



Prefeitura Municipal de Assis

Paço Municipal Prof^a "Judith de Oliveira Garcez"

Gabinete do Prefeito

Com relação ao pedido de informações sobre alteração de sentido de circulação da Avenida Rui Barbosa, segue respostas:

A)

- Na ocasião em foi realizada a alteração para sentido único de circulação, foi realizado estudo técnico por profissional habilitado.
- A Empresa

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

- Valor gasto será levantado junto ao Departamento de contabilidade.
- Segue em anexo cópia do laudo.

B) Relação de acidentes

- Av. Rui Barbosa

2010 = 195 acidentes com e sem vítimas

2011 = 191 acidentes com e sem vítimas

- Rua Floriano Peixoto

2010 = 60 acidentes com e sem vítimas

2011= 58 acidentes com e sem vítimas

- Rua Smith de Vasconcelos

2010 = 33 acidentes com e sem vítimas

2011= 36 acidentes com e sem vítimas

C) Relação de Acidentes



Prefeitura Municipal de Assis

Paço Municipal Prof^a “Judith de Oliveira Garcez”

Gabinete do Prefeito

- Av. Rui Barbosa

2012 = 59 acidentes com e sem vítimas (banco de dados da Polícia Militar incompleto)

2013 = 130 acidentes com e sem vítimas

- Rua Floriano Peixoto

2012 = 18 acidentes com e sem vítimas (banco de dados da Polícia Militar incompleto)

2013= 39 acidentes com e sem vítimas

- Rua Smith de Vasconcelos

2012 = 22 acidentes com e sem vítimas (banco de dados da Polícia Militar incompleto)

2013= 37 acidentes com e sem vítimas

D) O VDM estimado é de 15016 veículos durante o horário comercial por faixa, sendo 1516 veículos por faixa por hora em horário de pico.

Multiplica-se este valor por 3 (três) sendo 3 (três) faixas de trânsito.

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 semafórica, com o objetivo de disciplinar o uso e proporcionar condições seguras de utilização das vias públicas.

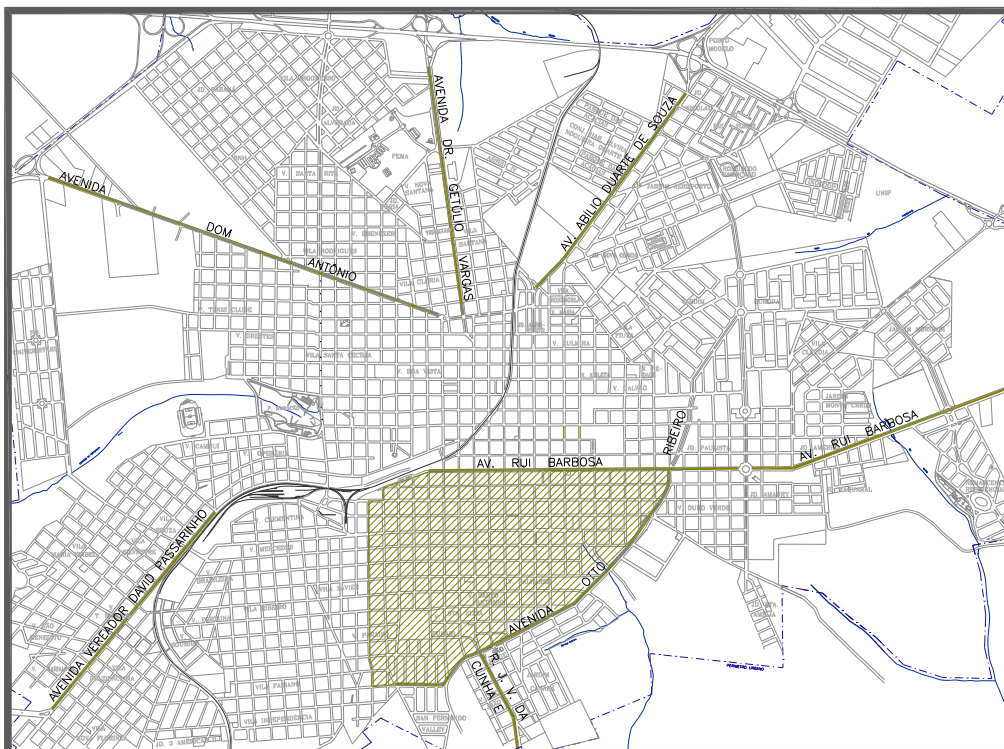
A fiscalização de trânsito é o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências estabelecidas no Código de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

Definição da área de estudo:



- Todas as vias compreendidas entre a Av. Rui Barbosa, R. Onze de Julho, R. Olavo Bilac e Av. Otto Ribeiro.
- **Rota de tráfego leste-centro** - a principal via de tráfego nesse sentido é a Av. Rui Barbosa que liga a SP-270 / Rodovia Raposo Tavares de quem vem de Ourinhos ao centro e às regiões populosas como a Vila Operária, Vila Ribeiro e Vila Prudenciana.
- **Rota de tráfego norte-centro** - na região norte, observamos vários pólos geradores de tráfego como a Rodoviária, situada na Av. Dr. Getúlio Vargas, a FEMA - Fundação Educacional Municipal de Assis, bairros como Jd. Paraná, V. Progresso, Pq. das Acácias, entre outros, além do acesso da SP-270 / Rodovia Raposo Tavares de quem vem de Maracaí, Presidente Prudente.

Acesso da SP-333 / Rodovia Rachid Rayes de quem vem de Echaporã, Marília; pela Av. Abílio Duarte de Souza.

- **Rota de tráfego oeste-centro** - Acesso da acesso da SP-284 /Rodovia Manílio Gobbi de quem vem de Paraguaçu Paulista, Quatá, Rancharia pela Av. Dom Antonio, que é um importante corredor comercial.

Acesso da SP-333 / Rodovia Miguel Jubran de quem vem de Tarumã e do Estado do Paraná; pela Av. Vereador David Passarinho.

- **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:

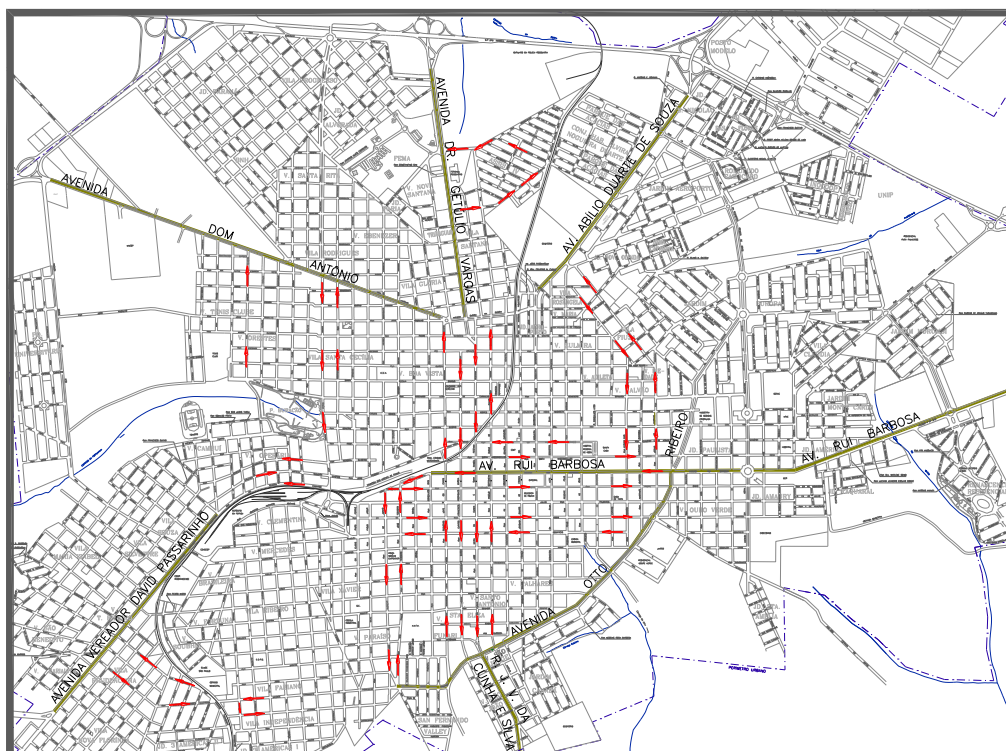
Município	População 2010	Frota 2009	* Índice de Motorização	% Automóveis	% Motociclos
Assis	95.156	48.445	50,9	56,5%	32,0%
Cândido Mota	29.911	11.126	37,2	60,8%	21,9%
Tarumã	12.883	3.901	30,3	57,1%	16,1%
Maracaí	13.344	5.300	39,7	59,1%	24,7%
Paraguaçu Pta.	42.281	15.918	37,6	60,3%	28,0%
Quatá	12.828	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.

Esquema de circulação proposto para as principais vias:



1.4. ESCOPO

A Alteração do Sistema de Circulação deverá ter:

- Definição do sentido de circulação das vias;
- Criação de um mapa com a sinalização básica para regulamentação do sentido de circulação e definição das preferenciais;

1.4.1. Atividade

Definição do sentido de circulação das vias

Características operacionais e de utilização das vias e critérios adotados para as alterações propostas:

- Av. Rui Barbosa

Via arterial, possui pista simples com 13,0 (treze) metros de largura, estacionamento dos dois lados, uma faixa de tráfego por sentido. Corredor de

transporte coletivo. Trecho alternando em aclave 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

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.

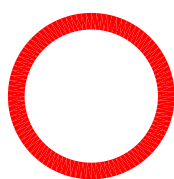
A sinalização vertical é classificada segundo sua função, que pode ser de:

- 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

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

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

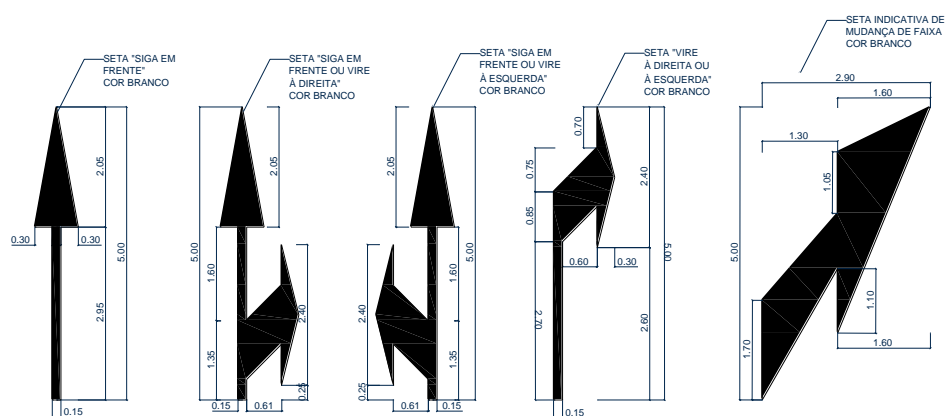
1. Em caso de falhas de aplicação ou eventual falta de qualidade do material aplicado, o proponente deverá retirar e repor o trecho falho, sem qualquer ônus adicional a Prefeitura Municipal de Assis, não sendo, entretanto, permitida a alteração da espessura especificada.

SINALIZAÇÃO GRÁFICA HORIZONTAL

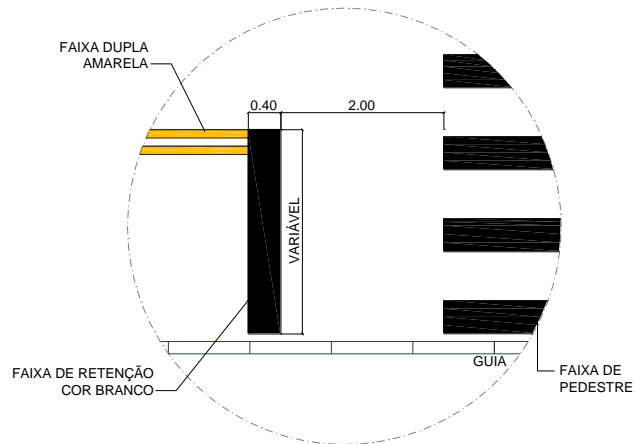
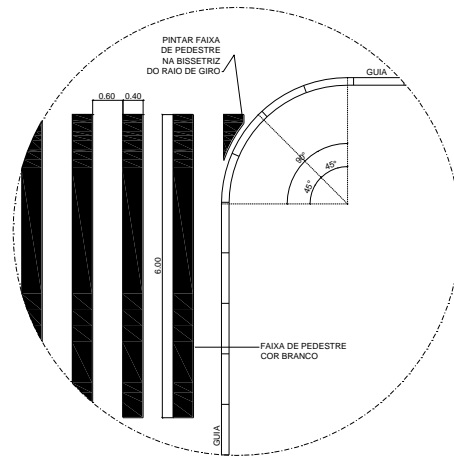
Detalhes de Implantação

LEGENDAS:

Deverão ter altura de letra de 2,40 m.

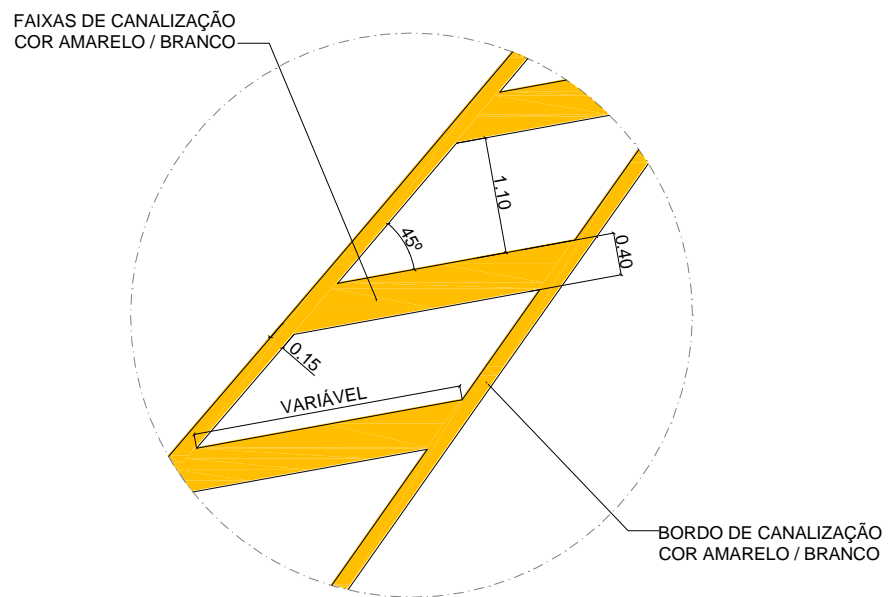
**LEGENDAS:****FAIXAS DE PEDESTRES:**

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



FAIXA DE RETENÇÃO

CANALIZAÇÕES:

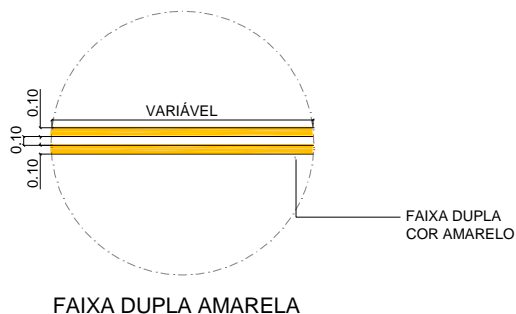
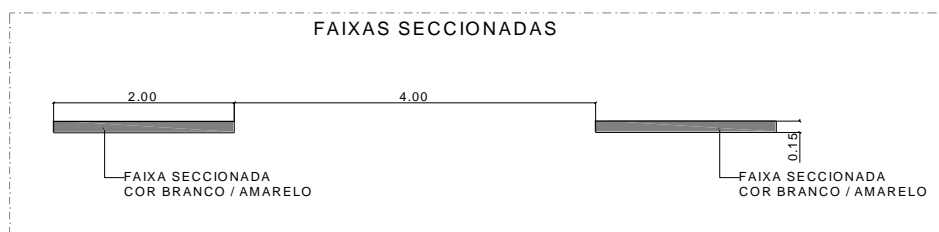


CANALIZAÇÃO

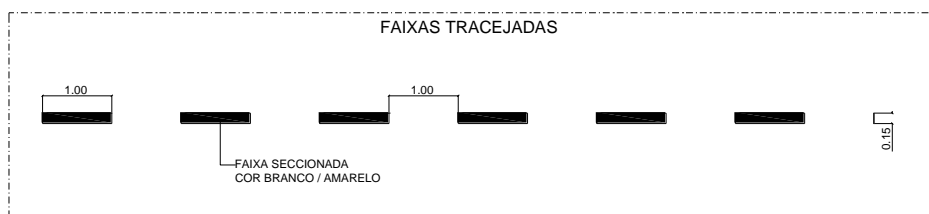
FAIXAS LONGITUDINAIS:

Ordenam os deslocamentos laterais dos veículos.

Faixas duplas amarelas - sentido duplo de tráfego.

**FAIXAS SECCIONADAS: 4,0 x 4,0 m****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.

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

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

* 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

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

- 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

- 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:

- 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:

- 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
• N° de pistas	01
• N° 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 - N° 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

- 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
- Nº de pistas 02
- Nº 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 - Nº 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;

- 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
- Nº de pistas 02
- Nº 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 - Nº 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
• N° de pistas	02
• N° 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 - N° 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

- 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;

- 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;

- 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

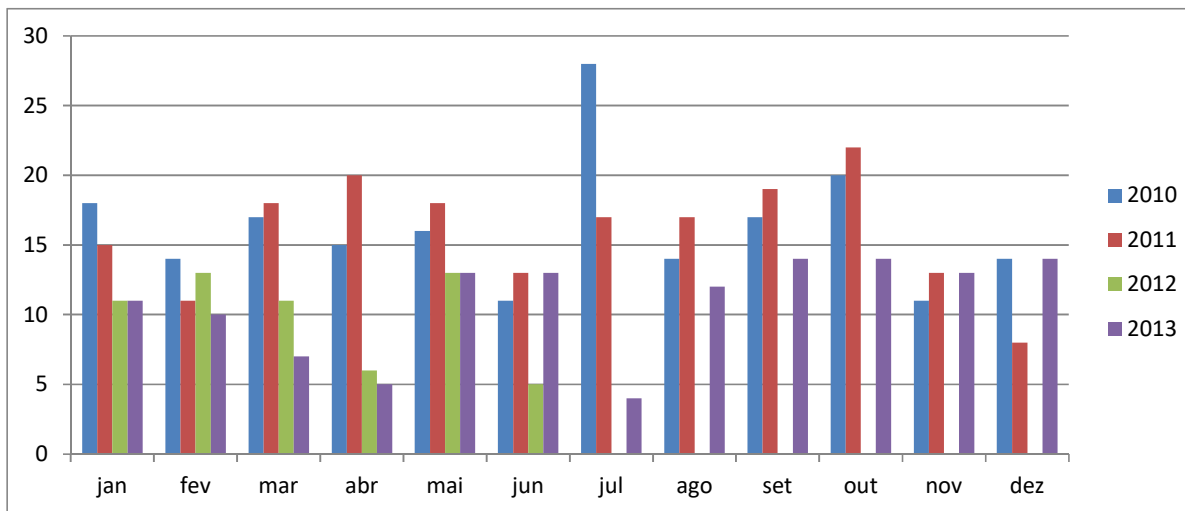
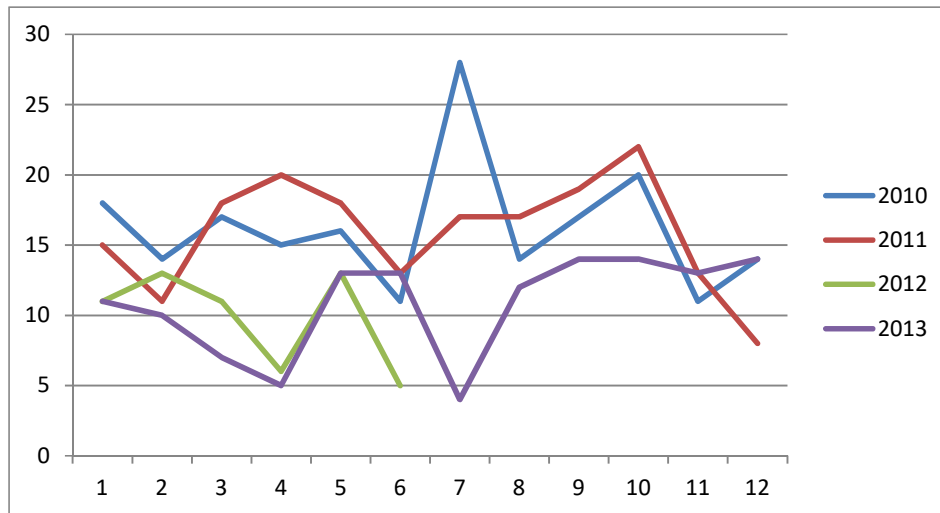
Resoluções do CONTRAN

www.denatran.gov.br

	2010	2011	2012	2013
jan	18	15	11	11
fev	14	11	13	10
mar	17	18	11	7
abr	15	20	6	5
mai	16	18	13	13
jun	11	13	5	13
jul	28	17		4
ago	14	17		12
set	17	19		14
out	20	22		14
nov	11	13		13
dez	14	8		14
TOTAL	195	191	59	130

VÍTIMAS	PERIODO	2010	2011	2012	2013
SIM	jan	3	4	4	4
NÃO		15	11	7	7
SIM	fev	6	6	9	3
NÃO		8	5	4	7
SIM	mar	7	6	7	3
NÃO		10	12	4	4
SIM	abr	3	4	4	1
NÃO		12	16	2	4
SIM	mai	4	4	6	7
NÃO		12	14	7	6
SIM	jun	4	4	2	6
NÃO		7	9	3	7
SIM	jul	5	6		1
NÃO		23	11		3
SIM	ago	7	7		4
NÃO		7	10		8
SIM	set	7	7		6
NÃO		10	12		8
SIM	out	6	14		4
NÃO		14	8		10
SIM	nov	3	3		6
NÃO		8	10		7
SIM	dez	5	2		3
NÃO		9	6		11

GRAFICOS DE ACIDENTES AV. RUI BARBOSA



FLORIANO PEIXOTO

	2010	2011	2012	2013
jan	3	4	5	2
fev	6	2	2	3
mar	1	2	2	5
abr	5	6	5	5
mai	3	2	4	4
jun	5	8		2
jul	4	6		3
ago	6	4		5
set	3	11		1
out	7	3		2
nov	7	6		4
dez	10	4		3
TOTAL	60	58	18	39

SMITH DE VASCONCELOS

	2010	2011	2012	2013
jan	1	5	3	3
fev	2	0	1	1
mar	0	1	7	5
abr	4	3	5	2
mai	2	4	5	2
jun	2	6	1	3
jul	3	1		3
ago	5	5		3
set	1	3		2
out	7	1		1

nov	3	4		7
dez	3	3		5
TOTAL	33	36	22	37