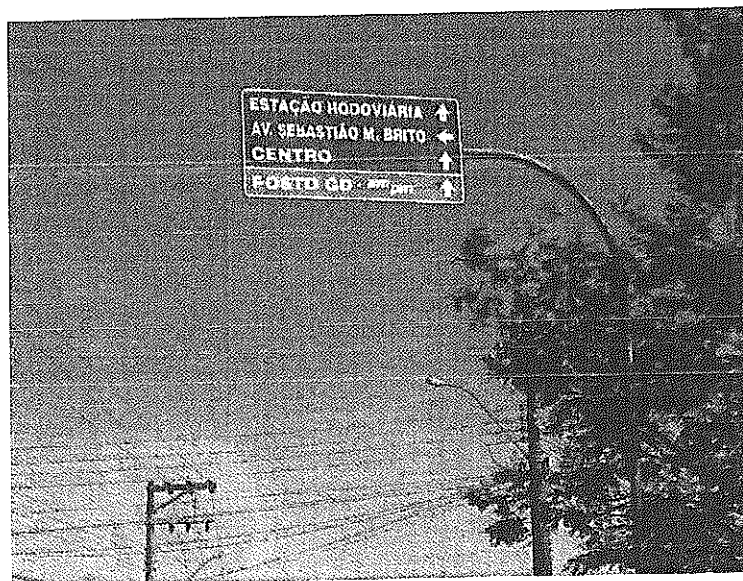


Figura 42 Sinalização de orientação com propaganda em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro



Figura 43 Sinalização Horizontal apagada



Figura 44 – Ondulação Transversal sem sinalização de advertência

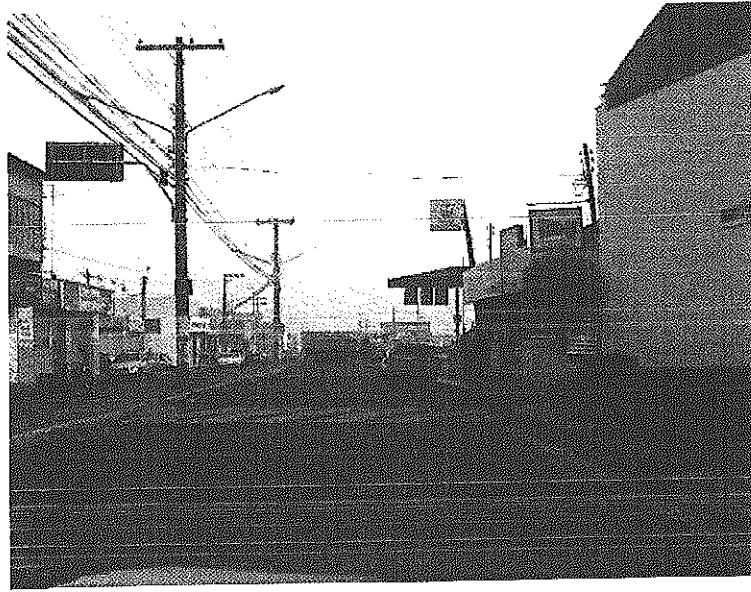


Figura 45 - Ondulação Transversal sem sinalização de advertência



Figura 46- Ondulação Transversal sem sinalização de advertência

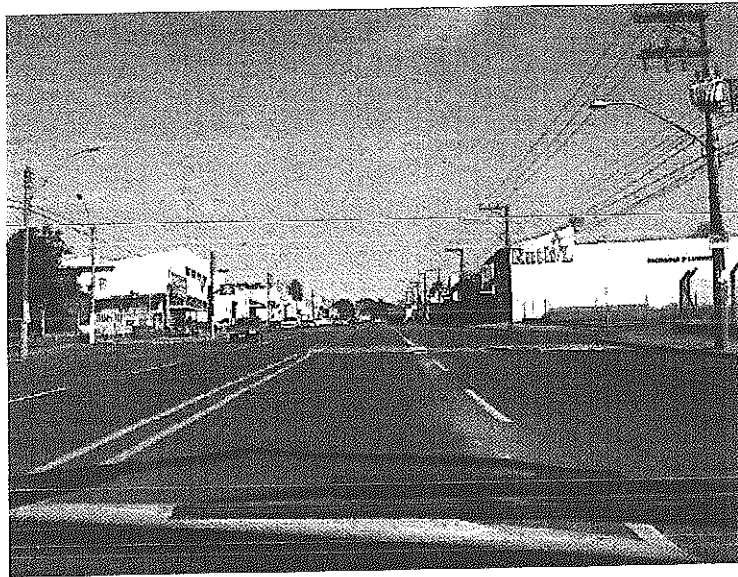


Figura 47- Ondulação Transversal sem sinalização de advertência em via arterial na entrada da cidade

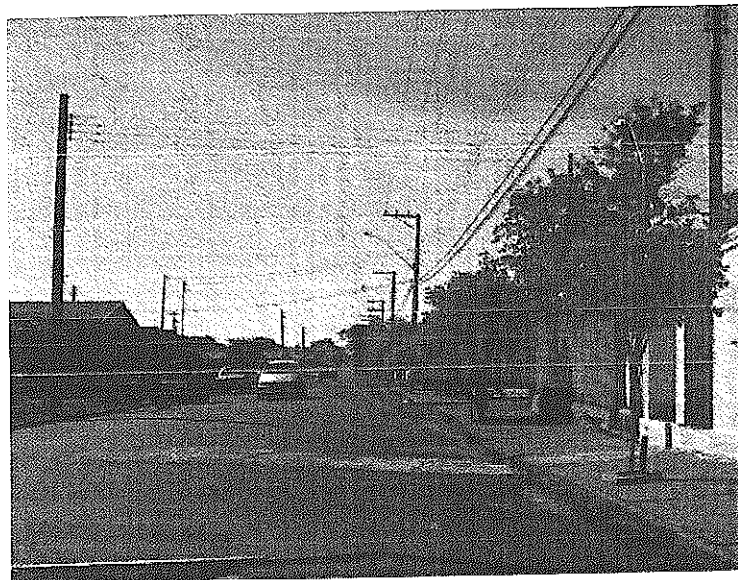


Figura 48- Ondulação Transversal sem sinalização de advertência

- O número de agentes é inferior ao índice estipulado no documento Roteiro de Municipalização distribuído pelo Departamento Nacional de Trânsito, que define uma relação de 1 agente para cada 1000 a 2000 veículos registrados,

perfazendo um total de no mínimo 30 agentes para Assis relativamente a frota registrada no município.

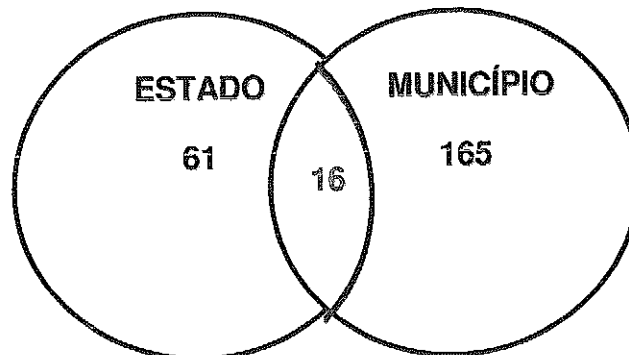
- Com relação à Educação para o Trânsito, o órgão de trânsito não está atendendo às exigências legais do CTB e está desenvolvendo parcialmente as atividades educacionais de trânsito através de 2 agentes que são destacados para essa atividade.

4. PROPOSTA DE NECESSIDADES/ BENEFÍCIOS /PRAZOS PARA IMPLANTAÇÃO:

➤ **ASPECTOS ORGANIZACIONAIS:**

- ❖ Reestruturar o órgão de trânsito municipal adequando-o com relação aos recursos humanos, materiais e financeiros.
- ❖ Criar cargos por concurso para atender as necessidades do item anterior
- ❖ Capacitar os engenheiros/arquitetos, educadores, advogados que serão contratos por concurso público.
- ❖ Treinar e capacitar os agentes para a realização das atividades de fiscalização (cerca de 70.enquadramentos relativamente às infrações com maior incidência dos 197 municipais) e de operação de trânsito

Competência na área urbana (enquadramentos)



ESTADO = 77

MUNICÍPIO = 181

- ❖ Criar Manual de Procedimentos de Fiscalização e Operação de trânsito para os Agentes de Trânsito com o objetivo de uniformizar seu comportamento e suas atividades

- ❖ Criar um seminário permanente com apoio psicopedagógico para os agentes de trânsito discutirem as situações enfrentadas e trabalharem questões técnicas e comportamentais no seu relacionamento com os cidadãos.
- ❖ Estruturar a área de estatística de acidentes de trânsito, realizando levantamentos e relatórios para serem utilizados pela área de engenharia e educação atividade obrigatória conforme definido na Resolução 296 do CONTRAN.
- ❖ Criar relatórios de atividades da JARI com os resultados de julgamentos e outras informações, com o objetivo de fornecer subsídios para as áreas de Engenharia, Educação e Fiscalização de trânsito.
- ❖ Criar relatórios gerenciais mensais e anuais que organizem as informações e dados estatísticos técnicos e estatísticos que possam subsidiar a elaboração de um Plano Plurianual de Ações de Trânsito

➤ ASPECTOS LEGAIS

- ❖ Atualizar o Plano Diretor com conceitos de trânsito e com o sistema viário classificado.
- ❖ Elaborar e aprovar legislação de Polos geradores de Trânsito.
- ❖ Rever os Convênios com o Governo do Estado sobre trânsito atualizando-os.
- ❖ Rever o Convênio sobre Estacionamento Rotativo Pago

➤ ASPECTOS TÉCNICOS

- ❖ Rever e implantar a sinalização de trânsito adequando-a às Resoluções 160, 180, 236 e 243 do CONTRAN e outras que vierem a ser aprovadas relativas à sinalização.
- ❖ Sinalizar as ondulações transversais, adequando-as à Res. 39/98
- ❖ Sinalizar as passagens ferroviárias em nível, colocando cancelas e outros dispositivos de segurança para pedestres, ciclistas e motoristas em geral.

- ❖ Definir a vocação da cidade e as Políticas Públicas com relação ao Uso do Solo, Trânsito e Transportes com atenção especial em relação à Região Central situada na Av. Rui Barbosa e adjacências, que hoje é o coração comercial e de serviços (por exemplo: estacionamento rotativo que irá atrair mais usuários e dificultar o trânsito de passagem; proibição de estacionamento que provocará melhor fluidez e dificultará o acesso às lojas; transformação em área de pedestres com previsão de áreas de estacionamento rotativo ou privado no entorno, transferindo o trânsito de passagem para as vias paralelas, etc).
- ❖ Classificar o sistema viário com base no CTB
- ❖ Retirar valetas do sistema viário principal
- ❖ Elaborar e implantar estudos de fluidez e segurança de trânsito para sistema viário principal
- ❖ Elaborar Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
- ❖ Elaborar Programa de Redução de Acidentes
- ❖ Elaborar Programa de Circulação Segura e Confortável para os Pedestres
- ❖ Elaborar o Programa de Orientação de Trânsito - POT
- ❖ Definir Política de Estacionamento para a cidade
- ❖ Rever a programação semaforica das interseções semaforizadas
- ❖ Elaborar Programa de Controle de Velocidade
- ❖ Realizar operações de trânsito planejadas e sistematizadas
- ❖ Elaborar Plano Cicloviário para o município
- ❖ Criar a Escola Pública de Trânsito
- ❖ Elaborar Programas de Educação de Trânsito
- ❖ Elaborar pesquisas de opinião
- ❖ Elaborar campanhas
- ❖ Elaborar pesquisa Origem/Destino -OD
- ❖ Rever os itinerários dos ônibus com o objetivo de atender a demanda observada na OD

- ❖ Adequar a localização dos pontos de ônibus considerando-se que os usuários dos ônibus são pedestres antes de adentrar nos veículos e necessitam de ambiente adequado para caminhar e esperar os ônibus e às questões de segurança para acessar os mesmos.

5. PROGRAMA PRIORITÁRIO DE TRÂNSITO

Serão listadas neste capítulo as atividades consideradas prioritárias para o município por determinação legal e por questões técnicas conforme descrito a seguir com sugestões de prazos.

| No. Item | Título /Descrição | Sugestão de Prioridade | Prazo Sugerido |
|----------|---|------------------------|----------------|
| 1 | Reestruturar o órgão de trânsito municipal adequando-o com relação aos recursos humanos, materiais e previsão orçamentária. | 1 | 2 meses |
| 2 | Definir a vocação da cidade e as Políticas Públicas com relação ao Uso do Solo, Trânsito e Transportes com atenção especial em relação à Região Central situada na Av. Rui Barbosa e adjacências, que hoje é o coração comercial e de serviços. | 1 | 2 meses |
| 3 | Hierarquização do Sistema Viário com base no CTB | 1 | 2 meses |
| 4 | Prever verba orçamentária e criar cargos por concurso para atender as necessidades do item anterior | 1 | 3 meses |
| 5 | Capacitar engenheiros/arquitetos, educadores, advogados que serão contratados por concurso. | 1 | 4 meses |
| 6 | Treinar e capacitar agentes para atividades de trânsito | 1 | 2 meses |
| 7 | Rever os Convênios com o Governo do Estado sobre trânsito, atualizando-os. | 1 | 2 meses |
| 8 | Elaborar e implantar estudos de fluidez e segurança de trânsito para sistema viário principal. | 1 | 6 meses |
| 9 | Sinalizar as ondulações transversais, adequado-as à Res. 39/98 | 1 | 3 meses |
| 10 | Sinalizar as passagens ferroviárias em nível, colocando cancelas e outros dispositivos de segurança para pedestres, ciclistas e motoristas em geral. | 1 | 4 meses |
| 11 | Plano de Mobilidade Urbana Sustentável | 1 | 4 meses |



| | | | |
|----|--|---|--|
| 12 | Criar a Escola Pública de Trânsito | 2 | |
| 13 | Elaborar Programas de Educação de Trânsito. | 2 | |
| 14 | Rever e implantar a sinalização de trânsito adequando-a as Resoluções 160, 180, 236 e 243 do CONTRAN e outras que vierem a ser aprovadas relativas à sinalização. | 2 | |
| 15 | Elaborar Programa de Circulação Segura e Confortável para os Pedestres | 2 | |
| 16 | Retirar valetas do sistema viário principal | 2 | |
| 17 | Elaborar e aprovar legislação de Polos geradores de Trânsito. | 2 | |
| 18 | Criar Manual de Procedimentos de Fiscalização e Operação de trânsito para os Agentes de Trânsito com o objetivo de uniformizar seu comportamento e suas atividades | 2 | |
| 19 | Rever a programação semaforizada das interseções semaforizadas | 3 | |
| 20 | Elaborar Programa de Controle de Velocidade | 3 | |
| 21 | Criar relatórios gerenciais mensais e anuais | 3 | |
| 22 | Criar relatórios da JARI | 3 | |
| 23 | Estruturar a área de estatística de acidentes de trânsito | 3 | |
| 24 | Realizar operação de trânsito planejado e sistematizado | 3 | |
| 25 | Criar programas de redução de acidentes | 3 | |
| 26 | Atualizar plano diretor com conceitos de trânsito e com o sistema viário classificado | 3 | |
| 27 | Criar seminário permanente com apoio psicopedagógico para que os agentes de trânsito possam discutir as situações enfrentadas, trabalhar questões técnicas e comportamentais no seu relacionamento com os usuários das vias. | 4 | |
| 28 | Definir políticas de estacionamento para a cidade | 4 | |
| 29 | Rever o convênio sobre estacionamento rotativo pago | 4 | |
| 30 | Criar plano para cicloviarias | 4 | |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 31 | Elaborar pesquisa de opinião | 5 | |
| 32 | Elaborar campanhas | 5 | |
| 33 | Elaborar pesquisa de origem e destino O/D | 5 | |
| 34 | Rever os itinerários dos ônibus com o objetivo de atender a demanda observada pela O/D | 5 | |
| 35 | Adequar à localização dos pontos de parada dos ônibus considerando que os usuários são pedestres antes de adentrar nos veículos e necessitam de ambiente adequado para caminhar e esperar os ônibus e as questões de segurança para acessar os mesmos | 5 | |

A partir desse quadro de sugestões de ações e suas prioridades, poderá ser elaborado um cronograma e definido, através de um Planejamento Estratégico, um Plano de Ações Plurianual no Trânsito, com objetivos e metas claros que possibilitarão que o Município de Assis possa, a médio prazo, estar muito bem estruturado com relação ao trânsito de sua cidade, podendo realizar sua gestão de forma adequada às suas necessidades e com muito bons resultados.

EQUIPE TÉCNICA

Maria da Penha Pereira Nobre

Roberto Antonio Farah

EQUIPE DE APOIO

Andreia Guerra

Ney Mendes Junior

Rua Comendador Gabriel Calfat, 440 – CEP 05621-000 – São Paulo – SP
☎ 11- 3771-5459/ 3746-6010
planotran@planotran.com.br
www.planotran.com.br

1.

PROGRAMA PARA ALTERAÇÃO DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

1.1. INTRODUÇÃO

Com a intenção é contribuir para a mudança de comportamento dos usuários do sistema, é preciso conscientizar as pessoas a adotarem atitudes seguras nos seus deslocamentos enquanto usuários do trânsito, propiciando assim mais segurança para si mesmo e para outras pessoas nesse espaço social. É imprescindível ressaltar que trânsito não se resume a espaço específico para condutores de veículos automotores e sim para todos que o utilizam, nos diversos papéis que assumem: pedestres, ciclistas, passageiros de veículos, motoristas e motociclistas.

Para garantir mobilidade e segurança no trânsito devem ser tomadas ações apoiadas em três pilares: engenharia, fiscalização e educação.

Entende-se por engenharia de tráfego o conjunto de estudos, projetos e serviços, como a melhoria de raios de giro, avanços de passeio para melhorar a travessia de pedestres, sinalização vertical, horizontal e semaforica, com o objetivo de disciplinar o uso e proporcionar condições seguras de utilização das vias públicas.

A fiscalização de trânsito é o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro.

A educação de trânsito permite formar cidadãos mais conscientes e preparados para enfrentar os desafios do trânsito.

Assis pretende facilitar os deslocamentos dos usuários do sistema e controlar os acidentes de trânsito. Por determinação legal os órgãos de trânsito devem coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, com objetivo de reduzir os acidentes, e no caso destes existirem, que sejam menores suas consequências.

Por ser pólo comercial da região, o município de Assis recebe uma contribuição diária de frota flutuante que contribui para um acréscimo significativo no trânsito local, não apenas nas vias centrais, como também nos principais corredores de tráfego e vias de acesso.



- **Rota de tráfego sul-centro** – Acesso da SP-442 /Rodovia Benedito Pires de quem vem de Cândido Mota.
- **Av. Rui Barbosa – trecho da Av. Otto Ribeiro até Praça Arlindo Luz** – principal via comercial da cidade, com agências bancárias, lojas, restaurantes, escolas, hotéis, igreja, Prefeitura, óticas, etc. Possui elevado volume de tráfego e é classificada como via arterial e faz a ligação para todas as regiões da cidade. Tem intensa travessia de pedestres. Atualmente tem as conversões à esquerda proibidas nos semáforos, entretanto são permitidas todas as conversões para a Av. Rui Barbosa.

O presente trabalho não é projeto executivo para implantação de sinalização. Trata-se de definição de rotas de tráfego e de alteração de circulação, além de definição de preferenciais para melhorar as condições da mobilidade urbana da cidade de Assis.

1.2. OBJETIVOS

Os objetivos do estudo para Alteração do Sistema de Circulação de Tráfego são: melhorar as condições operacionais das vias e definir as vias preferenciais de circulação, reduzir os riscos de acidentes de trânsito, garantir a mobilidade e segurança de veículos e pedestres, minimizar os riscos de atropelamentos, entre outras melhorias.

Os objetivos específicos são:

- Alteração das características operacionais de diversas vias;
- Alteração da classificação que trata o artigo 60 do Código de Trânsito Brasileiro de diversas vias;
- Manter o atual número de vagas de estacionamento;
- Redução de acidentes de trânsito;
- Indicação de materiais de sinalização, com especificações e quantitativos aproximados para as intervenções propostas.

1.3. JUSTIFICATIVA

A qualidade de vida da população, em especial dos usuários do sistema do tráfego urbano, tanto em pequenos deslocamentos, quanto ao trânsito de passagem, com a expectativa de melhorar a segurança, a fluidez e o conforto



dos usuários. Desta forma, trabalhar na prevenção dos impactos será um diferencial importante para a redução dos incômodos à população gerados com o aumento do número de veículos nas vias.

Os altos índices de motorização na região indicam a tendência de congestionamentos, principalmente em horários de pico. O município de Assis, por exemplo, possui frota atual (2011) de 69.125, onde constatamos índice de 72,6 veículos para um grupo de 100 habitantes (população 2010 = 95.156).

Segue dados de algumas cidades de região para comparação:

| Município | População 2010 | Frota 2009 | * Índice de Motorização | % Automóveis | % Motociclos |
|---------------------|----------------|------------|-------------------------|--------------|--------------|
| Assis | 95.156 | 48.445 | 50,9 | 56,5% | 32,0% |
| Cândido Mota | 29.911 | 11.126 | 37,2 | 60,8% | 21,9% |
| Tarumã | 12.883 | 3.901 | 30,3 | 57,1% | 16,1% |
| Maracaí | 13.344 | 5.300 | 39,7 | 59,1% | 24,7% |
| Paraguaçu Pta. | 42.281 | 15.918 | 37,6 | 60,3% | 28,0% |
| Quatá | 12.828 | 3.991 | 31,1 | 72,6% | 14,2% |
| Rancharia | 28.773 | 10.366 | 36,0 | 63,3% | 22,6% |
| Echaporã | 6.318 | 1.588 | 25,1 | 67,7% | 14,0% |
| Marília | 216.684 | 99.654 | 46,0 | 62,7% | 28,0% |
| Presidente Prudente | 207.625 | 103.460 | 49,8 | 62,8% | 25,0% |
| Ourinhos | 103.026 | 45.298 | 44,0 | 56,3% | 30,8% |
| São Paulo | 11.244.369 | 5.767.822 | 51,3 | 77,6% | 12,8% |

Fonte: IBGE

* Índice de Motorização por 100 habitantes é a relação entre o número de veículos existentes e um grupo de população (100) residente, em um mesmo período de tempo.

Quanto maior o índice de motorização, maior a quantidade de pessoas que possuem veículos e, por conseguinte, maior a possibilidade de problemas decorrentes da circulação de veículos.

transporte coletivo. Trecho alternando em aclive e declive entre trechos planos; trânsito de pedestres e ciclistas; possui estacionamento regulamentado, semáforos e sinalização horizontal e vertical, proibição de conversões à esquerda nos semáforos, entretanto permitidas nas transversais com grande risco de acidentes, principalmente de pedestres e motociclistas. Velocidade praticada de 49 km/h (85 percentil).

Adotou-se o sentido único de circulação de quem vem do leste para o centro, ou seja, da Av. Otto Ribeiro para a R. José Teodoro, em acolhimento aos usuários, especialmente os visitantes, além da facilidade operacional, pois quem vem da região leste, pode seguir em frente na interseção da Av. Otto Ribeiro sem a necessidade de desviar do trajeto esperado. Para quem acessa a Av. Rui Barbosa, nesse trecho, de alguma transversal, não faz tanta diferença o sentido de circulação.

Justifica-se a alteração para sentido único de circulação, preservando-se o estacionamento, considerando o aumento contínuo da frota.

Para apoiar essa alteração e receber o tráfego no sentido contrário temos a R. Floriano Peixoto e R. Padre David do lado sul e R. Smith Vasconcellos e R. Santa Rosa do lado norte.

R. Josino de Andrade e R. Montes Claros / R. Fernão Dias e Tv. Brasil

Para facilitar o tráfego para a Av. Abílio Duarte de Souza e o acesso para a SP-333 / Rodovia Rachid Rayes sentido de Echaporã e Marília, adotou-se o sentido único da R. Josino de Andrade e R. Montes Claros e no sentido centro o apoio ficou pela Travessa Brasil e R. Fernão Dias.

- Ligação da Av. Dr. Getúlio Vargas a SP-442 / Rodovia Benedito Pires (ligação Assis - Cândido Mota)

Embora mantido duplo sentido de circulação na Av. Dr. Getúlio Vargas, optou-se pela inversão de circulação da R. Rangel Pestana em direção ao centro, seguindo pela R. José Vieira da Cunha e Silva até a SP-442 / Rodovia Benedito Pires.

Em sentido contrário altera-se a circulação da R. Ângelo Bertocini, da Av. Otto Ribeiro até a Av. Rui Barbosa, seguindo pela R. Duque de Caxias até Av. Glória, onde o usuário decide para onde pretende seguir, à esquerda para acessar Av. Dr. Getúlio Vargas e Av. Dom Antonio e à direita para R. José Nogueira Marmontel, Av. Abílio Duarte de Souza e região leste.

Essa alteração trará benefícios aos usuários, em vários aspectos, como uma única via de ligação para o caminho desejado, redução do risco de acidentes e de desatenção dos motoristas.



- Av. Marechal Deodoro

Considerando a adoção de sentido único na Av. Rui Barbosa, a Av. Marechal Deodoro é a última via de acesso para a região norte, saindo direto na interseção da Av. Dom Antonio, além de facilitar o acesso à R. João Pessoa e a bairros populosos como a Vila Operária e região oeste.

- R. 11 de Junho e R. José de Alencar / R. São Paulo e R. José Teodoro

No final da Av. Rui Barbosa, adotou-se o sentido único na Travessa Sorocabana para acessar a R. 11 de Junho e R. José de Alencar no sentido da Av. Otto Ribeiro e o sentido contrário desta última para a Av. Rui Barbosa pelas R. São Paulo e R. José Teodoro até a R. Floriano Peixoto.

- R. Vicente Fernandes de Figueiredo / R. Leonor

A Av. Otto Ribeiro é uma via arterial que faz a ligação da região nordeste e leste da cidade para bairros populosos como a Vila Operária, Vila Ribeiro e Vila Prudenciana, além da ligação com as cidades de Cândido Mota e Tarumã. Considerando também que essa via, que tem pista dupla com canteiro central, é interrompida a partir da interseção R. São Paulo. Para facilitar o tráfego e reduzir os atuais índices de acidentes, adotou-se o sentido único de circulação, formando um sistema binário no sentido da Av. Vereador David Passarinho pela R. Vicente Fernandes de Figueiredo, R. A. Palhares e R. Anhumas e no sentido contrário, ou seja, para quem segue da Av. Ver. David Passarinho para a Av. Otto Ribeiro pela R. Machado de Assis, trecho da R. Vicente Fernandes de Figueiredo e R. Leonor.

Outras vias com necessidade de alteração de circulação devido ao intenso tráfego e a geração de diversos acidentes de trânsito:

- R. Dr. Teixeira de Camargo / Av. Siqueira Campos / R. Otacílio Dorácio Mendes

A R. Dr. Teixeira de Camargo tem característica de via arterial e a Av. Siqueira Campos de via coletora. Com a alteração proposta, essas vias passarão a ter características arteriais, no sentido bairro pela R. Dr. Teixeira de Camargo e sentido centro pela R. Siqueira Campos, contando com o apoio da R. Otacílio Dorácio Mendes para facilitar os deslocamentos internos do bairro.

- R. André Perine / R. Piratininga

A R. André Perine classifica-se como via coletora pelas suas características. Possui várias interseções e os índices de acidentes em constante crescimento.



Para organizar esse tráfego adotou-se o sentido único na R. André Perine no sentido centro e sentido bairro na R. Piratininga.

- Sentido único de circulação em outras vias

Diversas vias podem ter sentido único de circulação para melhorar as condições de segurança e fluidez como a Av. Armando Sales de Oliveira formando binário com R. Humberto de Campos; R. Dona Senhorinha de Souza e R. Jeribatiba; R. Chicão Teixeira; entre outras.

No Residencial Assis IV encontramos diversos problemas de tráfego além da intervisibilidade comprometida nas interseções, razão pela adoção de sentido único, formando um pequeno anel a partir da Av. Dr. Getúlio Vargas pelas seguintes vias: R. José F. Pereira, R. Décio do Canto Neubern, prolongamento da R. Mons. David até a Av. Dr. Rui Barbosa.

1.4.1.1. Produto

1.4.1.1.1. Indicação de sinalização viária a ser adotada

1.4.1.1.1.1. Sinalização viária

A sinalização de trânsito é um sistema de comunicação visual para transmissão de informações necessárias aos usuários das vias com a expectativa de alterar seu comportamento, visando a sua segurança e mobilidade nos deslocamentos.

O usuário deve receber as informações da situação da via no campo de sua visão e com tempo de reação suficiente para tomada de decisão de suas ações com segurança.

Tem por objetivo regulamentar obrigações, limitações, proibições e restrições; advertir sobre condições perigosas e alterações, características físicas, etc; indicar destinos e distâncias, pontos de interesse turístico ou de serviços e transmitir mensagens educativas.

A sinalização deve ser adequada, evitando excessos, insuficiência ou deficiência. Deve ser padronizada, seguindo um padrão legalmente estabelecido. Deve ser eficaz, ter distância adequada de visibilidade e transmitir mensagens simples, claras e precisas. Necessita de visibilidade diurna e noturna.

1.4.1.1.1.1.1. Sinalização Vertical

A sinalização vertical são sinais apostos em placas fixadas em suportes especiais na lateral ou sobre a pista, tem vida útil maior, entretanto deve ser

pep

mantida por danos advindos de acidentes de trânsito ou outros incidentes. Deve ser lavada em períodos regulares para manter suas características originais.

Conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito editado pela Resolução 180/05 do Contran:

"A sinalização vertical tem a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotar comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança, ordenar os fluxos de tráfego e orientar os usuários da via.

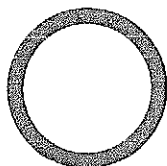
A sinalização vertical é classificada segundo sua função, que pode ser de:

- regulamentar as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via;*
- advertir os condutores sobre condições com potencial risco existentes na via ou nas suas proximidades, tais como escolas e passagens de pedestres;*
- indicar direções, localizações, pontos de interesse turístico ou de serviços e transmitir mensagens educativas, dentre outras, de maneira a ajudar o condutor em seu deslocamento."*

PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO:

A sinalização vertical de regulamentação deve transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias.

Características dos sinais de regulamentação:



OBRIGAÇÃO /
RESTRIÇÃO



PROIBIÇÃO

Dimensões: diâmetro = 0,50 m

Característica do sinal R-1:



R-1

Dimensões: lado = 0,25 m

gpe

1.4.1.1.1.2. Sinalização Horizontal

A sinalização horizontal é a inscrição no pavimento. É formada por marcas, símbolos e legendas, demarcadas sobre o leito viário, cuja função é organizar o fluxo de veículos e pedestres, como linhas de separação de fluxos de tráfego, linhas do bordo, canalizações, legendas, faixas de pedestres, etc. Para sua implantação, são empregados materiais especiais de alta performance, como tintas acrílicas, plásticos e termoplásticos, de vida útil variável de 06 (seis) meses a 02 (dois) anos, sendo que no final de cada período a sinalização deve ser refeita.

A sinalização horizontal complementa a sinalização vertical, havendo situações que por si só, controla o trânsito.

A grande vantagem apresentada pela sinalização horizontal é possuir, sob condições meteorológicas favoráveis, a capacidade de prestar informações relativas ao deslocamento no trânsito, sem desviar a atenção do condutor do veículo.

Como desvantagem de seu uso, podemos citar a durabilidade limitada do material empregado, quando sujeito a tráfego pesado e a não visibilidade por parte do condutor em congestionamentos.

SINALIZAÇÃO GRÁFICA HORIZONTAL

Especificação Técnica de Serviços

1 - OBJETIVO

Fixar as características e condições mínimas para os serviços de sinalização horizontal com emprego de tintas refletorizadas alquídicas ou acrílicas, termoplásticos ou plásticos a frio aplicados manualmente com ajuda de equipamentos e por spray e extrusão.

2 - APLICAÇÃO

1. A fim de garantir o perfeito alinhamento e a excelente configuração geométrica da sinalização horizontal, deverá ser executada a pré-demarcação da pintura a ser realizada.
2. O local a receber a pintura deverá estar perfeitamente limpo, bem como, deverão ser retirados quaisquer corpos estranhos aderentes ou particularidades de pavimento em estado de desagregação.
3. A aplicação da tinta e das esferas que lhe proporcionarão a retro-refletividade será feita por meios mecânicos adequados precedidos de uma rigorosa inspeção anotando-se as irregularidades, defeitos, falhas ou vícios encontrados nas pistas e que interfiram na boa qualidade dos sinais ou linhas demarcadas.
4. A refletorização das faixas deverá ser obtida mediante espargimento de micro esferas de vidro (drop-on) com projeção pneumática e deverá ser feita sucessivamente em 2 (duas) aplicações sobre a mesma faixa, sendo a primeira imediatamente após a aspersão da tinta e outra com distância apropriada de

Handwritten signature

forma a totalizar nas duas aplicações a quantidade de micro esferas adequada a espessura da camada de tinta.

- 4.1. As micro-esferas de vidro do tipo drop-on deverão ser aplicadas por meio de pistolas acionadas a ar comprimido, especialmente construídas para esse fim.

3 - EQUIPAMENTOS

1. O equipamento a ser utilizado na execução de sinalização horizontal será composto de:
 - Veículos automotores para o transporte de material e pessoal.
 - Equipamentos autopropulsores (vassoura rotativa ou sopradores de ar), para limpeza do pavimento, antes da aplicação do material.
Obs.: Deverão ser removidos óleos e quaisquer outros produtos químicos existentes no pavimento onde será implantada sinalização horizontal com lavadora automática para limpeza de pisos com produtos químicos para a retirada.
 - Unidades móveis, autopropulsoras e sapatas reguláveis para aplicação direta ao material das micro-esferas de vidro por projeção pneumática.
 - Ferramentas, sapatas ou pás, aplicadores reguláveis de balizas e demais implementos necessários.
 - Gabaritos diversos e adequados para execução de setas, símbolos, letras, números e demais sinais gráficos.
 - Ferramentas manuais diversas, necessárias à boa execução dos serviços.
 - Materiais adequados para a sinalização de desvio de tráfego e proteção pessoal, tais como: cones, barreiras, sinaleiros de luz intermitentes, capacetes, coletes refletivos, etc.
2. Para aplicação do material a frio além dos equipamentos exigidos no item 1. faz-se necessário maquinário apropriado para essa finalidade.

4 - CONTROLE DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS

1. A Prefeitura Municipal de Assis se reserva ao direito de submeter a testes o material aplicado para verificação dos atendimentos à especificação.
 - 1.1. Os testes referidos serão realizados em laboratório e/ou no campo dependendo das possibilidades de sua execução. Os testes, realizados por laboratórios de idoneidade reconhecida, deverão ser pagos pela empresa contratada, sem nenhum onus à Prefeitura Municipal de Assis.

5 - GARANTIA

1. Em caso de falhas de aplicação ou eventual falta de qualidade do material aplicado, o proponente deverá retirar e repor o trecho falho, sem qualquer ônus adicional a Prefeitura Municipal de Assis, não sendo, entretanto, permitida a alteração da espessura especificada.

SINALIZAÇÃO GRÁFICA HORIZONTAL

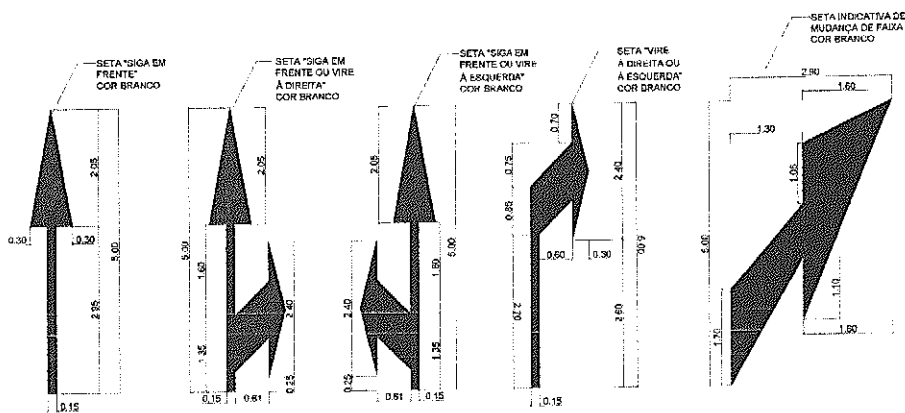
Detalhes de Implantação

LEGENDAS:

Deverão ter altura de letra de 2,40 m.



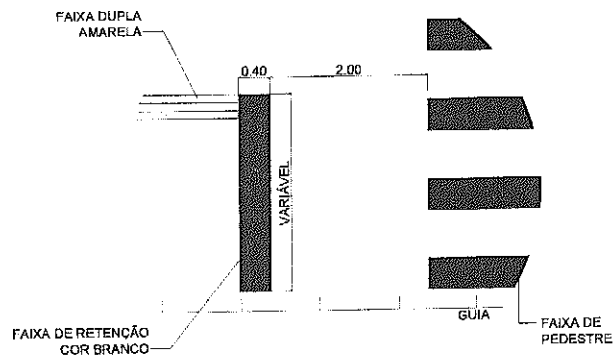
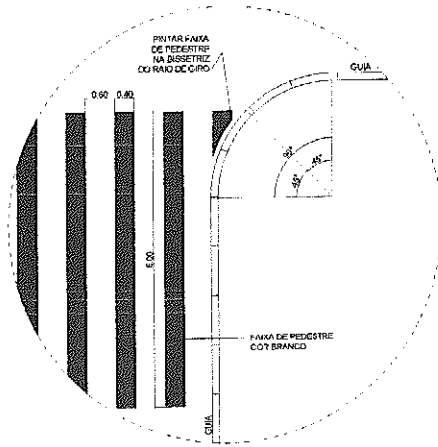
LEGENDAS:



FAIXAS DE PEDESTRES:

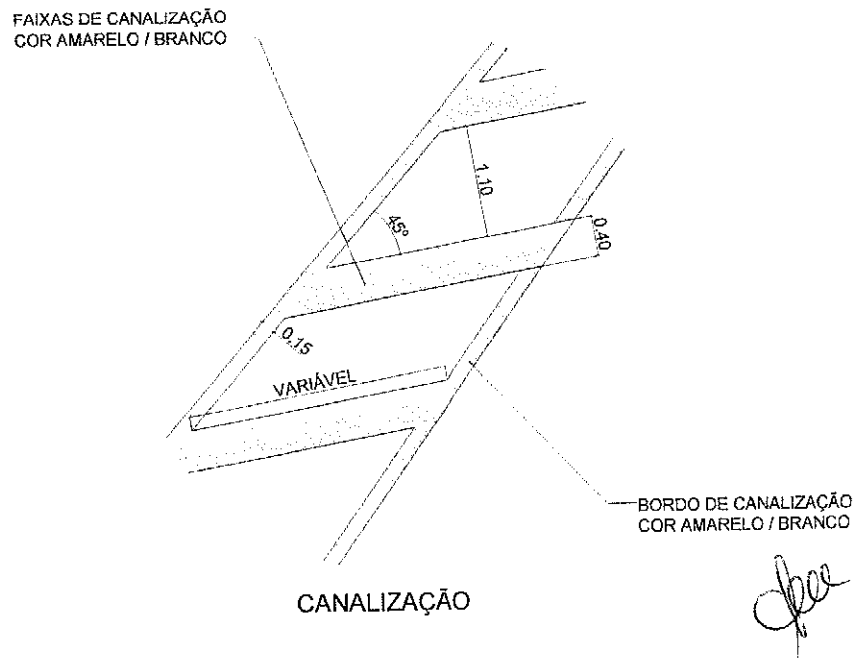
Todas as faixas de pedestres deverão ter 4,0 m de comprimento.

[Handwritten signature]



FAIXA DE RETENÇÃO

CANALIZAÇÕES:

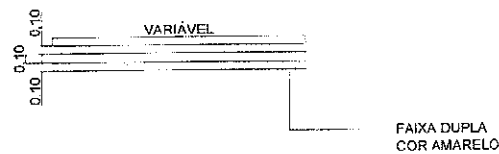


CANALIZAÇÃO

FAIXAS LONGITUDINAIS:

Ordenam os deslocamentos laterais dos veículos.

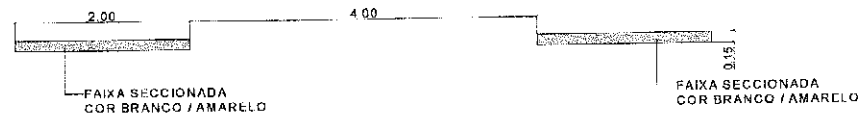
Faixas duplas amarelas - sentido duplo de tráfego.



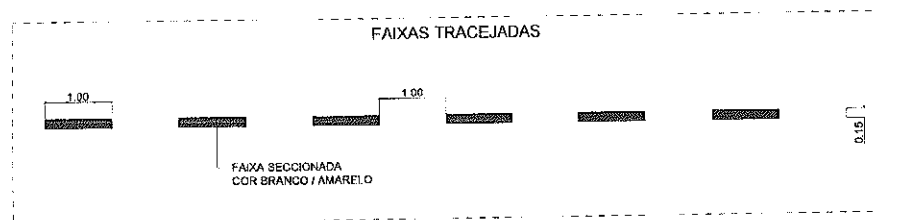
FAIXA DUPLA AMARELA

FAIXAS SECCIONADAS: 4,0 x 4,0 m

FAIXAS SECCIONADAS

**FAIXAS TRACEJADAS: 1,0 x 1,0 m**

Utilizado para estacionamentos e balizamentos.

**FAIXAS DE APROXIMAÇÃO:**

Faixas de aproximação - comprimento variável, sendo desejáveis faixas de 15,0 m.

1.4.1.1.2. Mapa da região estudada

Segue projeto (anexo) das vias com a indicação do sentido de circulação e a sinalização básica a ser adotada.

de

1.4.1.1.2.1. *Previsão de Semáforos Novos*

Face as alterações viárias projetadas, segue relação de interseções previstas para implantação de semáforos, considerando problemas principalmente de intervisibilidade, aumento do volume de tráfego, travessias de pedestres, entre outros:

- R. Padre David x Av. Otto Ribeiro;
- R. Palmares x Av. Otto Ribeiro;
- Av. Marechal Deodoro x R. João Pessoa;
- R. 11 de Junho x Av. Nove de Julho;
- Av. Abílio Duarte de Souza x R. Félix de Castro.

1.4.1.1.3. *Indicadores*

A diminuição de congestionamentos, principalmente em horários de pico, são os indicadores do sucesso das ações que as autoridades adotam para a melhoria dos níveis de serviço oferecidos aos usuários.

1.5. *PARCEIROS POTENCIAIS*

Basicamente o Poder Público como os governos municipais, estadual e federal são os parceiros a serem mobilizados para a implementação dos programas, não descartando associações classistas como sindicatos de transportadores, centros de formação de condutores, associações de motociclistas, organizações não-governamentais, etc.

1.6. *RESPONSÁVEL PELA IMPLEMENTAÇÃO*

O responsável pela implementação é o Departamento Municipal de Trânsito de Assis, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, Obras e Serviços da Prefeitura Municipal de Assis.

1.6.1. *RESPONSÁVEL TÉCNICO DO PROGRAMA DE ALTERAÇÃO DE CIRCULAÇÃO*

Vialine Serviços de Trânsito Ltda. / CREA 0650160
 Guilherme Benedito de Carvalho Salgado
 Engenheiro Civil / CREA 0601338177
 Especialista em Trânsito
 MBA - Trânsito, Mobilidade e Segurança / IMBRAPEC
 ART 92221220110445550



1.7. **BIBLIOGRAFIA**

Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97

Resoluções do CONTRAN

www.denatran.gov.br

www.ibge.org.br

www.detran.ce.gov.br

<http://www.cettrans.com.br>

www.perkons.com.br

www.jusbrasil.com.br

Alce

2. PROGRAMA PARA FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE

2.1. INTRODUÇÃO

Aumentar a segurança de pedestres e motoristas e a conseqüente diminuição de gastos públicos, como a hospitalização de vítimas de acidentes de trânsito, torna-se necessário o monitoramento e controle de tráfego, para a redução da velocidade, um dos principais fatores de aumento da gravidade dessas vítimas.

A fiscalização de forma contínua nos locais sinalizados contribui para a educação dos condutores, permitindo direcionar as atividades da equipe para outras ações de operação e fiscalização do trânsito.

Fiscalização Eletrônica é o termo empregado, atualmente, para designar sistemas de detecção de infrações de trânsito através de equipamentos eletrônicos.

O controle das infrações de trânsito, por excesso de velocidade, de forma automática, dificulta qualquer tentativa de fraude do sistema, mede a velocidade de todos os veículos em circulação e registra apenas os veículos em excesso de velocidade, permitindo uma postura punitiva justa e incontestável da infração cometida.

Radar Portátil é o medidor eletrônico de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo, operado pela autoridade de trânsito ou por seu agente e Radar Estático é o medidor eletrônico de velocidade instalado em veículo parado ou em suporte apropriado, não sendo obrigatórios a presença da autoridade de trânsito ou seu agente.

A fiscalização eletrônica de velocidade na cidade de Assis será realizada através de radares portáteis ou estáticos.

A sinalização adotada está em conformidade com Resolução 180/05 e o projeto implantado conforme Deliberação 052/06 do CONTRAN.

2.2. OBJETIVO

O objetivo principal da fiscalização de velocidade é a redução de acidentes de trânsito, e na ocorrência destes, que sejam de menor gravidade.

2.3. JUSTIFICATIVA

O controle dos acidentes de trânsito



Índices de acidentes das vias estudadas na cidade de Assis:

| Via | Total de Acidentes por via / 2009 |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| Av. Abílio Duarte de Souza | 17 |
| R. André Perine | 38 |
| Av. Vereador David Passarinho | 21 |
| Av. Dom Antonio | 80 |
| Av. Dr. Getúlio Vargas | 28 |
| Av. Glória | 21 |
| R. João Pessoa | 7 |
| R. Leonor | 1 |
| Av. Mário de Vito | 2 |
| Av. Otto Ribeiro | 46 |
| Av. Paschoal Santilli | 5 |
| Av. Rui Barbosa | 118 |
| Av. Dr. Teixeira de Camargo | 1 |
| R. Vicente Fernandes de Figueiredo | 20 |
| Av. Walter Antonio Fontana | 9 |

Se, de um lado, temos as vias com aparente tranqüilidade em relação aos seus níveis de serviço, de outro, temos os condutores trafegando sem os cuidados necessários à segurança de todos os usuários.

Verificamos as velocidades praticadas em algumas vias:

| Via | Velocidade 85 percentil* (km/h) |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Av. Abílio Duarte de Souza | 63 |
| R. André Perine | 52 |
| Av. Vereador David Passarinho | 55 |
| Av. Dom Antonio | 55 |
| Av. Dr. Getúlio Vargas | 51 |
| Av. Glória | 47 |
| R. João Pessoa | 30 |
| R. Leonor | 53 |
| Av. Mário de Vito | 82 |
| Av. Otto Ribeiro | 54 |
| Av. Paschoal Santilli | 55 |
| Av. Rui Barbosa | 62 / 54 |
| Av. Dr. Teixeira de Camargo | 54 |
| R. Vicente Fernandes de Figueiredo | 54 |
| Av. Walter Antonio Fontana | 56 |

Handwritten signature

* Velocidade 85 percentil é a velocidade praticada por 85% dos motoristas que trafegam pela rodovia.

2.4. ESCOPO

A Fiscalização de velocidade deve seguir as determinações legais explícitas pelas Resoluções do CONTRAN nº 146, de 27/08/03 que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, alterada pela Resolução nº 214 de 13/11/06.

- Projeto de sinalização vertical de regulamentação de velocidade através de placas R-19 acrescidas por legenda educativa de FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA das vias (anexo);
- Relatório técnico do estudo para instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.

2.4.1. Atividade

Resumo das vias estudadas e indicação da velocidade adotada:

| Via | Velocidade adotada (km/h) |
|------------------------------------|---------------------------|
| Av. Abílio Duarte de Souza | 60 |
| R. André Perine | 50 |
| Av. Vereador David Passarinho | 50 |
| Av. Dom Antonio | 50 |
| Av. Dr. Getúlio Vargas | 50 |
| Av. Glória | 50 |
| R. João Pessoa | 50 |
| R. Leonor | 50 |
| Av. Mário de Vito | 50 |
| Av. Otto Ribeiro | 50 |
| Av. Paschoal Santilli | 50 |
| Av. Rui Barbosa | 60 / 50 |
| Av. Dr. Teixeira de Camargo | 50 |
| R. Vicente Fernandes de Figueiredo | 50 |
| Av. Walter Antonio Fontana | 50 / 60 |

Estudo Técnico das Vias:

2.4.1.1. Av. Abílio Duarte de Souza

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Abílio Duarte de Souza**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 11.492
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 60 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 63 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 17

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Área comercial;
 - Velório e cemitério;
 - Pedestres.



•Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

- Rotatória na interseção R. Jovis Gonçalves de Souza;
- Rotatória na interseção R. da Primavera;
- Sinalização horizontal e vertical.

•Outras informações julgadas necessárias:

- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°38'40"S
- Longitude - 50°24'25"W

2.4.1.2. R. André Perine

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **R. André Perine**
- Sentido do fluxo fiscalizado bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 01 faixa

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Coletora
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria Plana / Declive
- Trecho urbano..... Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 8.470
- Trânsito de pedestres..... Ao longo da via
- Transversal à via
- Trânsito de ciclistas..... Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
- 52 km/h
- Data: 06/março/2009

ape

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

• Ano 2009:..... 38

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

• Descrição dos fatores de risco:

- Velocidades excessivas;
- Parque Ecológico "João D. Coelho" (Parque Buracão);
- Pedestres;
- Interseções perigosas.

• Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

- Rotatória interseção Av. Antonio Zuardi;
- Sinalização horizontal e vertical.

• Outras informações julgadas necessárias:

- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'12"S
- Longitude - 50°25'33"W

2.4.1.3. Av. Vereador David Passarinho

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Vereador David Passarinho**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria Plana
- Trecho urbano..... Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 9.882
- Trânsito de pedestres..... Ao longo da via

que

- Transversal à via
 •Trânsito de ciclistas..... Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
 •Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
 55 km/h
 •Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009:..... 21

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Interseções em "T" gerando confiança aos condutores e aumento da velocidade;
 - Pedestres;
 - Ciclistas.
 •Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Semáforos interseção R. São Pedro e R. Anhumas;
 - Sinalização horizontal e vertical.
 •Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'53"S
 Longitude - 50°25'57"W

2.4.1.4. Av. Dom Antonio

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
 •São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Dom Antonio**
 •Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
 bairro-centro
 •Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

see

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 02
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria..... Plana
- Trecho urbano..... Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 12.642
- Trânsito de pedestres..... Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas..... Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 55 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009:..... 80

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Área comercial;
 - Muitas aberturas no canteiro central;
 - Estacionamento;
 - Grande movimentação de pedestres e ciclistas com destino à

UNESP;

- Comércio de veículos pesados como caminhões e tratores, gerando maior circulação desse tipo de veículo;
- Pedestres;
- Ciclistas.

• Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

- Canteiro central;
- Rotatória interseção Av. Teotônio Vilela;
- Rotatória interseção Av. Marechal Deodoro / Av. Glória;
- Semáforos nas interseções R. Platina, R. Piratininga e R. André

Perine;

- Sinalização horizontal e vertical.

- Outras informações julgadas necessárias:

dece

- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°38'57"S
 Longitude - 50°25'48"W

2.4.1.5. Av. Dr. Getúlio Vargas

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Dr. Getúlio Vargas**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 10.312
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 51 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 28

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:

afce

- Velocidades excessivas;
 - Escola Estadual "Professora Francisca Ribeiro M. Fernandes";
 - Rota de pedestres e ciclistas para FEMA;
 - Terminal rodoviário;
 - Acesso para o Parque de Exposições;
 - Acesso para o Clube da Terceira Idade;
 - Pedestres.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
- Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'00"S
 - Longitude - 50°25'03"W

2.4.1.6. Av. Glória

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Glória**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 02
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria..... Plana
- Trecho urbano..... Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 12.010
- Trânsito de pedestres..... Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas..... Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 47 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 21

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Supermercado;
 - Pedestres;
 - Ciclistas.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Canteiro central;
 - Semáforo na interseção Av. Dr. Getúlio Vargas;
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas: Latitude - 22°39'11"S
..... Longitude - 50°24'57"W

2.4.1.7. R. João Pessoa

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **R. João Pessoa**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

| | |
|---|-------------------|
| • Classificação viária | Via Arterial |
| • Nº de pistas | 01 |
| • Nº de faixas de trânsito por sentido | 01 faixa |
| • Geometria | Plana |
| • Trecho urbano..... | Sim |
| • Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) | 4.232 |
| • Trânsito de pedestres..... | Ao longo da via |
| | Transversal à via |
| • Trânsito de ciclistas..... | Ao longo da via |

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

| | |
|--|---------------|
| • Velocidade a ser Regulamentada | 50 km/h |
| • Velocidade Praticada antes do início da fiscalização | |
| | 30 km/h |
| • Data: | 18/abril/2011 |

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

| | |
|------------------|----|
| • Ano 2009:..... | 07 |
|------------------|----|

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Interseções em "T";
 - Pedestres.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Obstáculos;
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'42"S
 - Longitude - 50°25'22"W

2.4.1.8. R. Leonor

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - R. Leonor



- Sentido do fluxo fiscalizado bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 01 faixa

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Coletora
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 1.454
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 53 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 01

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Via residencial;
 - Pedestres.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas: Latitude - 22°40'28"S
..... Longitude - 50°25'24"W

2.4.1.9. Av. Mário de Vito

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

[Assinatura]

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Mário de Vito**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 04 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- N° de pistas 02
- N° de faixas de trânsito por sentido 02 faixas
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 3.160
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 60 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 82 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - N° DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 02

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Interseção perigosa R. João Ramalho;
 - Interseção perigosa Av. Dom Antonio;
 - Declive acentuado sentido V. Souza.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Canteiro central;
 - Obstáculos;

Opel

- Sinalização horizontal e vertical.

- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'15"S
 - Longitude - 50°26'28"W

2.4.1.10. Av. Otto Ribeiro

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Otto Ribeiro**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 04 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- N° de pistas 02
- N° de faixas de trânsito por sentido 02 faixas
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 6.675
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

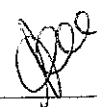
5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 54 km/h
- Data: 18/abril/2011

6 - N° DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 46



7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Pista estreita;
 - Canteiro central com ribeirão a céu aberto;
 - Falta de defesa no canteiro central;
 - Curvas perigosas;
 - Comércio e prestação de serviços em toda sua extensão;
 - Acesso ao Jd. Europa, com maior concentração veicular;
 - Rota de caminhões;
 - Indústria de bebidas;
 - Acesso ao Ginásio "Jairão";
 - Ciclistas.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Rotatória na interseção R. José Vieira da Cunha e Silva;
 - Rotatória na interseção R. Capitão Assis;
 - Rotatória na interseção Av. Sebastião Mendes de Brito;
 - Semáforo interseção Av. Rui Barbosa;
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°40'07"S
 - Longitude - 50°24'37"W

2.4.1.11. *Av. Paschoal Santilli*

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

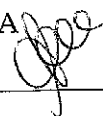
2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Paschoal Santilli**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA



| | |
|---|-------------------|
| • Classificação viária | Via Coletora |
| • Nº de pistas | 02 |
| • Nº de faixas de trânsito por sentido | 01 faixa |
| • Geometria | Plana |
| • Trecho urbano | Sim |
| • Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) | 6.398 |
| • Trânsito de pedestres | Ao longo da via |
| | Transversal à via |
| • Trânsito de ciclistas | Ao longo da via |

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

| | |
|--|---------------|
| • Velocidade a ser Regulamentada | 50 km/h |
| • Velocidade Praticada antes do início da fiscalização | 55 km/h |
| • Data: | 06/março/2009 |

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

| | |
|-------------------|----|
| • Ano 2009: | 05 |
|-------------------|----|

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Pavimento em condições precárias;
 - Acesso ao Parque de Exposições;
 - Prestação de serviços de mecânica pesada para veículos de grande porte;
 - Valetas;
 - Pedestres;
 - Ciclistas.
 - Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Canteiro central;
 - Obstáculos;
 - Sinalização horizontal e vertical.
 - Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:
 -
- Latitude - 22°38'50"S
Longitude - 50°25'33"W

2.4.1.12. Av. Rui Barbosa

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

Dee

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Rui Barbosa**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 04 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Arterial
- Nº de pistas 01
- Nº de faixas de trânsito por sentido 02 faixas
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 15.016
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 60 km/h
(trecho da SP-270 / Rod. Raposo Tavares até Av. Dr. Dória)
- 50 km/h
(trecho da Av. Dr. Dória até Praça Arlindo Luz)
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 62 km/h
(trecho da SP-270 / Rod. Raposo Tavares até Av. Dr. Dória)
- 54 km/h
(trecho da Av. Dr. Dória até Praça Arlindo Luz)
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 118

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
- Velocidades excessivas;

Qpe

- Colégio Anglo;
- Aclives e declives acentuados;
- Ciclistas;
- Pedestres em caminhada;
- Comércio noturno (restaurantes e similares);
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Rotatória na interseção Residencial Renascence;
 - Obstáculos;
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'43"S
 - Longitude - 50°24'46"W

2.4.1.13. Av. Dr. Teixeira de Camargo

- 1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
 - Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
 - São Paulo / Assis
- 2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)
 - Local de fiscalização - Av. Dr. Teixeira de Camargo
 - Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
 - Faixas de trânsito fiscalizadas 02 faixas
- 3 - EQUIPAMENTO
 - Tipo: Estático ou Portátil
 - Data de início da operação no local: a definir
- 4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA
 - Classificação viária Via Arterial
 - Nº de pistas 01
 - Nº de faixas de trânsito por sentido 01 faixa
 - Geometria Plana
 - Trecho urbano Sim
 - Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 5.930
 - Trânsito de pedestres Ao longo da via
..... Transversal à via
 - Trânsito de ciclistas Ao longo da via
- 5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada 50 km/h
- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização
..... 54 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009:..... 01

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Interseções em "T";
 - Ausência de passeio;
 - Ciclistas;
 - Pedestres.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Obstáculos;
 - Sinalização horizontal e vertical.
- Outras informações julgadas necessárias:
 - Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'45"S
..... Longitude - 50°25'46"W

2.4.1.14. R. Vicente Fernandes de Figueiredo

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **R. Vicente Fernandes de Figueiredo**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 01 faixa

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local:..... a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Coletora

| | |
|--|-------------------|
| •Nº de pistas | 01 |
| •Nº de faixas de trânsito por sentido | 01 faixa |
| •Geometria..... | Plana |
| •Trecho urbano..... | Sim |
| •Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) | 5.816 |
| •Trânsito de pedestres..... | Ao longo da via |
| | Transversal à via |
| •Trânsito de ciclistas..... | Ao longo da via |

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

| | |
|---|---------------|
| •Velocidade a ser Regulamentada | 50 km/h |
| •Velocidade Praticada antes do início da fiscalização | |
| | 54 km/h |
| •Data: | 06/março/2009 |

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

| | |
|------------------|----|
| • Ano 2009:..... | 20 |
|------------------|----|

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

•Descrição dos fatores de risco:

- Velocidades excessivas;
- Comercio;
- Veículos de tração animal;
- Estádio Municipal na proximidade;
- Ciclistas;
- Pedestres.

•Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

- Rotatória interseção R. São Paulo;
- Obra de melhoria viária interseção R. Horácio Tucunduva;
- Obstáculos;
- Sinalização horizontal e vertical.

•Outras informações julgadas necessárias:

- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°40'25"S
- Longitude - 50°25'24"W

2.4.1.15. Av. Walter Antonio Fontana

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Departamento Municipal de Trânsito de Assis - Código 261790 - Prefeitura Municipal de Assis
- São Paulo / Assis



2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO (definição após implantação da sinalização vertical)

- Local de fiscalização - **Av. Walter Antonio Fontana**
- Sentido do fluxo fiscalizado centro-bairro /
bairro-centro
- Faixas de trânsito fiscalizadas 04 faixas

3 - EQUIPAMENTO

- Tipo: Estático ou Portátil
- Data de início da operação no local: a definir

4 - CARACTERÍSTICAS DO LOCAL / TRECHO DA VIA

- Classificação viária Via Coletora
- Nº de pistas 02
- Nº de faixas de trânsito por sentido 02 faixas
- Geometria Plana
- Trecho urbano Sim
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) 9.426
- Trânsito de pedestres Ao longo da via
Transversal à via
- Trânsito de ciclistas Ao longo da via

5 - VELOCIDADE

5.2 - Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

- Velocidade a ser Regulamentada
..... 50 km/h
(trecho da R. A. S. Cunha Bueno até Av. Prof. José Bolfarini)
- 60 km/h
(trecho da Av. Prof. José Bolfarini até SP-270 / Rod. Raposo

Tavares)

- Velocidade Praticada antes do início da fiscalização 56 km/h
- Data: 06/março/2009

6 - Nº DE ACIDENTES NO LOCAL

- Ano 2009: 09

7 - POTENCIAL DE RISCO NO TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:
 - Velocidades excessivas;
 - Hipermercado Amigão;
 - Pedestres em caminhada.
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
 - Canteiro central;

per

- Sinalização horizontal e vertical.

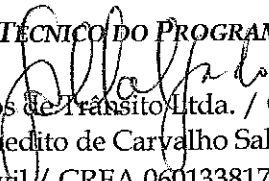
• Outras informações julgadas necessárias:

- Coordenadas geográficas:..... Latitude - 22°39'19"S
 Longitude - 50°23'45"W

2.5. *RESPONSÁVEL PELA IMPLEMENTAÇÃO*

O responsável pela implementação é o Departamento Municipal de Trânsito de Assis, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, Obras e Serviços da Prefeitura Municipal de Assis.

2.5.1. *RESPONSÁVEL TÉCNICO DO PROGRAMA PARA FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE*


 Vialine Serviços de Trânsito Ltda. / CREA 0650160
 Guilherme Benedito de Carvalho Salgado
 Engenheiro Civil / CREA 0601338177
 Especialista em Trânsito
 MBA – Trânsito, Mobilidade e Segurança / IMBRAPEC
 ART 92221220110445550

2.6. *BIBLIOGRAFIA*

Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9.503/97

Resoluções do CONTRAN

www.denatran.gov.br

| Local | Código | Diferenças | PE-5G | FE-5G | RE-5G | R-24A | R-25B | T | Fech. Un. | | Sanitários Horizontal | | | F. Fred. | Extensão | Secundária | Aterragem | Equipamento | |
|---|--------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|------------|-----------------------|-------|-------|----------|----------|------------|-----------|-------------|-------|
| | | | | | | | | | Horz./m | DA+P&E | PA&E | Ser 1 | Ser 2 | | | | | | Ser 3 |
| Isuete | Ø 275 | Ø 275 | Ø 275 | Ø 275 | Ø 275 | Ø 275 | Ø 275 | R\$ 35,00 | R\$ 512 | R\$ 521,30 | 4,88 | 3,75 | 6,75 | 1,6 | 0,4 | 0,3 | 2,25 | 600 | |
| R. Sabin Duarte de Souza | 3 | 1 | 8 | 18 | 24 | 39 | 12 | 1 | 12 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. André Pezine | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Angelo Bertolini | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Armando Sares de Oliveira / R. José | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Barão do Rio Branco | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Bela Horizonte | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Benjamin Constant | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Brasil | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Capão Branco Rodrigues Garcia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Cardeal de Melo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Chaco Texeira | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. David Passarinho, Var. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Duque de Caxias | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Fênix Dias | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Flávio Roberto / R. Padre David | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. General Carneiro | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Genialdo Vargas, Dr. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Igolide | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. José Alves Dias | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Jordão Tucundua / R. A. F. Moraes | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. / R. Antônia | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Humberto de Campos / R. Osvaldo Cruz | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. João Pessoa | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. José F. Pereira / R. Dêcio do Carmo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Neidem / R. Mons. David | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. José Nogueira Marmonceli | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. José Teodoro / R. São Paulo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. José Vieira da Cunha Silva | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Jussino de Andrade | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Leandri | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Luz de Sousa Cardoso / R. Jerebatiba | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Machado de Assis / R. Vicente | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Marechal Deodoro | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Mário de Vito | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Monte Claret | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Nogueira de Lima / R. Palmiras | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Onze de Junho / R. José de Kenar | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Osvaldo Dorcote Mendes / R. Sôa José | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Otto Ribeiro | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Paschoa Santilli | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Pradinho | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Range Pereira | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Rui Barbosa | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Santa Cecília | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Santa Rosa | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Santos Dumont | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. São João / R. dos Expedicionários | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. São Pedro | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Sebastião da Silva Leite | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Sebastião Leite do Couto | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Sebastião de Souza, Dr | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Siqueira Campos / R. São Bento | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Smith Vasconcelos | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Teixeira de Camargo, Dr. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Vicente Fernandes de Figueiredo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Vinha e Quatro de Maio / R. Capitão Passis | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R. Walter Antonio Fontana | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

[Handwritten signature]