

Propostas para a melhoria do sistema viário em
cidades médias.



Enéas Rente Ferreira

Rio Claro

Editora da Pós-Graduação em Geografia

Igce

Unesp

2009

910h.3 Ferreira, Enéas Rente
F383p Propostas para melhoria do sistema viário em cidades médias [recurso eletrônico] / Enéas Rente Ferreira. – Rio Claro : Pós-graduação em Geografia/IGCE/UNESP, 2009 il.

e-Book

Modo de acesso: <http://www.rc.unesp.br/igce/mobilidade>

ISBN 978-85-61203-06-1

1. Geografia urbana. 2. Trânsito. 3. Circulação urbana. 4. Mobilidade. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada pela STATI – Biblioteca da UNESP
Campus de Rio Claro/SP

Dedico aos funcionários do
Departamento Municipal de Trânsito -
Prefeitura Municipal de Rio Claro -
Trabalho Anônimo e Constante, Salvando
Vidas. Sempre.

Agradecimentos.

Secretaria de Mobilidade Urbana e Sistema Viário de Rio Claro.

Secretario José Maria Chiossi.

Secretario Marcos Antonio Queiroz.

Foto Som – Avenida 01- Rio Claro.

Fotos. Gabrielle Marion Onofre Rente Ferreira.

Revisão Ortográfica. Maria Bernardina Alzate.

Revisão Técnica. Francisca Isabel Monteiro da Silva.

Guarda Mirim de Rio Claro.

Tatiana Pilachevrky

Diego Tavares dos Santos

Cícero Dias

Índice.

Introdução	07
Experiências no trânsito	09
Sobre circulação na área central	16
O comerciante	19
Arborização em ruas	21
Calçadas/calçadas	23
Espaço público	28
Administração Pública	31
Educação de trânsito	33
Projeto- Educação para a vida	35
Equipamentos/placas e postes	43
Rotatórias	46
Moto vilã ou aliada	48
Rotas alternativas/gentilezas	52
Conselho Municipal de Trânsito	53
Ceftru - Projeto PARE e Jari	55
Ponto Zero ou simplesmente pátio	56
Carona solidaria	57
Inspeção veicular	58
Considerações	59
Endereços importantes	60
Frases marcantes	61

Anexos	63
Comutran	64
Jari	70
Bicicletários	73
Ceftru	77
Zona Azul	100
Guincho	108
Fluxograma Departamento de Trânsito	116

Introdução.

O objetivo deste trabalho, é resgatar propostas desenvolvidas em cidades médias do Estado de São Paulo a respeito da circulação urbana. Mais especificamente, pretendo deixar registrados acontecimentos envolvendo diretamente as questões de trânsito armazenadas em meus documentos e memória, quando fui por sete anos diretor de trânsito no município de Rio Claro.SP. Sou geógrafo de formação [Unesp - Rio Claro-1980], doutor em Engenharia dos Transportes [Usp - EESC-1995] e livre-docente em Transportes[Unesp - Rio Claro-2007].

Pretendo neste primeiro momento registrar as questões específicas sobre o trânsito, deixando para um segundo momento, as questões relativas ao sistema cicloviário e, para um terceiro momento as questões inerentes ao transporte coletivo.

Procuro atingir o público maior possível, para isso estou disponibilizando esse trabalho de maneira eletrônica, permitindo a consulta e a aplicação das propostas aqui contidas; ou então que elas fomentem um processo de discussão a respeito do tema que passa a ser de extrema importância para as nossas cidades médias, pelo processo histórico de sua formação e a falta de planejamento já se encontram totalmente saturadas, com tendência a se complicar cada vez mais. A terceira questão é ecológica, não derrubamos árvores.

Portanto creio que o corpo técnico e gerenciadores dos municípios, estudantes universitários, poderão fazer bom uso desse material.

As propostas aqui apresentadas dizem respeito a legislações pertinentes ao setor, educação de trânsito e principalmente

comentários que expliquem algumas saídas encontradas pela administração pública para as questões de tráfego.

Não pretendo fazer grandes discussões técnicas a respeito do tema, visto que, não sei se teria capacidade para isso, mas sim trabalhar com questões urgentes, pois quase tudo nas prefeituras tem a necessidade de resolver os "[problemas para ontem](#)".

mobilidade urbana

Experiências no trânsito.

Quando fui convidado pelo recém eleito prefeito Claudio Antonio de Mauro, final de 1996, para ser diretor de trânsito e transporte coletivo do município de Rio Claro, não tinha a clareza do que poderia acontecer na minha vida pelos anos vindouros. De um simples professor universitário, com uma visão teórica das coisas, nunca poderia imaginar que a colocação de uma singela placa de proibido estacionar poderia alterar a vida de muita gente e gerar um número infindável de reclamações.

Recentemente soube que uma professora de UFU .Uberlândia -MG, estava em um debate com vários nomes de destaque da Geografia Urbana brasileira, e após a professora terminar sua apresentação dos problemas de trânsito enfrentados por essa renomada cidade do triangulo mineiro, um professor imponente da Geografia tratou com desdém a apresentação da colega, como se sua ação fosse de menor monta, ou de pouquíssima importância para o cenário da Geografia Urbana.

Infelizmente esse professor nunca em sua vida poderá sentir na pele a diferença de produzir magníficos e bem estruturados discursos, e a reação de toda uma cidade, na implantação de um semáforo, podendo beneficiar muita gente, na certeza que, algumas medidas podem salvar vidas. Qual é o preço da vida, da perda de um pai em relação à mulher e seus filhos menores?

Creio que tanto o palestrante como a ação prática sejam importantes. O que falta, são as partes reconhecerem esse fato.

Nunca me esqueço, da reação de uma senhora de meia idade, quando implantamos o semáforo em Rio Claro, Rua 01 com Avenida 08, um local particularmente complicado. Foi colocado um semáforo de dois tempos e um terceiro livre, pois recebe o movimento de bairros da cidade além linha férrea, não podendo ter um terceiro tempo determinado, pois implicaria em veículos parando sobre a linha férrea. A reação de contentamento da cidadã foi tamanha, que ela sem ter necessidade, usou varias vezes o cruzamento, com reação típica de criança, só pelo prazer de fazer a ultrapassagem com segurança sobre a faixa de pedestre. [Figura 01]

Nosso ex-secretario da administração municipal de Rio Claro, Ned Saraiva, me chama no gabinete uma tarde e batendo um papo, sobre vários temas, ele me coloca essa questão- "Enéas, o trânsito é de fundamental importância para uma cidade, pois nele circulam, do milionário ao mendigo, ou seja, todos com seus aparatos de locomoção são agentes do trânsito"

Uma visão errônea que parte da população carrega em seu DNA, principalmente a classe mais abastada, ou ainda melhor dizendo, possuidora de automóvel ou motocicleta, é achar que os seus veículos valem mais que a bicicleta e infinitas vezes mais que o pedestre. É achar que as cidades vivem em função dos veículos, ou melhor dizendo, o trânsito é só para os veículos e seus ocupantes e que o resto simplesmente não existe. Caro gerenciador, esse é um erro grosseiro, que você não poderá cometer nunca. Erro mortal, visto que as pressões para que isso aconteça



Figura01. Cruzamento rua 1 x avenida 8 [Rio Claro]. Situação anterior a colocação do semáforo.

virão de todos os cantos que você nunca imaginou. “Forças vivas e ocultas” agirão contra você. Mais sei que você é forte e passara sobre essas questões menores.

Falando em força, eis uma coisa que você deverá ter muitíssimo bem alicerçada: Deverá ter princípios éticos e morais da mais refinada espécie, visto que as pressões ocorrerão de todos os lados, e as tentações são muitas.

Um detalhe importante, não leia jornais e nem ouça rádio, principalmente quando eles são contrários a ideologia da administração. Isso não significa que você não de atenção aos reclamos da população, e sim ocorrerá um embate desnecessário, que geralmente não chegará a lugar nenhum.

Nos primeiros momentos da sua administração você ficará receoso em tomar medidas relevantes. Com o passar do tempo, você perderá esse pudor e tomará as medidas para a maioria da população, visto que é pra isso que você está lá.

Procure seguir sempre a lógica de circulação existente em sua cidade. Não proponha nada fora do normal.

Alguém disse algum dia, que o tempo é o melhor remédio. Sim no trânsito esse principio se encaixa perfeitamente em várias modalidades.

A primeira delas, é exatamente deixar de se preocupar com o que você ouve a respeito da atuação dos atos administrados pela sua diretoria ou secretaria.

A segunda, é sobre o processo de maturação que as alterações a serem realizadas no sistema viário precisam ter, para que a melhor escolha emergja entre as propostas elencadas. Trataremos do tema mais adiante.

Ao invés de jornais e rádios, a prefeitura deverá dispor de um eficiente sistema de contato com a população, através de ouvidoria, 156, disk trânsito, internet etc... **Os anseios da população devem chegar à administração. É impressionante como propostas interessantes emergem da população, partindo do principio de que ela é usuária, conhece como ninguém o viário urbano e tem grandes contribuições a fazer. Dar atenção ao munícipe é de ouro.**

Também, se recebermos muitas sugestões sem pé nem cabeça, o procedimento padrão é agradecer e dizer que não temos condições de fazer a referida implantação naquele momento e num outro, ele poderá ser implantado.

O trânsito é interessante, o gerenciador tem de estar sempre alguns passos na frente do usuário. Temos que antever o problema, debruçarmos sobre o tema, vislumbrar várias possibilidades, passar pelo processo de maturação, ver emergir a melhor solução e implantar a alteração.

Para alertar a população sobre mudanças na mobilidade urbana, em muitos dos casos, uma pequena nota no jornal sobre o fato - **determinada via sofrerá alterações**-, é o suficiente para trazer até você as lideranças da área em questão. Quando isso ocorre, é um bom sinal. As propostas serão discutidas, os interesses serão levados em consideração, resguardando sempre a todos, que as mudanças ocorrerão para o bem da população como um todo.

Tinha no trânsito, um grande amigo e engenheiro que usava sempre a seguinte afirmativa: no trânsito e no transportes devemos usar a técnica da sopa quente - comer sempre pelas bordas. Em outras palavras, se você não pode enfrentar o "inimigo" pela frente, vá minando a sua resistência para obter o resultado desejado.

Outro exemplo. Quando colocar mão única nas vias de um determinado bairro?

Tínhamos um bairro na cidade, perto da universidade, todo ele com vias com duplo sentido. Começaram a surgir algumas reclamações de escolas particulares com problemas de trânsito no horário de pico [entrada e saída de alunos]. Concomitantemente, munícipes reclamam que carros passam em grande velocidade, causando preocupações aos moradores. Nesse caso, com a perda da tranqüilidade e da segurança viária, a melhor coisa a fazer, é colocar mão única nas vias. Detalhe importante: de acordo com o código de

trânsito brasileiro, crianças brincando, pedestres caminhando sobre a calçada. A via é destinada a todos os tipos de veículos.

Falando em calçadas, elas deverão estar pavimentadas e desobstruídas. O comércio popular é especialista em colocar artigos sobre a calçada.

Em Rio Claro temos outro problema gravíssimo. Como existe uma estimativa de 100.000 bicicletas na cidade, é muito freqüente encontrá-las, amarradas em postinhos, postes, árvores e grades da frente das casas, afim de não serem levadas embora por meliantes. Este fato, aliado a calçada de dois metros de largura, mercadorias de comerciantes sobre a calçada, fez com que a prefeitura do município desenvolvesse um modelo de bicicletário para ser colocado na via, junto a calçada, afim de receber as referidas bicicletas.[anexo 01].

O que torna o fato mais significativo, é que ele é implantado pela iniciativa privada, em troca de duas modestas propagandas colocadas em sua parte superior, com o nome da empresa, pagando apenas a confecção do bicicletário, cujo valor não é maior que uma propaganda em um jornal da sua cidade. A propaganda circula um dia, o bicicletário fica por um ano, no centro da cidade. Excelente negócio. [consulte decreto municipal. [Figura 02].



Figura02. Bicletário implantado em Rio Claro/ Objetivo – disciplinar o espaço no centro da cidade.

Sobre circulação na área central.

Geralmente o centro, ou área central de negócios, é a parte mais antiga da cidade, ruas estreitas [sete metros de largura], grande fluxo populacional.

Deverá conter: zona de estacionamento regulamentado [eletrônica]; se possível, calçada com amplos atributos arquitetônicos [área para bares e restaurantes, área para descanso, arborização, bancas de revistas, mictórios públicos]. Com essas medidas, tenta-se resgatar locais na cidade, para que as pessoas possam se encontrar, dando um ar de dignidade e satisfação para a população. [Figura 04]

Constatamos que o trabalhador do comércio, fica mais seguro ao ver sua motocicleta na rua principal ao invés de vê-la estacionada na rua paralela. Com essa medida ele fica mais tranquilo, evitando o abandono de sua função no estabelecimento, para verificar se a moto ainda se encontra estacionada no local.

O coração da cidade já não bate muito bem, como ocorreu em áureos tempos. Deixou de ser o único em importância para a cidade. Com um comércio mais voltado ao popular, sofre grandes transformações. Uma delas é a inclusão de estacionamentos particulares, principalmente quando da existência de uma zona azul com bom funcionamento.

Infelizmente, antigos casarões, geralmente com grandes terrenos, não suportam as pressões e sucumbem ao poder do capital. Muitos deles tombados pelo **(CONDEPHAAT)** Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, são transformados em estacionamentos. [Figura 03]

Existem empresas especializadas nesse assunto, tendo filiais em várias cidades do interior paulista. Devido a sua alta rotatividade, funcionando 24 horas por dia, prestando serviços ininterruptos.

Atraídos pelo lucro fácil, não possuem compromisso algum para com os munícipes. O poder público poderia despender um olhar especial para com o tema.



Figura03. Exemplo de prédio que deve ser preservado. Rua 2. Araraquara-sp.



Figura04. Parquímetro instalado em algumas cidades do interior paulista.

O comerciante.

Capítulo a parte, pode ser destinado ao comerciante. Figura importante no cenário local, com uma única preocupação: **Não ver seus rendimentos despencarem**. Podemos fazer outra diferenciação, se ele é dono do imóvel, que foi do seu avô, do seu pai, agora é dele, o caso fica mais complicado ainda. Muita paciência, gerenciador.

Recomendo que tu saibas [jogar xadrez](#), porque os lances deverão ser precisos, deves saber a melhor estratégia, qual o franco que você atacará e qual os elementos você priorizará em seu ataque.

Tinha no trânsito um grande amigo e engenheiro que usava sempre a seguinte afirmativa: no trânsito e no transportes devemos comer usar a técnica da sopa quente – comer sempre pelas bordas. Em outras palavras, se você não pode enfrentar o “inimigo” pela frente, vá minando a sua resistência para obter o resultado desejado.

Falando em calçada, elas deverão existir pavimentadas e desobstruídas. O comércio popular é especialista em colocar artigos sobre a calçada.

Em Rio Claro temos outro problema gravíssimo. Como existe uma estimativa de 100000 bicicletas na cidade, é muito frequente encontrá-las, amarradas em postinhos, postes, árvores e grades da frente das casas, a fim de não serem levadas embora por meliantes.

Este fato, aliado a calçada de dois metros de largura, mercadoria de comerciantes sobre a calçada, fez com que a prefeitura do município desenvolvesse um modelo de bicicletario para ser colocado na via, junto a calçada, a fim de receber as referidas bicicletas.

O que torna o fato mais significativo, é que ele é implantado pela iniciativa privada, em troca de duas modestas propagandas colocadas em sua parte superior, com o nome da empresa. A empresa paga apenas a confecção do bicicletario, cujo valor não é maior que uma propaganda em um jornal da cidade. A propaganda circula um dia, o bicicletario fica por um ano, no centro da cidade. Excelente negócio. [consulte decreto municipal.]

Arborização em ruas.

Dois significativos exemplos encontramos nas cidades de Araraquara e Rio Claro. Na primeira existe o Boulevard dos Oitis, na área central da cidade, representa um resquício paleo urbano do que já foi o centro da cidade no início do século passado. Foi a única rua intacta que sobrou, as demais foram ampliadas em seu leito carroçável, retiraram todas as árvores e o paralelepípedo foi coberto com a lama de asfalto. [Figuras 5 e6].

Já a cidade de Rio Claro, possui outra preciosidade que é a Avenida da Saudade. Com extensão próxima dos 1000 metros, possuindo além de calçadas laterais, uma terceira no centro, recoberta com frondosas árvores. É um espetáculo digno de ser visto.

Outra cidade que me impressionou muito pela arborização é a cidade de Maringá, norte do Estado do Paraná. Quando lá estive, era final de ano, pleno verão, fico imaginando se não fosse a arborização, como não seria o calor.

Como diria professor Pinto Ferraz, as ruas deveriam nascer com calçadas, pavimentação, nome das ruas, sentido da via e arborização. Quando são criados conjuntos habitacionais esses itens poderiam fazer parte do contrato de licitação. Fica como sugestão para as municipalidades.



Figura05. Rua cinco[Araraquara]. Boulevard dos Oitis. Exemplo de harmonia e beleza.



Figura06. Avenida da Saudade. Rio Claro-sp. Exemplo paisagístico a ser seguido.

Calçadas/calçadas.

Geralmente gera grande polêmica a implantação de um calçadão, em cidades media brasileira.

Na maioria das vezes o caráter conservador acaba prevalecendo, dificultando sobremaneira a implantação dos mesmos.

Não temos apenas coisas ruins, existe um número grande de cidades que implantaram calçadas em suas áreas centrais. Ribeirão Preto, Campinas, Presidente Prudente. Cidades como Bebedouro e

Araraquara, fizeram o calçadão, porém deixaram espaço para circulação de veículos. [Figura 10]. A população tem um grande ganho em qualidade de vida, sobretudo, pela não presença de veículos automotores, circulando apenas o transporte coletivo. Dispõe de áreas voltadas para descanso de pessoas, priorizando a convivência, o relacionamento humano, a contemplação e até mesmo o ócio.

Outro recurso interessante é a colocação de uma calçada padrão para todo o percurso, dando uma identidade própria para o local. Destaco ainda a colocação de piso tátil, favorecendo o deslocamento dos deficientes visuais.[Figuras 07 e 08]

Sobre calçadas, elas deverão ter o mesmo nivelamento entre si. Desta maneira um cadeirante poderá utilizá-la, podendo fazer seu percurso sem a ajuda de ninguém. Outro detalhe que me parece ser sério, é a colocação de piso cerâmico liso em calçadas públicas. O fato de não ser piso antiderrapante, trará sérios transtornos para os transeuntes, principalmente em dias chuvosos. Creio que o caso requeira uma lei municipal para evitar tal uso. [Figura 09]



Figura07. Padronização de todo o calçamento na região central de Araraquara. Em destaque piso tátil para deficientes visuais.



Figura 08. Área de convívio em pleno calçadão. Araraquara.



Figura09. Calçada de piso cerâmico. Um perigo em dias chuvosos. Avenida 13 Rio Claro.



Figura10 . Calçada com passagem exclusiva de veículos coletivo. Período comercial e dias uteis.

Araraquara.

Espaço público.

As municipalidades deverão ter o máximo de cuidado para não suprimir da coletividade espaços que lhes pertença. Praças e jardins, são locais sagrados, não podem ser suprimidos de maneira alguma, correndo riscos do burgomestre responder judicialmente por tal monta.

Exemplo do que não pode acontecer ocorreu na cidade de Araraquara, com a divisão da praça Pedro de Toledo em duas, servindo basicamente de estacionamento de veículos, não contribuindo com a melhoria do sistema viário, visto que, por inúmeras décadas a praça esteve sempre lá. Gradativamente as administrações foram colocando estacionamento a 45 graus em quase toda a volta da praça, culminando com essa arbitrariedade e dividí-la ao meio, com a colocação de mais estacionamento nos dois lados da nova rua aberta.

Se a intenção é o estacionamento, que ele ocorra ao sub-nível da praça, nunca ao nível de superfície. Moral da história, mais uma vez o automóvel foi privilegiado, e a população ficou sem a praça. Numa época em que as pessoas necessitam se movimentar, poderiam estacionar 100 metros a frente, fariam uma pequena caminhada e a cidade ficaria com a praça. Se continuarmos retirando os espaços públicos para ampliar o estacionamento, em muito breve só existira estacionamentos, deteriorando cada vez mais os precários centros das nossas cidades medias. Nossos filhos, provavelmente não conhecerão e não terão praças. [Figuras 11 e 12].





Figuras 11 e 12. Praça Pedro de Toledo, Área central de Araraquara- separada ao meio para ser estacionamento de veículos. De mínima utilidade no viário local.

Administração Pública.

O trânsito tem sempre o caráter local, ou melhor, cada cidade sempre possui suas características próprias, com poucos recursos e muitas das vezes, com uma profunda falta do elemento humano qualificado. Em muitas das cidades o trânsito está vinculado à secretaria de obras, sendo considerado a ultima das prioridades na escala administrativa.

Para as cidades que não possuem um departamento ou secretaria de trânsito, faz-se mister que o fato ocorra o mais urgente possível. O trânsito tem de prestar suas contas para a união/estado e município. Portanto é de bom alvitre que se torne o mais independente possível.

As prefeituras funcionam de forma bastante compartimentada. Contudo, a partir do momento que você necessitar de outro seguimento da própria prefeitura, começa o seu calvário. Em inúmeras vezes, vão documentos, bate papos, ligações telefônicas, até o apoio inestimável do senhor prefeito, para que a solicitação caminhe.

O elemento “qualificado”, nem sempre tem a melhor formação, exigindo um constante aprimoramento em sua capacitação, freqüentando cursos, procurando o intercambio com outras prefeituras, etc...

Educação de trânsito.

O código de trânsito estabelece que a educação de trânsito deverá ocorrer no ensino fundamental até ao universitário. Desconheço uma cidade que faça isso no país. O que ocorre com uma grande frequência é uma orientação básica nos primeiros anos do ensino, nos moldes de escolinha de trânsito. Fora esse fato, os demais níveis ficam totalmente órfãos de uma educação gabaritada sobre o tema.

Essa nossa visão, ou melhor, dizendo, essa falta de visão sobre o tema, sem dúvida contribui para sermos o recordista mundial em mortes e mutilações em acidentes de trânsito. Trabalhando o ano passado com uma disciplina sobre mobilidade e planejamento dos transportes no curso de graduação em geografia/UNESP/Rio Claro, tive a oportunidade de perceber o quanto os alunos universitários não possuem domínio sobre o tema e a importância que o mesmo tem para a sua vida.

Países como os Estados Unidos, não descuidam do tema, fazendo uma educação permanente durante toda a vida estudantil do aluno. Melhor dizendo, quando ele atinge a maior idade, já registra no DNA das pessoas, que o trânsito é coisa séria, podendo vitimar pessoas, etc... Quando chega o momento dele tirar sua carteira de motorista, todos os conceitos já estão solidificados.

Tudo na vida requer um começo. Do ponto de vista de educação e conscientização dos problemas de trânsito, estamos ainda nos primeiros passos.

Algumas cidades do interior paulista como: Franca, Jaú, Jundiaí, possuem um eficiente programa de educação no trânsito. Em Rio Claro, desenvolvemos juntamente com a Guarda Civil Municipal, importantes trabalhos em educação do trânsito. O mais memorável, sem dúvida, foi a escolinha móvel do trânsito.

As escolas tradicionais têm algumas dificuldades em fazer essa operação. Podemos destacar algumas: levar os alunos para o espaço físico da escola, implicando geralmente na presença de um ônibus para executar a tarefa; alimentação ou lanche para os alunos alvo da visita, instrutores, etc...

Em Rio Claro, desenvolvemos a escolinha móvel de trânsito. Como o próprio nome preconiza, inverteu-se o processo. Ao invés do aluno ir à escolinha, era a escolinha quem se dirigia até ao aluno. Rapidamente era montada na quadra ou pátio da escola, contendo semáforo acionado manualmente, tapete com faixa de pedestre, orelhão móvel, casinhas com armadura de madeira e acabamento de pano. As ruas e avenidas eram implantadas com fita adesiva. Os veículos eram representados por velocípedes e bicicletas de vários tamanhos.

Tudo isso era transportado sobre uma picap-jeep antiga e administrado por elementos da Guarda Civil Municipal. As escolas municipais e particulares agendavam, e o processo fluía em uma qualidade impressionante.

Enquanto uma turma aprendia brincando, outra assistia um teatrinho representado pelos agentes de trânsito do município, dramatizando situações interessantes sobre o dia-a-dia do trânsito na cidade.

[Figura 13].

PROJETO – EDUCANDO PARA A VIDA.

Sebastião Euclides

Mineli.

OUTUBRO DE 1.996

Após as eleições municipais de 1.996, deu-se início a um novo quadro político no município de Rio Claro/SP, o futuro Prefeito da cidade, Prof. Cláudio Antônio de Mauro, atendendo reivindicações da comunidade que o elegeu, cheio de vida e com muita vontade em tornar Rio Claro uma das melhores cidades de nosso solo Paulista, formou sua equipe de governo convidando pessoas da mais indiscutível capacidade profissional para atuar em cada setor de trabalho. Fiquei feliz por receber um convite

para fazer parte da equipe de governo, junto a Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil do Município de Rio Claro/SP.

Naquela ocasião estava eu ocupando o Posto de 1º Tenente no 37º Batalhão de Polícia Militar do Interior, sediado no município de Rio Claro/SP.

Como Oficial da Polícia Militar e como ser humano, sentia-me incomodado, impotente e insatisfeito ao verificar o quadro estatístico das Ocorrências de Trânsito e perceber o elevado índice de acidentes causados pela negligência e imprudência do condutor de veículo automotor.

Para melhor entender, convido o leitor a observar o quadro abaixo:

ACIDENTES DE TRÂNSITO DURANTE OS ANOS DE 1.996 A 2.001

Tipos de acidentes	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001
Acidente de trânsito com vítimas humanas	328	437	496	605	583	617
Acidente de trânsito sem vítimas humanas	5	5	12	9	19	4
Acidente de trânsito c/ vít. presas ferragem	11	14	15	11	15	6
Atropelamento	59	69	77	69	81	84
Acidente de trânsito c/ vít. Produtos Perigosos	3	7	11	2	5	3

NOVOS RUMOS

Aceito o convite, no dia 01 de janeiro de 1.997 assumi o cargo de Diretor do Departamento Municipal de Segurança e conseqüentemente o Comando da Guarda Municipal, na ocasião com 55 Guardas Municipais recém formados.

Naquele início de trabalho conheci o Professor Enéas Rente Ferreira, Diretor do Departamento Municipal de Trânsito, competente profissional pertencente à Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil, que muito contribuiu para o sucesso das ações de combate aos acidentes de trânsito.

DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

Em 1.997, no início de suas atividades profissionais dos Guardas Municipais, faltava-lhes a experiência do trabalho de rua, o contato com a população, as primeiras iniciativas discricionárias do agente, nesta primeira fase aproveitamos para instruções e orientações, ao mesmo tempo em que observávamos o perfil de cada componente e onde seria melhor aproveitado. Escolhemos a primeira equipe que teria como missão levar à comunidade a idéia de que poderíamos ter um trânsito seguro, com menor número de acidentes e sem mortes.

O primeiro momento era fazer os Guardas Municipais acreditarem na possibilidade de um trânsito eficiente e seguro, acreditarem no trabalho que iriam desenvolver. Se os agentes não acreditassem no trabalho, nossa idéia nasceria morta. *(Se você não acreditar no que faz, pare e vá procurar outra atividade.)*

A missão era árdua, no meio político dá-se valor somente ao que produz resultados imediatos, não há apóio para coisas que demandam longo prazo e meu projeto não era imediatista, requeria tempo, o trabalho

com as crianças demandam quinze ou vinte anos para se colher frutos, deve ser um trabalho contínuo e acreditar no que se faz.

O fato de mudar o governo de quatro em quatro anos, não justifica o abandono de nossas crianças, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 74 - *“A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”* e artigo 76 - *“A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”*.

Em 1.998 realizamos várias palestras sobre acidentes de trânsito nas escolas e empresas do município de Rio Claro. As palestras eram direcionadas aos condutores de motocicletas e bicicletas bem como alertava as crianças quanto aos perigos do trânsito e de pessoas estranhas na porta das escolas. Aqui nasceu um dos personagens de nosso teatro “O Estranho”, que era muito bem representado pelo Guarda Municipal Santos.

Através do apoio do Prefeito Municipal, consegui melhorar o desempenho dos Agentes de Trânsito, que durante três meses, no Centro Cultural de nossa cidade, receberam aulas de Teatro com o Professor Jefferson Primo.

A ESCOLA DE TRÂNSITO

Estando a equipe de Guardas Municipais, treinada, instruída e preparada a fim de transmitir para as crianças conceitos básicos sobre os perigos do trânsito, em linguagem compatível com a idade escolar, demos

a largada com atividades nas escolas municipais e estaduais de ensino, logo fomos solicitados para atender também escolas particulares e empresas. A escola de trânsito mirim tinha sempre em vista o bem maior que era a criança rio-clarense, o futuro cidadão de nosso município e não a escola que freqüentava.

ESTRUTURA

O projeto tomou grandes proporções, nosso trabalho foi dividido em duas etapas. A primeira era apresentado um Teatro onde as crianças assistiam a uma peça que falava dos cuidados com pessoas estranhas e não conhecidas na porta da escola bem como o perigo do Trânsito, como atravessar a rua e a segurança de estar com os pais. As classes eram reunidas pelas professoras em um determinado local da escola, lá aplaudiam e brincavam com os Guardas Municipais em total interação com as atividades, levavam para casa novos conhecimentos que repercutiam nas atitudes dos pais. Tivemos notícias de crianças que corrigiam os seus pais quando cometiam irregularidades no trânsito, como deixar de colocar os cintos de segurança, ultrapassar o sinal vermelho, uso do capacete ou de celular.

A segunda parte era inteiramente prática, para tal montávamos uma cidade com casinhas, banco, igreja, semáforos, ruas, faixa de pedestre, bicicletas e carrinhos. Grande parte desse material veio como doação dos amigos do trânsito, outra adquirida pela Administração Pública Municipal. O transporte do material era realizado pelo Departamento de Trânsito ou em uma velha caminhonete da Secretaria.

A parte prática era montada na quadra de esportes de cada escola.

Fitas adesivas sinalizavam o solo indicando as ruas, as casas fabricadas com armação de canos e cobertas com tecidos eram distribuídas de forma a representar uma cidade, na esquina havia um Semáforo cedido pelo Departamento de Trânsito e adaptado para a altura das crianças, (ligado a energia elétrica funcionava realmente), telefone tipo orelhão e várias placas de sinalização de trânsito davam o toque final, [também adaptadas] era um cenário real. As crianças passeavam pelas ruas com bicicletas e pequenos carrinhos, obedeciam a sinalização, paravam no semáforo, erravam e eram orientadas pela equipe, soubemos que muitas professoras aproveitavam para trabalhar o tema em sala de aula durante a semana seguinte. A escola de trânsito deixava marcas por onde passava.

Nosso trabalho em nada se parecia com as campanhas de combate a acidentes de trânsito, onde o principal objetivo era mostrar um carro arrebatado ou uma pessoa com dificuldade de locomoção por ter sofrido um acidente de trânsito.

Em nenhum momento utilizamos qualquer violência, não havia sangue, não havia veículo acidentado e não havia sofrimento. Destaco o Guarda Municipal Ruiz, que criou o personagem de nome Buinfra, que era uma mistura de um Burrinho com o Infrator de Trânsito e as crianças adoravam o Buinfra quando ele se dava mal ao não obedecer às regras do Trânsito.

REPERCUSSÃO DO EMPREENDIMENTO

A notícia da escola de trânsito para crianças espalhou-se rapidamente pelo município de Rio Claro que em pouco tempo nossa agenda estava lotada.

O trabalho desenvolvido:

Durante o ano de 1.998 executamos palestras nas escolas.

No ano de 1.999, a equipe de Guardas Municipais apresentou o Teatro e montou a cidade cenográfica de trânsito em 21 escolas, trabalho que atendeu a 8.000 crianças.

No ano de 2.000, as atividades aumentaram e foram visitadas 42 escolas com atendimento a 20.419 crianças.

Em 2.001, foram visitadas 40 escolas e apresentação em 02 grandes eventos em praça pública, atendidas a 24.700 crianças.

Em 2.002, por problemas ocorridos com a Guarda Municipal durante o período de carnaval, a escola de trânsito foi prejudicada, participamos do evento Recriança no SESI, da Expo Segurança no Shopping Center, visitamos 04 escola e 02 empresas, atendemos a 10.590 crianças.

Em 2.003, ganhamos um reforço, a Prefeitura nos autorizou a confecção 30.000 cartilhas sobre a Segurança no Trânsito. Os personagens da cartilha faziam referência aos atores de nosso grupo de teatro, tudo estava perfeito e nas escolas por onde passávamos ficava uma cartilha para cada criança.

Destacamos que muitas Guardas Municipais vieram conhecer o nosso trabalho e levaram cópia de nosso material.

No início do ano de 2.004, solicitei ao Senhor Prefeito a exoneração de meu cargo de Diretor.

O FUTURO

O futuro de cada criança depende do presente que nós construímos. Não há futuro quando não se constrói os alicerces sólidos. Quanto nós estamos gastando para formar nossas crianças em conformidade com o CTB? Para diminuir os acidentes de trânsito há que

se preparar não somente o adulto, mas a crianças e isso não interessa a políticos que necessitam dos votos na próxima eleição.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a equipe de Guardas Municipais, aos educadores que acreditaram em meu trabalho, aos meus assessores, ao Secretário Municipal de Segurança, ao Departamento Municipal de Trânsito, ao Prefeito e a todas as pessoas que de alguma forma auxiliaram na execução do projeto. Deixo de citar nomes para não cometer injustiça esquecendo-me de alguém. Meu muito obrigado a Deus por esta oportunidade. Tenente Sebastião Euclides Mineli – Ex. Comandante da Guarda Municipal de Rio Claro.



Figura13. Sutileza dos mineiros de Salinas na educação de trânsito.

Equipamentos/placas e postes.

Quando entramos na prefeitura, 1997, não tínhamos nenhum computador, mesmo esse sendo uma inversão já bastante difundida.

Em relação aos equipamentos de sinalização, o PARE ainda era batido no chão com linha e talco. Fizemos os moldes das letras, dando uma grande dinâmica ao trabalho.

Para colocação de semáforos, comprávamos os equipamentos e a implantação, pois não dispúnhamos de meios para colocá-los no local.

O equipamento pantográfico ficava fora do nosso orçamento. Foi numa dessas implantações que Claudio Antonio Domingos, chama um serralheiro amigo, e de longe observa o funcionamento de uma engrenagem que é colocada sobre um Mercedinho, cano dentro de cano, impulsionados por uma pequena catraca manual. Não deu outra, daquele dia em diante só compramos os aparelhos. [Figura 14].

Em relação a placas de sinalização de trânsito, podemos ter algumas atitudes. Comprá-las de empresas do setor ou reformá-las, quando se dispõe de mão-de-obra suficiente e local próprio. As tintas e os solventes utilizados no trânsito são produtos químicos fortes, só podendo ser utilizados em locais arejados.



Figura 14. Equipe de Rio claro em plena atividade com o equipamento copiado.

Devido ao elevado valor do produto, aço de 18 milímetros, em algumas cidades começa a existir a presença do roubo organizado. Esse roubo, já é diferente daquele primário, no qual o jovem rouba uma placa para colocá-la na parede de seu quarto. Por isso, já começa a surgir as placas de resina, duráveis e com valor de revenda bem menor.

Em relação aos postinhos de sinalização, basicamente, temos três tipos: galvanizado redondo, galvanizado quadrado e madeira de eucalipto. Galvanizado redondo é resistente e poderá ser envergado por vândalos. Madeira de eucalipto, resistente podendo ser quebrado por vândalos. Galvanizado quadrado, proposta desenvolvida na cidade

de Limeira-SP, extremamente interessante, permite a substituição da parte danificada por outra parte nova. Não tendo perda total do postinho, necessita de mão-de-obra para o serviço.



Figura15. Sinalização de trânsito com aproveitamento de informações.

Placa composta com o novo padrão do Denatran. Atividades culturais/lazer em marrom – localização viária em verde tradicional e atividades complementares em azul. Pouquíssimas cidades possuem esse padrão. [Figura 15].

Rotatórias.

Merecem destaque as rotatórias, ou como é conhecida na grande Cuiabá - capital do estado de Mato Grosso, "giratória", devido ao

grande fluxo de veículos, aliado ao pequeno diâmetro da grande maioria delas, se estabelece o caos. Existem algumas alternativas:

- estabelecer rotas alternativas, tentando desviar, quando possível, o fluxo.

- fechamento de um dos movimentos, dando preferência ao de menor fluxo [Visconde do Rio Claro com Avenida 32.

- colocação de semáforos, dando um conforto ao usuário em saber qual será o momento da sua passagem, porém não desconcentrando o fluxo de veículos [Presidente Prudente e Rio Claro]. [Figura 16].

- construção de elevador no local. Solução mais cara, entretanto definitiva. [Elevador Jose Sarney em Ribeirão Preto- Francisco Junqueira com Independência].



Figura 16.Foto da rua 14. Situação em 1990. Ao fundo a rotatória sem movimento no horário de pico. Atualmente mais de 40.000 veículos ao dia.

Moto vilã ou aliada.

As motocicletas representam uma boa parte dos veículos motorizados do município. Por seu tamanho reduzido, e sua grande agilidade é preferida por boa parcela da população. No centro das cidades, são destinados lugares especiais para seu estacionamento. Recomendamos que estes fiquem mais a vista possível dos trabalhadores do comércio e escritórios. Esse fato, tranquiliza muito o funcionário, que não necessitava deixar o serviço para constatar se ela continua no mesmo local. [Figuras 17 e 19].

Em algumas cidades, existem dois tipos de serviços prestados pelas motocicletas: moto entrega e moto taxi. O primeiro destina-se a entrega de volumes pequenos, ou até documentos. Do ponto de vista técnico, não vejo problemas. [Figura 18].

O segundo, já é um pouco mais complicado. Envolvendo o deslocamento de passageiros, podendo chocar com os interesses do município na questão do transporte coletivo, principalmente se este tiver o IPK [Índice de Passageiro por Quilometro] baixo. Recomenda-se cautela e estudos preliminares antes de sua implantação.

Estudos recentes confirmam que as motocicletas poluem inúmeras vezes mais que os veículos automotivos. Opto pelo uso adequado do veículo, e os benefícios que ele traz a circulação e estacionamento na área central.



Figura 17. Grande estacionamento de motos. Avenida Duque de Caxias/Centro/Araraquara.



Figura 18. Precariedade do Moto Taxi em Araraquara. Avenida Espanha/ Centro.



Figura19. Estacionamento de motocicletas na rua principal do comercio de Rio Claro.

Rotas alternativas/gentilezas.

Uma medida educativa que poderá ser tomada com os condutores de veículos é o estímulo ao uso de rotas alternativas. Isso significa que enquanto não for tomada uma medida efetiva em relação a resolver o problema, pudesse orientar o condutor a usar uma via paralela, com movimentação baixíssima, dando bons resultados para o condutor.

Lembrando sempre que o usuário conduz seu veiculo por hábito. Normalmente, ele se habitua a fazer determinado caminho e o

continua fazendo por toda uma vida. Quando da ocorrência de uma alteração no trânsito, ele muitas vezes não percebe, pois não presta atenção na sinalização.

Outro dado importante, e constatar que o usuário reclama da mudança ocorrida por 15 dias, depois ele a assimila, usa, acha ótimo e não reclama mais. Em casos excepcionais esse prazo poderá chegar a 30 dias.

Atualmente existem lugares na cidade, em determinados horários de pico, no qual só é feito a passagem por um cruzamento com a gentileza ou a permissão do condutor do lado oposto. São pontos com fila de veículos superiores a uma quadra, com a espera de alguns bons minutos. Como são muitos pontos, e a ocorrência é em horários específicos, fica difícil para a administração cobrir todos os pontos.

Conselho Municipal de Trânsito.

Toda a cidade deverá ter um conselho municipal de trânsito. Esse conselho é composto por várias entidades representativas dos setores de trânsito e transporte do município. Dentre elas, destacamos Secretaria de trânsito e transportes, Secretaria de segurança municipal, Secretaria de obras e serviços, Secretaria de educação, Finanças, [todas ligadas diretamente a administração municipal]; Polícia Militar do Estado, Ciretran, Sindicato dos condutores autônomos, Sindicato dos transportes rodoviários, Associação comercial e industrial, Empresa concessionária dos

transportes coletivo , Associação dos moradores de bairro, Unesp [Representante do ensino superior] e Clube dos diretores lojistas.

Esse quadro poderá sofrer alterações de cidade para cidade.

Na teoria envolvendo várias entidades, sempre é mais um canal a disposição da administração municipal. Outra vantagem, é ter sempre contato com as entidades representativas do município, ocorrendo que as principais alterações no viário teriam essa ressonância e o eco necessário para sua expansão no tecido social.

Também poderá ocorrer uma serie grande de solicitações ao poder executivo, sem que este esteja preparado para executá-las. Costumo dizer sempre, a administração municipal tem seu ritmo próprio, nem sempre coincidente com as necessidades da população, uma vez que existem processos licitatórios que impedem a fluidez das obras necessárias.

O Conselho é de grande importância na deflagração da campanha anual de educação de trânsito. Conduzida pelo governo federal e implementada ao nível municipal. Destaco que a maioria dos municípios realizam atividades a respeito da educação de trânsito. Fico pensando, se não produz nada na semana nacional de trânsito [18 a 25 de setembro de cada ano], produzirá zero no decorrer do ano.

Ceftru - Projeto PARE e Jari.

Em 2002, participei na UNB. Universidade Nacional de Brasília - de um importante treinamento para detectar pontos críticos no trânsito do município de Rio Claro. Contratamos estagiários do curso de Geografia da Unesp/Rio Claro, que realizaram amplo levantamento nos Boletim de Ocorrências, junto aos bombeiros da cidade, no qual pudemos levantar os 20 pontos mais críticos da cidade.

Esse método é importante, pois estabelece uma hierarquização entre os pontos. O relatório apresentado ao CFTRU se encontra nos anexos desse trabalho e a metodologia desenvolvida esta disponibilizada do site. www.ceftru.unb.br . [Procedimentos para tratamento de locais críticos de acidentes de trânsito](#) . Projeto PARE, Ministério dos Transportes. Recomendo a todos essa leitura.

Sete anos após, esse ainda é o único trabalho desenvolvido na parte de acidentes de trânsito em Rio Claro.

Sobre a JARI. [Junta Administrativa de Recursos de Infração], fica o registro em anexo, da primeira implantada em Rio Claro, podendo envolver elementos ligados ao Departamento de Transito, Guarda Municipal, Sindicato dos Condutores Autônomos [taxistas] ou Sindicato dos Transportes Urbanos e Rodoviários. [ver legislação].

Ponto Zero ou simplesmente pátio.

Ponto zero ou pátio é a mesma coisa. Descobri isso da maneira mais difícil. Fazendo um breve histórico do processo, o Departamento de Estradas de Rodagem, era o órgão estadual que autorizava algumas empresas a fazer o serviço de guincho em suas rodovias. Por conseguinte, essas empresas acabavam prestando serviço, na porção urbana da cidade.

Com o advento do código de trânsito em 1997, ocorre o processo de municipalização do trânsito. O município passa a ser o agente máximo em seus próprios domínios. Assim sendo, uma das prerrogativas foi disciplinar o serviço de guincho da cidade. Rio Claro fez todo o processo de licitação para determinar uma empresa para prestar o novo serviço. [ver legislação em anexo]. Escolhida a empresa, por capricho de poucos, fomos boicotados e o nosso pátio zero, ficou com esse placar por vários meses seguidos, sendo fechado nos meses seguintes.

Por isso, não me canso de repetir, nem todas as forças convergem para o mesmo lado. Nós aprendemos e amadurecemos. Só espero que o mesmo tenha ocorrido do outro lado. [ver anexo guincho].

Carona solidaria.

Não só as cidades de grande porte, como as de médio, já encontram problemas de grande fluxo de veículos em determinados. Uma medida que se tem tomado, mesmo que de maneira tímida, é o uso compartilhado de veículos. Geralmente acontece entre vizinhos, para as escolas com os filhos, ou até mesmo em função do trabalho.

E comum observarmos o grande número de motoristas solitários em seus veículos. Uma medida interessante está disponibilizada no site WWW.melhorar.com.br. Nesse, o usuário poderá cadastrar a empresa em que trabalha e todos os funcionários poderão colocar as suas necessidades de roteiros e horários, a fim de encontrar um correspondente com as mesmas necessidades.

A economia é brutal, equipamento, consumo de combustíveis, não poluição atmosférica e de quebra, alguém com quem você possa bater um papo sobre a vida, futebol, troca de receitas, etc...

Fica aqui minha otimista sugestão para que os encontros aconteçam cada vez mais e com maior profundidade.

Inspeção veicular.

Já esta ocorrendo na cidade de São Paulo a inspeção veicular. A inspeção de veículos do ciclo Otto é realizada conforme Resolução CONAMA n.º 07/93 e Portaria n.º 04/SVMA-G/2009. O objetivo é vistoriar veículos, caminhões e motocicletas.

São credenciadas algumas oficinas e ali, após agendamento e pagamento de uma taxa o serviço é realizado. É vistoriada a documentação do veículo, aspecto geral e principalmente condições do motor, catalisador e seus impactos no meio ambiente.

http://www.controlar.com.br/inspecao_comoeainspcao_gasolina.php?tipo=14

Recomendo a visita ao endereço acima para tirar dúvidas a respeito. Importante destacar que em muito pouco tempo a inspeção estará ocorrendo em todas as cidades brasileiras.

O veículo que não for aprovado no teste poderá passar por uma nova inspeção. Desta maneira, está prevista a retirada de um grande número de veículos da circulação, sobretudo, porque, muitos não estão em condições de ir até os postos de inspeção.

Considerações.

Espero desta maneira, ter contribuído com os princípios básicos da universidade. Ensino - Pesquisa - Extensão. O trabalho fica sujeito a crítica, sugestões, que sobremaneira enriquecerão cada vez mais as questões do trânsito no Brasil.

Em tempo.

1. Divulgue o número do seu celular para pouquíssimas pessoas.
2. Sabemos que o comerciante luta como um leão pela sua sobrevivência. Só temos que aliar esse fato aos novos tempos. Nada pessoal.

Obrigado.

Endereços importantes.

WWW.melhoar.com.br

WWW.denatran.gov.br

WWW.controlar.com.br

www.ceftru.unb.br

mobilidade urbana

Frases marcantes.

Ninguém chupa cachorro morto. [vários autores, em apoio moral ao diretor de trânsito]

O brasileiro que andava de carro, anda de moto, o de moto anda de bicicleta, e o de bicicleta está andando a pé. [Claudio Antonio Domingos - técnico em trânsito - Rio Claro].

O trânsito só me trás "**alegria**" [Claudio Antonio de Mauro- Prefeito Municipal de Rio Claro].

Aqui em Rio Claro, na frente da loja, passa tanta bicicleta que até pensei que estava havendo alguma corrida. [comerciante paulistana recém chegada em Rio Claro].

Não meu senhor, é campanha de educação do trânsito, não estou pedindo esmola. [dialogo de um motorista com Claudio Cunico, deficiente físico, funcionário do departamento de trânsito, quando da entrega do material educativo da campanha da semana nacional de trânsito.

Moço, moço, quando o senhor vai colocar tataluguinha la perto de casa ?[morador do Jardim Bandeirantes- Rio Claro]

Quando colocava os semáforos na cidade, para não perderem tempo, continuava na rota dos caminhos alternativos. Hoje não consigo usar os alternativos, só tráfego pelos semaforizados. Mudanças dos tempos [Enéas R. Ferreira].

Mais vale uma matada de quem sabe, do que uma caprichada de quem não sabe. [Waldemar Rente Ferreira].

Aquele *#+- do diretor de trânsito tinha que encher a rua 14 de semáforos. [idosos usuários do transporte coletivo de Rio Claro, reclamando das novas paradas no percurso].

ANEXOS

mobilidade urbana

COMUTRAN

mobilidade urbana



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 6235
de 07 de junho de 2000

CLAUDIO ANTONIO DE MAURO, Prefeito do Município de Rio Claro, Estado de São Paulo, usando das atribuições que a Lei lhe confere, e
CONSIDERANDO que a Lei Municipal nº 3058, de 24 de setembro de 1999, determina que o Conselho Municipal de Transportes Públicos elabore seu Regimento Interno e que o mesmo seja oficializado por ato do Executivo Municipal,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica aprovado o Regimento Interno do Conselho Municipal de Transportes Públicos, o qual passará a fazer parte integrante do presente Decreto.

Artigo 2º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio Claro, 07 de junho de 2000


CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicado na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTÓTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

REGIMENTO INTERNO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS

CAPÍTULO I - CONSTITUIÇÃO E FINALIDADE

Artigo 1º - O Conselho Municipal de Transportes Públicos, criado pelo artigo 290 da Lei Orgânica do Município de Rio Claro e regulamentado pelo Lei nº 3058 de 24 de setembro de 1999 tem seu funcionamento regulado por este Regimento.

Artigo 2º - O Conselho Municipal de Transportes Públicos, terá seu domicílio e foro jurídico nesta cidade de Rio Claro, SP e sua sede será no local de livre escolha de seus membros efetivos.

Artigo 3º - O COMUTRAN tem como finalidades e competências:

- I - participar da formulação da política municipal de transportes coletivos de passageiros e de trânsito;
- II - participar da definição e aplicação da política tarifária do setor;
- III - acompanhar a execução das políticas definidas nos itens I e II deste artigo;
- IV - emitir parecer sobre a implantação de projetos de impacto no sistema de transportes urbanos de passageiros e de trânsito no Município;
- V - opinar sobre o orçamento municipal na parte relativa a área de transporte de trânsito;
- VI - desenvolver e analisar propostas voltadas à segurança do transporte urbano e de trânsito;
- VII - acompanhar e fiscalizar os atos praticados pela Diretoria de Transportes Urbano de Passageiros e de Trânsito;
- VIII - solicitar as indicações para o preenchimento do cargo de conselheiro, nos casos de vacância e término de mandato,
- IX - elaborar seu Regimento Interno.

CAPÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO

Artigo 4º - O Conselho Municipal de Transportes Públicos será composto com a representação do Poder Público Municipal e os setores organizados da comunidade, da seguinte forma:



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

2.

- I - 03 representantes da Diretoria de Transporte Urbano;
- II - 01 representante da Secretaria Municipal de Segurança;
- III - 01 representante da Secretaria Municipal de Educação;
- IV - 01 representante da Secretaria Municipal de Finanças;
- V - 01 representante da Secretaria Municipal de Obras e serviços;
- VI - 01 representante do Sindicato dos Transportes Rodoviários;
- VII - 01 representante do Sindicato dos Condutores Autônomos;
- VIII - 01 representante da empresa Concessionária de Transportes Urbanos;
- IX - 01 representante da Associação Comercial e Industrial de Rio Claro;
- X - 01 representante das Associações de Moradores de Bairros;
- XI - 01 representante da UNESP;
- XII - 01 representante da Polícia Militar;
- XIII - 01 representante da 36ª CIRETRAN,
- XIV - 01 representante do Clube dos Diretores Lojistas.

Artigo 5º - A presidência do Conselho será exercida por um dos representantes da Diretoria de Transportes Urbanos, o qual exercerá o direito de voto apenas no caso de empate.

Artigo 6º - Os membros titulares do Conselho e os respectivos suplentes exercerão mandato de 02 (dois) anos, admitindo-se a renovação consecutivamente, apenas uma vez (no mesmo cargo).

Artigo 7º - Os membros suplentes, na ausência do titular, presentes à reunião terão direito a voz e voto, uma vez que assumem as funções do titular.

Artigo 8º - Os membros suplentes quando presentes às reuniões do Conselho terão assegurado direito de voz mesmo na presença dos titulares.

Artigo 9º - A função do membro do Conselho é considerada de interesse público relevante e não será remunerada.

Artigo 10 - Em todas as deliberações, cada Conselheiro Titular terá direito a um único voto nas sessões ou reuniões realizadas pelo Conselho cabendo ao Presidente também o voto de desempate, devendo todas as questões polêmicas ou de interesse imediato da comunidade serem previamente apresentadas aos Conselheiros para a devida aprovação.

Artigo 11 - As demais serão tomadas por maioria simples, presentes a maioria absoluta dos membros.

Artigo 12 - Será submetido ao Conselho Pleno aprovação e dispensa do Conselheiro que se ausentar injustificadamente e por tempo prolongado nas reuniões ordinárias contínuas ou não. As faltas poderão ser justificadas, por escrito para a Presidência do Conselho, num prazo máximo, não superior à próxima reunião. A perda do mandato ocorrerá em face de 3 (três) faltas consecutivas ou 5 (cinco) alternadas das reuniões ordinárias. Entende-se ser falta a ausência não justificada do Conselheiro Titular e ou Suplente.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

3.

CAPÍTULO III - DA DIRETORIA E SUA COMPETÊNCIA

Artigo 13 - Compete ao Presidente:

- I - Presidir as reuniões do Conselho Pleno;
- II - Convocar reuniões extraordinárias sempre que a urgência dos assuntos, assim o recomendar;
- III - Representar o Conselho perante as autoridades Municipais, Estaduais, Federais e Internacionais;
- IV - Representar o Conselho em todos os eventos Nacionais e Internacionais de importância;
- V - Zelar pelo bom funcionamento do Conselho e a plena execução de suas decisões;
- VI - Exercer no Conselho Pleno o direito de voto, inclusive o direito de voto de qualidade, sempre que houver empate;
- VIII - Comunicar a Secretaria Municipal de Segurança as recomendações do Conselho e as providências necessárias.

Artigo 14 - Compete ao Vice-Presidente:

- I - Auxiliar o Presidente em suas atribuições;
- II - Substituir o Presidente em seus impedimentos ou ausência e sucedê-lo em caso de vacância.

Artigo 15 - Compete a Secretário:

- I - Superintender os serviços da Secretaria, lavrar as Atas das reuniões da Diretoria, subscrevendo-as com o Presidente e coordenando todo trabalho da Secretaria Geral;
- II - Ter sob a sua direção o arquivo do COMUTRAN e a escrituração social e administrativa, fornecendo-o à Diretoria, sempre que esta julgar necessário;
- III - Assinar com o Presidente todos os papéis concernentes ao bom funcionamento do Conselho Pleno;
- IV - Assinar toda a correspondência do COMUTRAN;
- V - Substituir o Vice-Presidente em suas faltas ou impedimentos e substituí-lo na vaga até nova eleição.

Artigo 16 - Compete ao 2º Secretário:

- I - Secretariar em conjunto com o 1º Secretário as reuniões do COMUTRAN;
- II - Substituir o 1º Secretário em seus impedimentos ou ausências e sucedê-lo em caso de vacância.

CAPÍTULO IV - DAS COMISSÕES ESPECIAIS

Artigo 17 - As comissões são órgãos assessores do Conselho e sua Diretoria. As comissões especiais em caráter transitório são criadas pela Diretoria para execução de atividades específicas, durante o mandato desta com existência transitória e extinção, uma vez cumpridas suas finalidades.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

4.

Parágrafo 1º - Os membros das Comissões serão indicados pelo Conselho Pleno e designados pelo Presidente.

Parágrafo 2º - As Comissões, elegerão dentre seus integrantes, um coordenador o qual deverá ter a sua indicação referendada pelo Presidente do Conselho.

Parágrafo 3º - As decisões da Comissão deverão ser homologadas pelo Conselho Pleno.

Parágrafo 4º - As reuniões das Comissões ocorrerão na medida que se fizerem necessárias, através da convocação do Presidente ou dos Conselheiros.

CAPÍTULO V - DAS REUNIÕES DO CONSELHO

Artigo 18 - As reuniões do Conselho Pleno serão ordinárias e extraordinárias sendo presididas pelo Presidente.

Artigo 19 - As reuniões ordinárias serão mensais e as extraordinárias serão convocadas pelo presidente ou por, 1/3 (um terço) do Conselho Pleno (com antecedência de no mínimo 48 horas).

Parágrafo Único - As reuniões ordinárias serão realizadas toda primeira 2ª feira de cada mês. Caso haja impedimento será transferida para a próxima 2ª feira automaticamente.

Artigo 20 - De cada reunião será lavrada a respectiva Ata que será lida e aprovada na reunião seguinte.

Artigo 21 - Os membros da Diretoria serão eleitos por votação direta e secreta dentre os Conselheiros.

CAPÍTULO VI - DA SECRETARIA GERAL

Artigo 22 - O COMUTRAN contará com uma Secretaria Geral que dará suporte administrativo necessário ao funcionamento regular.

Artigo 23 - Compete à Secretaria Geral manter toda documentação pertinente ao COMUTRAN, bem como cuidar do arquivo e toda a escrituração financeira.

Parágrafo Único - A Secretaria Geral contará com a colaboração de funcionários cedidos pela Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil, podendo funcionar em instalações cedidas pelo Poder Público.

mobilidade urbana

JARI

Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 5707
de 24 de novembro de 1997

2.

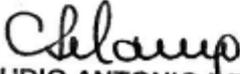
Artigo 2º - Cabe à Junta Administrativa de Recursos de Infrações- (JARI), julgar recursos de penalidades impostas por inobservância de preceitos do Código de Trânsito, do seu Regulamento, das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito e da Legislação Complementar ou Supletiva, de acordo com o seu Regimento Interno.

Artigo 3º - A Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), subordina-se funcionalmente ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN).

Artigo 4º - Os trabalhos da JARI, não serão remunerados mas considerados de relevante valor para a Administração Pública.

Artigo 5º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio Claro, 24 de novembro de 1997


CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicado na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTOTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração

mobilidade urbana

BICLETÁRIOS



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 5787
de 15 de abril de 1998

(Dispõe sobre a permissão do uso do solo, com encargo, e funcionamento de bicicletários, em áreas urbanas do Município de Rio Claro, em parceria com empresa privada).

CLAUDIO ANTONIO DE MAURO, Prefeito do Município de Rio Claro, Estado de São Paulo, usando das atribuições que a Lei lhe confere, e CONSIDERANDO a competência legislativa do Município, definida no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal de 05.10.1988; CONSIDERANDO o disposto nos artigos 67, 79, inciso VIII, 101, inciso I, letra "F" e 109, § 3º da Lei Orgânica do Município de Rio Claro, notadamente no que disciplinam a permissão de uso temporário do solo e/ou de logradouros públicos locais, por terceiros, pessoa física ou jurídica, no interesse da comunidade; CONSIDERANDO o Convênio celebrado entre o Estado de São Paulo e o Município de Rio Claro publicado no Diário Oficial do Estado, de 29.06.1996, para a execução dos serviços de engenharia, fiscalização, policiamento e controle de tráfego e trânsito, nas vias terrestres locais; CONSIDERANDO a Lei nº 9503 de 23.09.1997, que institui o Novo Código de Trânsito Brasileiro, conceituando a bicicleta como típico meio de transporte urbano; CONSIDERANDO a necessidade de promover o desenvolvimento da circulação e da segurança dos ciclistas, bem como da implantação de bicicletários, em áreas urbanas do Município, para a satisfação de interesse da coletividade rioclarenses; CONSIDERANDO a proposta apresentada pela Empresa Ciclepar para implantação dos referidos bicicletários, sem ônus pecuniários ao Município e mediante a incorporação de seus equipamentos e de sua estrutura ao Patrimônio Municipal, após decorrido o prazo de 01 (um) ano da permissão outorgada,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica outorgada, mediante condições a seguir relatadas, a permissão de uso de áreas públicas urbanas do Município, à Empresa Ciclepar, Comércio de Bicycletas e Ciclomotores Ltda, titular do CGC/MF 58.568.213.0001/02, e Inscrição Estadual 587.076.027.110 e Inscrição Municipal nº 01.3484-3, entidade privada, com sede na avenida 03 (tres) nº 1.084 bairro centro, na Cidade de Rio Claro-SP, para a implantação e funcionamento de bicicletários, utilizáveis pelos ciclistas em geral.

Parágrafo Único - Esta permissão é outorgada a título precário e pelo prazo determinado de 01 (um) ano, a partir da instalação de cada bicicletário, podendo ser prorrogada, por igual período, a critério exclusivo da Administração Municipal, bem como unilateralmente revogada pelo Município, se e quando ocorrerem motivos de interesse público local, não gerando direitos subjetivos à Permissionária, inclusive indenizações ou ressarcimentos quaisquer.

Cláudio Mauro



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 5787
de 15 de abril de 1998

2.

Artigo 2º - A Permissionária deverá implantar nas áreas urbanas que lhe forem indicadas, até 35 (trinta e cinco) bicicletários, às suas exclusivas expensas e sem quaisquer ônus ou encargos pecuniários para o Município ou para o público usuário.

Parágrafo 1º - Nem o Município, nem a permissionária cobrarão dos ciclistas, quaisquer tributos, preços públicos ou tarifas, ou quaisquer outras remunerações pecuniárias, pelo estacionamento e serviços dos bicicletários, que serão sempre oferecidos gratuitamente aos seus usuários.

Parágrafo 2º - As instalações dos bicicletários serão supervisionadas e fiscalizadas pelo Departamento de Transporte Urbano de Passageiros e Trânsito, facultada a vistoria das instalações à Administração Municipal, através de seus órgãos competentes, notadamente da SEDEPLAMA (Secretaria de Desenvolvimento, Planejamento e Meio Ambiente).

Parágrafo 3º - As estruturas e seus equipamentos instalados pela Permissionária, após o prazo de que trata esta permissão, passarão a pertencer ao Patrimônio Municipal.

Parágrafo 4º - A Permissionária fica autorizada a colocar 02 (duas) placas medindo 25 (vinte e cinco) centímetros por 40 (quarenta) centímetros, de identificação e promoção da mesma, em cada bicicletário de 14 (catorze) lugares, durante o tempo da permissão.

Parágrafo 5º - A permissionária poderá associar-se com outras empresas para agilizar o processo de implantação dos bicicletários.

Parágrafo 6º - A empresa associada fica sujeita ao espaço publicitário regulamentado no artigo 2º parágrafo 3º.

Parágrafo 7º - Esta permissão deverá ser instrumentalizada, para cada bicicletário, por um termo ou ato administrativo específico.

Artigo 3º - A Permissionária obriga-se a manter a estrutura dos equipamentos em bom estado de conservação, efetuando a substituição, total ou parcial, de seus componentes, sempre que necessário, ou quando solicitado pela Administração Municipal.

Artigo 4º - Esta permissão é outorgada pelo prazo de 01 (um) ano, a contar de efetiva implantação de cada bicicletário, podendo ser prorrogada por igual período, a critério exclusivo da Administração Municipal.

Parágrafo Único - Sobrevindo o término do prazo desta permissão, os bicicletários e seus equipamentos constituídos serão automaticamente incorporados ao Patrimônio do Município, através de simples termos administrativos ou atos e procedimentos equivalentes, que servirão à formalização do cadastro competente.

d. l. am.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 5787
de 15 de abril de 1998

3.

Artigo 5º - Os bicicletários e seus equipamentos, objetos desta permissão, deverão estar devidamente instalados nos locais determinados, no prazo de até 60 (sessenta) dias contados da data da publicação deste Decreto, sob pena de revogabilidade da permissão.

Artigo 6º - Nem o Município, nem a Permissionária terão responsabilidades, quanto à guarda, à conservação ou a eventuais roubos ou furtos, ou quanto a quaisquer danos virtualmente sofridos pelas bicicletas estacionadas nos bicicletários, ou pelos seus usuários ou proprietários.

Artigo 7º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio Claro, 15 de abril de 1998


CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicado na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTÓTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração

mobilidade urbana

CEFTRU

PROJETOS DE TRATAMENTOS DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

(RIO CLARO/SP)

Novembro / 2002

João Henrique de Almeida Sousa
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MT

Roberto Vaz da Silva
PROGRAMA PARE / MT

Lauro Morhy
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB

José Matsuo Shimoish
CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES - CEFTRU

Equipe de Projeto – CEFTRU / MT
Coordenador Geral:
João Lafuente de Araújo

CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO CLARO/SP
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Responsável pelo Projeto

Enéas Rente Ferreira

Colaboradores:

Eng. Luiz Afonso Polezi

Kátia Adriana Duarte

Lilian de Souza Albuquerque

Marcelo de Souza Loureiro

Maria Lúcia Ferraz

Zoraia Costa

Fotos: Bárbara Padovani Minhoto

Jornal Diário do Rio Claro

I.2 - DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO

Localiza-se na Depressão Periférica Paulista, na região Central do estado de São Paulo, com uma área do Município de 499,9 Km², que engloba a zona rural, urbana e mais os distritos de Assistência e Ajapi. Rio Claro é sede da sua Sub-região Administrativa e da Microrregião. Localiza-se entre as coordenadas geográficas: 22° 05' e 22° 40' S, 47° 30' e 47° 55' W. (Fig. 1) Municípios Limitrofes: Norte: Corumbataí e Leme, Sul: Piracicaba, Leste: Araras e Santa Gertrudes, Oeste: Ipeúna e Itirapina.

I.3 - SISTEMA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

Descrição da situação existente de transporte e viabilidade

(estruturas de vias, gerencia de sistema viário, densidade de tráfego, acidentes)

O Departamento de Transporte Urbano de Passageiros e Trânsito controla e fiscaliza todos os eventuais problemas do município, procurando garantir à população rio-clarense a qualidade dos serviços. Em 1993, Rio Claro contava com os serviços da Transporte Coletivo Rioclarense Hoje opera a empresa Rápido São Paulo Transportes e Serviços Ltda., que é responsável pela organização, administração e gerenciamento do transporte coletivo urbano. A empresa atua com 40 veículos e uma frota não superior a 3,5 anos de uso; em 1998 foi implantado um serviço especial para atender os bairros Bela Vista, UNESP, Centro e Rodoviária. No ano 2000, a empresa disponibilizou transporte para portadores de necessidades especiais (02 veículos).

O transporte urbano em Rio Claro tem uma demanda passageiros/dia bastante significativa, com um Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) de 1,49 e conta com 21 linhas urbanas de circulação, sendo 3 diametrais, 9 radiais e 2 circulares, que funcionam durante 19 horas por dia, entre 5:00 horas e 00:05 horas, incluindo os fins-de-semana. O preço atual da tarifa é de R\$1,40 (um real e quarenta centavos) e R\$1,60 (um real e sessenta centavos) para a integração das linhas. Em média são transportados 350.000 passageiros por mês entre as diversas linhas urbanas. (Dados: Rápido São Paulo, 2002).

I.4 - DADOS GERAIS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Média mensal de acidentes de trânsito no município de Rio Claro -SP
de julho de 2001 a agosto de 2002:

Automóvel - 37

Motocicleta - 27

Bicicleta - 21

Caminhão - 3

Ônibus - 3

Outros meios de transporte - 2

Média mensal de vítimas envolvidas em acidente de trânsito (julho de 2001 a agosto de 2002).

Feridas - 97

Ilesas - 15

Fatais - 5

Dados: Corpo de Bombeiros de Rio Claro -SP.

TRATAMENTO DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

MÓDULO II

II. - IDENTIFICAÇÃO DOS LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

II.1 – TÉCNICA DE IDENTIFICAÇÃO DOS LOCAIS CRÍTICOS

TABELA 1 – Técnica do Número de Acidentes

Ordem	Local	Nº Acidentes
01	Rotatória Tanc. Neves/Rua14/Av Visc. do Rio Claro	11
02	Av. Brasil nº2500	6
03	Rua 14 com Av 4 - Claret	5
04	Av. Visconde de Rio Claro com Av. 26	4
05	Rua 3 A com Av. 24 A	4
06	Rua 9 com Av. 7	4
07	Rua 6 com Av. 31	4
08	Rua 6 com Av. M27 – Chervezon	4
09	Av. Aldo Callegari com Rua 13	4
10	Rua 2 com Av. 42	3
11	Rua 14 com Av. Saudade	3
12	Rua 14 com Av. 14 – Santa Cruz	3
13	Av. Visconde de Rio Claro com Rua 8	3
14	Av. Visconde de Rio Claro com Av. 32	3
15	Estrada de Jacutinga com Av. 84	3
16	Av. M23 com Rua M2 – Jardim Floridiana	3
17	Rua 3 com Av. 5 - Centro	3
18	Rua 6 com Av. 5 - Centro	3
19	Rua 6 com Av. M33	3
20	Rua 6 A com Av. 40 A – Vila Alemã	3
21	Av. Brasil com Av. 80 A – Jardim Floridiana	3
22	Av. Brasil com Av. 50 A– Rotatória Jardim Ipê	3

TABELA 2 – Técnica da Severidade dos Acidentes

Ord.	Local	Nº Ocorr (*)	Severidade				Total UPS	Class. UPS
			ADM (X1)	ACF (X4)	ACF-P (X6)	AVF (X13)		
01	Rotatória Tancredo. Neves/Rua14/Av. Visc. Rio Claro	11	1	4	6	0	53	1º
02	R. 14 c/ Av. 4 - Claret	5	0	5	0	0	20	2º
03	R. 6 c/ Av.31	4	0	3	1	0	18	3º
04	R. 3 A c/ Av. 24 A	4	0	3	1	0	18	4º
05	R. 9 c/ Av. 7	4	0	4	0	0	16	5º
06	Av. Visc. RC c/ Av. 26	4	0	4	0	0	16	6º
07	R. 6 c/ Av M 27	4	0	4	0	0	16	7º
08	Av. Aldo Callegari c/ R. 13	4	0	4	0	0	16	8º
09	Av. Brasil c/ 80 A	3	0	2	1	0	14	9
10	R. 2 c/ Av. 42	3	0	3	0	0	12	10º
11	R. 14 c/ Av. Saudade	3	0	3	0	0	12	11º
12	R. 14 c/ Av. 14	3	0	3	0	0	12	12º
13	Av. Visc. RC c/ R. 8	3	0	3	0	0	12	13º
14	Av Visc. RC c/ Av 32	3	0	3	0	0	12	14º
15	Av M 23 c/ R. M 2	3	0	3	0	0	12	15º
16	R. 3 c/ Av. 5	3	0	3	0	0	12	16º
17	R. 6 c/ Av.5	3	0	3	0	0	12	17º
18	R. 6 c/ Av. M 33	3	0	3	0	0	12	18º
19	R. 6 A c/ Av. 40 A	3	0	3	0	0	12	19º
20	Av. Brasil c/ 50 A.	3	1	1	1	0	11	20º

Obs: (*) Nº de Ocorrência corresponde ao número absoluto de Acidentes ocorridos no local crítico. Este não deve ser multiplicado pelos Pesos da UPS.

Legenda:

ADM = Acidente somente com Danos Materiais

ACF = Acidente com Ferido (s) excluído o Pedestre;

ACF- P = Acidente com Ferido (s) envolvendo Pedestre;

AVF = Acidente com Vítima (s) Fatal (is) (Óbitos); e

UPS = Unidade Padrão de Severidade

II.2 – RELAÇÃO DOS LOCAIS CRÍTICOS A SEREM INVESTIGADOS

TABELA 3 – Relação dos Locais Críticos a serem Investigados

Classificação Final	Local	Nº Ocorrências	Nº Acidentes UPS	Taxa-de Severidade
1º	Rotatória Tanc.Neves/Rua14/Av.Visconde do Rio Claro	11	53	
2º	R. 14 c/ Av. 4 - Claret	5	20	
3º	R. 6 c/ Av.31	4	18	
4º	R. 3 A c/ Av. 24 A	4	18	
5º	R. 9 c/ Av. 7	4	16	
6º	Av. Visc. RC c/ Av. 26	4	16	
7º	R. 6 c/ Av M 27	4	16	
8º	Av. Aldo Calegari c/ R. 13	4	16	
9º	Av. Brasil c/ 80 A	3	14	
10º	R. 2 c/ Av. 42	3	12	
11º	R. 14 c/ Av. Saudade	3	12	
12º	R. 14 c/ Av. 14	3	12	
13º	Av. Visc. RC c/ R. 8	3	12	
14º	Av Visc. RC c/ Av 32	3	12	
15º	Av M 23 c/ R. M 2	3	12	
16º	R. 3 c/ Av. 5	3	12	
17º	R. 6 c/ Av.5	3	12	
18º	R. 6 c/ Av. M 33	3	12	
19º	R. 6 A c/ Av. 40 A	3	12	
20º	Av. Brasil c/ 50 A.	3	11	

II.3 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS LOCAIS CRÍTICOS

Já foi enviado via Correio

TRATAMENTO DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

MÓDULO III

III. – INVESTIGAÇÃO DOS FATORES CONTRIBUINTES PARA OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

III.1. Local Crítico nº 1

a) Relação das Ocorrências

Ord.	Data	Nº da Ocorrência	Dia da Semana	Hora	Tipo de Acidente	Veículos Envolvidos	Severidade	Impactos das Recomendações (*)
01	10/12/01	02448	2ºf	10:31	5	Moto/Poste	4	70%
02	26/04/02	00719	6ºf	22:46	6	Auto	5	70%
03	24/05/02	00880	6ºf	00:19	5	Auto/bicic.	3	70%
04	07/06/02	00966	6ºf	23:46	3	Auto/Moto	3	70%
05	10/06/02	00977	2ºf	8:00	7	Moto	4	70%
06	18/07/01	01432	4ºf	13:04	7	Moto	4	70%
07	11/12/01	02378	Sáb.	19:20	4	Auto/auto	5	70%
08	02/03/02	0036	Sáb.	03:40	7	Moto/queda	4	70%
09	02/11/01	02190	6ºf	03:51	5	Moto/poste	4	70%
10	03/08/01	01521	6ºf	08:54	5	Moto/caçamba de entulho	4	70%
11	14/07/02	01213	Dom.	22:44	7	Moto/queda	4	70%

Obs: Preencher conforme orientação do manual;

(*) Preencher esta coluna somente após a elaboração do Projeto Conceitual.

b) Diagrama de Condições

(Descrição do local crítico)

FLUXOGRAMA DE INTERSEÇÃO

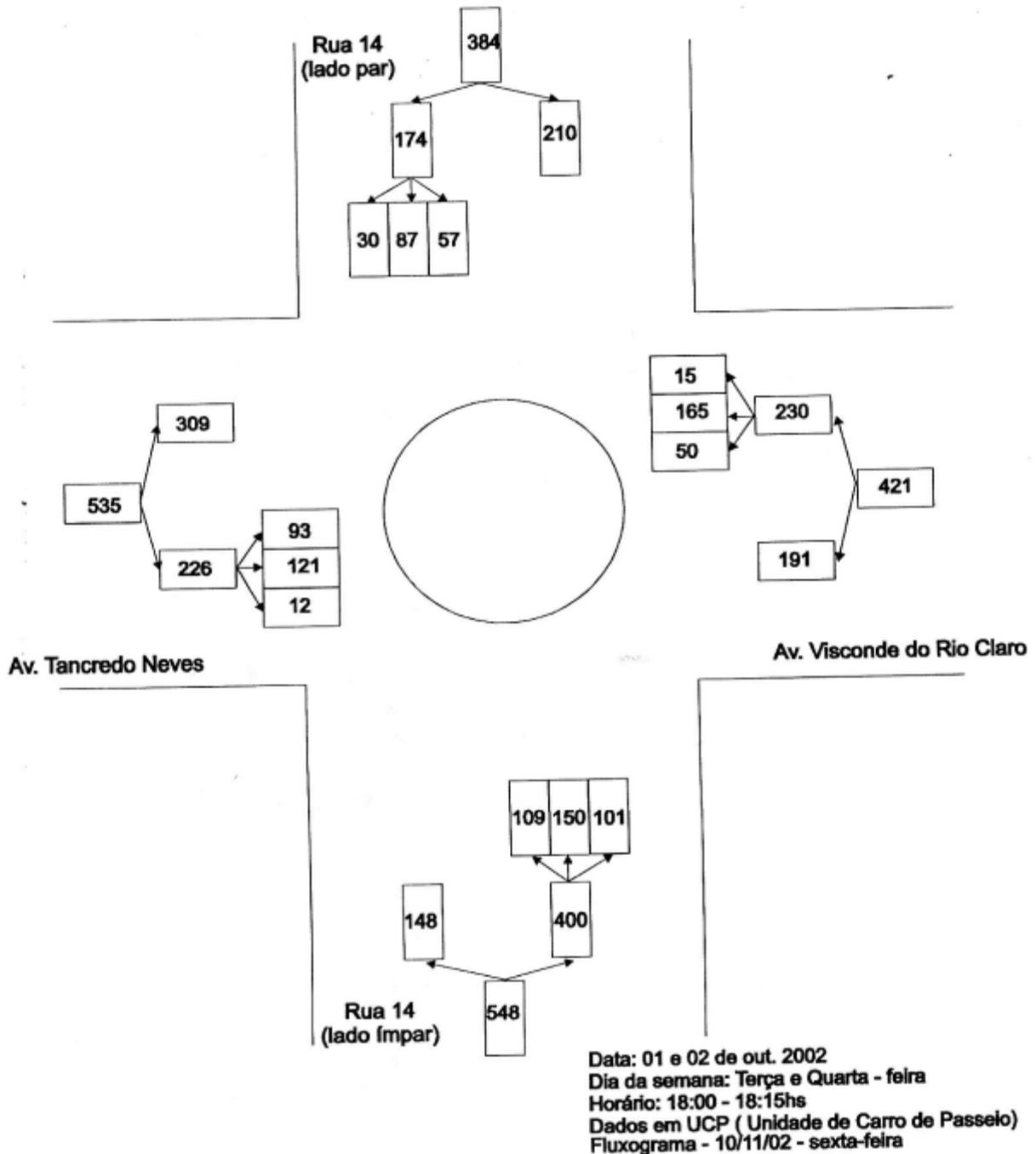
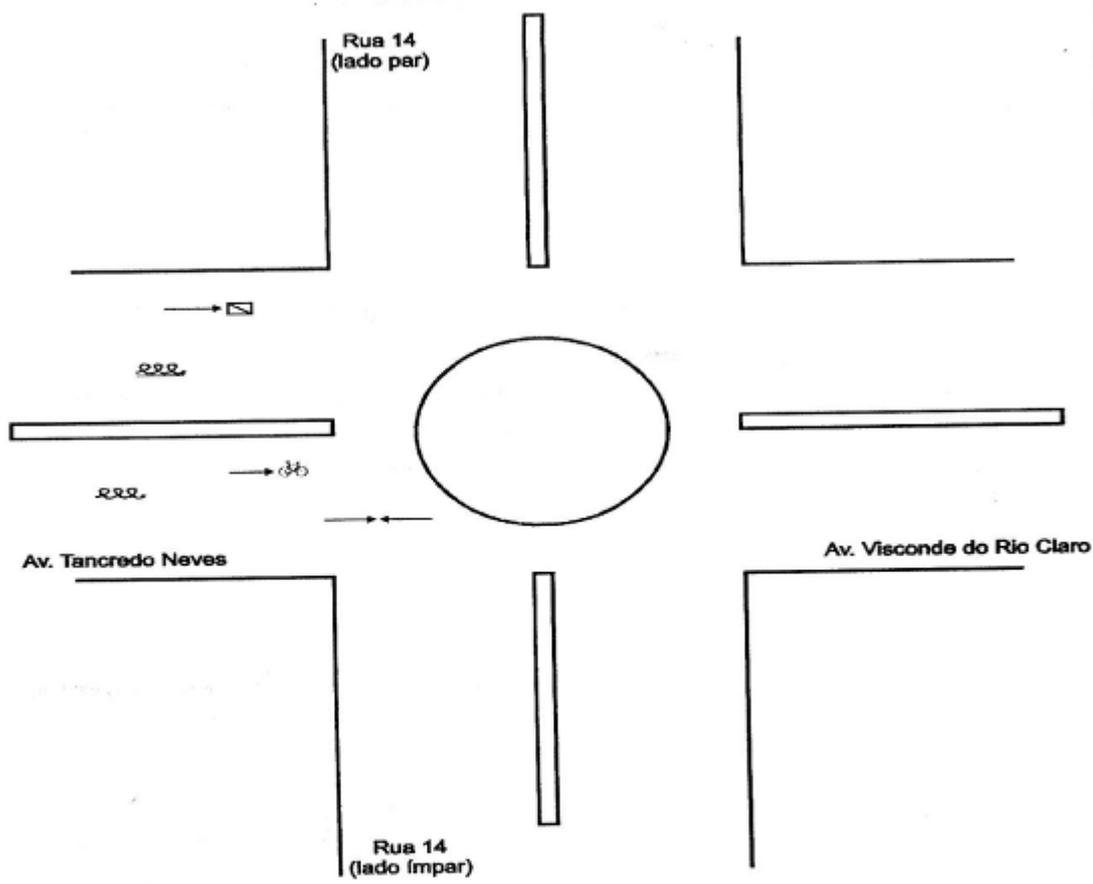


Diagrama de colisões da Rotatória Tancredo/Visconde/Rua 14



LEGENDA

- ← Colisão frontal
- ⊘ Capotagem
- ⊠ Colisão contra
- ⊙ Colisão contra
- ⊘ Tombamento

d) Considerações dos Estudos "in loco" e Consultas na Comunidade.

(Sugestões e Críticas da Comunidade)

Tirar rotatória e colocar semáforo quatro tempos

Na Av 5 com rua 14 há uma placa indicando rodoviária e automaticamente o motorista cai na rotatória

Faltam placas na entrada da cidade indicando "caminhos alternativos".

Em toda extensão da rua 11 há sinalização de "pare". A sugestão é de colocar a avenida 11 como preferencial

Rua 19 em frente a concessionária não se tem visão dos carros

Rua 21 preferencial (subindo) rua 19 (descendo)

e) Diagnóstico Final / Recomendações para Projeto

Tipo de Acidente	Fatores Contribuintes	Recomendações de Projeto
5	a) desatenção do motorista	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
6	a) desatenção do motorista b) imprudência ao imprimir a velocidade incompatível	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
5	a) imprudência do motorista ao imprimir velocidade incompatível	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central

3	a) desatenção do motorista	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
7	a) desatenção do motorista b) excesso de velocidade	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
7	a) congestionamento b) excesso de velocidade	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
4	a) congestionamento b) imprudência do motorista ao imprimir velocidade incompatível	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
7	a) alcoolismo b) excesso de velocidade	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
5	a) alcoolismo b) excesso de velocidade c) desatenção do motorista	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
5	a) desatenção do motorista	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central
7	a) pista escorregadia	Sinalização adequada Desvio do fluxo Fechamento do canteiro central

1) Local:			Código:	
2) Estatísticas dos Acidentes				
2.1) Tipos de Acidentes			2.2) Natureza dos Acidentes	
Tipo	Nº	Percentual (%)	Natureza	Nº
Atropelamento			ADM – Acidente com Danos Materiais	1
Colisão Frontal			ACF – Acidentes c/ Feridos (excluído Pedestre)	4
Colisão Traseira	1	9,1%	ACF-P – Acidente c/ Ferido (Pedestre)	6
Colisão Transversal	1	9,1%	AVF – Acidente c/ Vítima Fatal	
Colisão Lateral			Total Absoluto	11
Choque contra Objetos	4	36,4%	Total UPS	53
Capotagem	1	9,1%	VMD (Volume Médio Diário)	65 848
Tombamento	4	36,3%	Obs:	
Engavetamento				
Outros				
Total	11	100%		

3) Descrição das Condições Locais

O local crítico consiste em uma rotatória que interliga as avenidas Tancredo Neves, Visconde do Rio Claro e Rua 14. A rotatória possui grande fluxo de veículos, pois nela convergem-se as vias que fornecem acesso à cidade, que são Av. Castelo Branco, Av. Pres. Kennedy e Av. Tancredo Neves, todas oriundas da Rodovia Washington Luís (SP 310)

Não há semáforos, nem faixas de pedestres. Há sinalização horizontal e vertical.

A situação do pavimento é satisfatória; o uso do solo é comercial.

Existe conflitos entre fluxos de pedestres e veículos no cruzamento, pois os mesmos tem muita dificuldade para atravessar o local.

Composição do tráfego:

77,5% de carros de passeio,

2% de ônibus,

4,5% de caminhões e

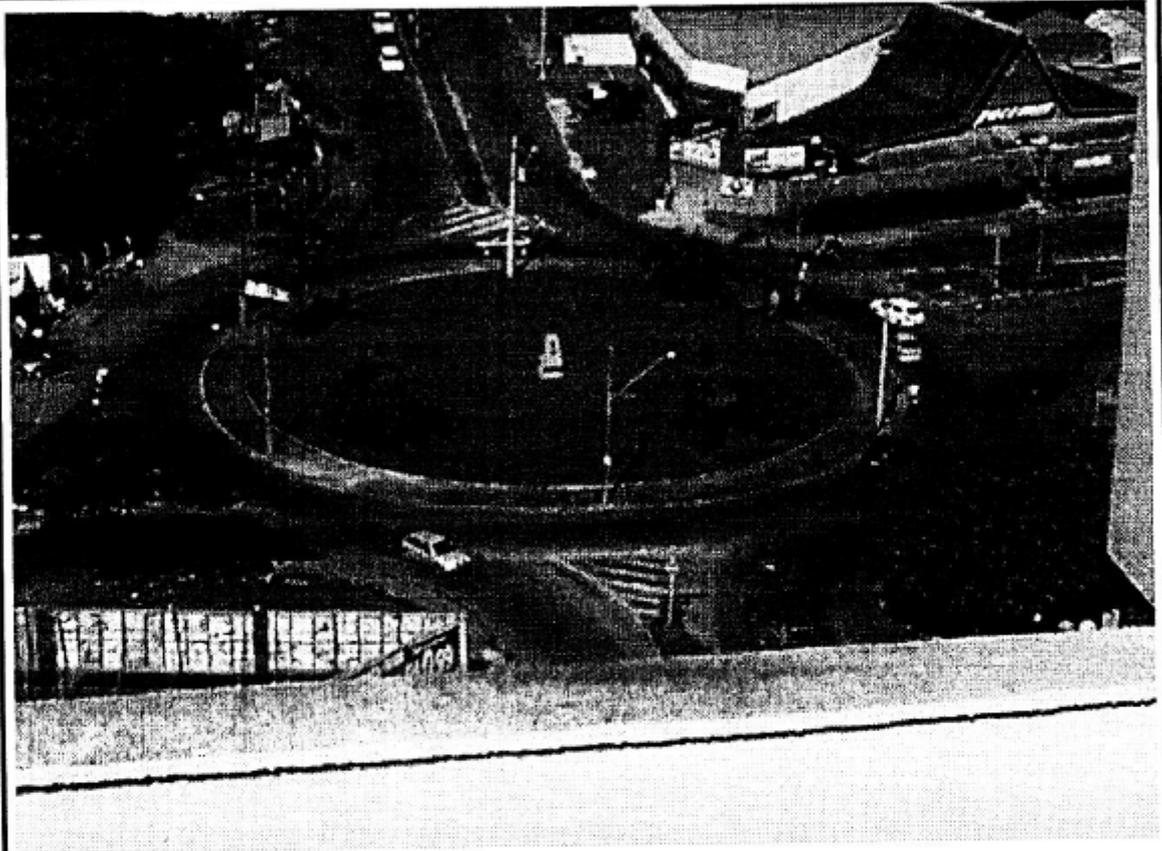
16% de motos.

4) Identificação dos Fatores Contribuintes e Recomendações para Projeto

5) Registro Fotográfico

Local:

Nº Foto:



Modulo III – Página 7 / xx

Totalização de todos os pontos da rotatória - Av. Visconde do RC/ Tancredo Neves/ Rua 14

Horário	Carro de passeio	Ônibus	Caminhão	Moto	UCP	
6:00 - 6:15	150	105	57	17		329
6:15 - 6:30	245	69	105	34		453
6:30 - 6:45	569	141	96	50		856
6:45 - 7:00	1284	138	111	62		1595
7:00 - 7:15	1286	93	114	50		1543
7:15 - 7:30	1144	45	144	54		1387
7:30 - 7:45	1025	84	162	49		1320
7:45 - 8:00	971	48	228	57		1304
8:00 - 8:15	899	51	180	41		1171
8:15 - 8:30	905	48	192	39		1184
8:30 - 8:45	789	69	171	28		1057
8:45 - 9:00	824	66	234	34		1158
9:00 - 9:15	877	72	153	28		1130
9:15 - 9:30	778	30	150	30		988
9:30 - 9:45	839	42	288	38		1207
9:45 - 10:00	799	30	132	23		984
10:00 - 10:15	853	27	168	29		1077
10:15 - 10:30	767	30	174	31		1002
10:30 - 10:45	775	66	165	37		1043
10:45 - 11:00	721	48	243	31		1043
11:00 - 11:15	836	51	147	83		1117
11:15 - 11:30	911	53	120	50		1134
11:30 - 11:45	1051	87	120	65		1323
11:45 - 12:00	1049	93	174	51		1367
12:00 - 12:15	1212	87	156	58		1513
12:15 - 12:30	1037	69	153	54		1313
12:30 - 12:45	1180	123	150	64		1517
12:45 - 13:00	1187	96	186	77		1546
13:00 - 13:15	1161	81	153	72		1467
13:15 - 13:30	1113	69	210	67		1459
13:30 - 13:45	1002	54	186	64		1306
13:45 - 14:00	994	42	217	43		1296
14:00 - 14:15	1054	72	239	60		1425
14:15 - 14:30	791	36	220	45		1092
14:30 - 14:45	870	72	240	46		1228
14:45 - 15:00	895	36	117	55		1103
15:00 - 15:15	867	36	225	46		1174
15:15 - 15:30	802	27	157	36		1022
15:30 - 15:45	775	51	210	44		1080
15:45 - 16:00	915	45	165	47		1172
16:00 - 16:15	884	54	192	45		1175
16:15 - 16:30	971	27	207	43		1248
16:30 - 16:45	894	45	192	49		1180
16:45 - 17:00	977	81	198	49		1305
17:00 - 17:15	1176	99	129	70		1474
17:15 - 17:30	1284	90	198	79		1651
17:30 - 17:45	1341	138	216	88		1783
17:45 - 18:00	1381	90	171	80		1722
18:00 - 18:15	1466	177	162	83		1888
18:15 - 18:30	1275	81	138	69		1563
18:30 - 18:45	1434	105	108	74		1721
18:45 - 19:00	1418	75	141	77		1711
Total Geral	50703	3642	8864	2639		65848
Média 15 min.	975	70	170	51		1266
Média 1 hora	3923	280	682	203		5068

Programa PARE – MT / UnB - CEFTRU	Órgão de Trânsito – Cidade / UF
TRATAMENTO DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	
MÓDULO IV	
<p>IV – PROJETOS CONCEITUAIS PARA TRATAMENTO DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.</p>	
<p>IV.1 –Local Crítico nº 1 – ROTATÓRIA DA TANCREDO NEVES/VISCONDE do RIO CLARO/RUA 14</p>	
<p>a) Descrição do Projeto Conceitual</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Acesso da avenida 7 para a Tancredo Neves: 	
<ul style="list-style-type: none"> - Sinalização com braço projetado: 	
<p>Rua 14 com avenidas 8 e 12 – colocar a placa " Centro";</p>	
<p>Rua 14 – colocar alça para avenida 5 e colocar uma placa "Terminal Rodoviário/SP310";</p>	
<p>Tancredo Neves ; Avenida 11 ; Av. 7 ; Rua 19 e Rua 15 – Colocar placa indicando "Centro";</p>	
<p>Rua 14 com Avenida 3 – Colocar placa indicando " Terminal Rodoviário/SP 310";</p>	
<p>Implantação de quatro conjuntos semaforicos:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Av. 5 com Rua 14; 	
<ul style="list-style-type: none"> - Rua 13 com Av. Visconde do R. Claro; 	
<ul style="list-style-type: none"> - Av. 4 com Rua 14; e 	
<ul style="list-style-type: none"> - Rua 18 com Av. Tancredo Neves 	
<p>Fechamento da Rotatória, formando o canteiro central pela Av. Visconde do R. Claro e Av. Tancredo Neves</p>	

b) Estimativa de Custo de Implantação**Planilha de Estimativa de Custos**

Discriminação / Serviços	Unid.	Quantidade	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
Remoção de Pavimento	1		10.000,00	10.000,00
Terraplenagem	1		10.000,00	10.000,00
Pavimentação	1		10.000,00	10.000,00
Paisagismo			10.000,00	10.000,00
Sinalização Horizontal	15	15	130,00	1.950,00
Sinalização Vertical	30	30	600,00	18.000,00
Sinalização Semafórica	4	4	10.000,00	40.000,00
Total			50.730,00	99.950,00

TRATAMENTO DE LOCAIS CRÍTICOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

MÓDULO V

V – AVALIAÇÃO ECONÔMICA

V.1 – Local Crítico nº 1

a) Cálculo dos Benefícios

TABELA 1 – Cálculo dos Benefícios (US\$)

Natureza dos Acidentes	Custo Unitário Médio (U\$)	Nº Acidentes Atual	Custo Atual (U\$)	Redução Estimada (%)	Nº Acidentes Estimado	Custo Estimado (U\$)	Benefício Ano 1 (U\$)
ASV - Acidente sem Vítimas	1.410,00	1	1.410	80%	0	0	1.410
ACV - Acidente com Vítimas	5.640,00	4	22.560	80%	1	5.640	16.920
ACVF - Acidente com Vítima Fatal	141.000,00						
ACV –P Acidente c/ Vítima Pedestre	8.460,00	6	50.760	80%	2	16.920	33.840
Total		11	74.730	80%	3	22.560	52.170

TABELA 2 – Cálculo dos Benefícios Anuais (R\$) Dólar a 3,91 de 24/10/02 e taxa de 5%

Ano	Valor Corrente (R\$)	Fator de Valor Atual	Valor Presente (R\$)
0	203.984,70	1	203.984,70
1	214.183,93	0,893	191.266,24
2	224.893,12	0,797	179.239,81
3	236.137,77	0,712	168.130,09
4	247.944,65	0,635	157.444,85
5	260.341,88	0,567	147.613,84
6	273.358,97	0,507	138.592,99
7	287.026,91	0,452	129.736,16
8	301.378,25	0,404	121.756,81
9	316.447,16	0,361	114.237,42
10	332.269,51	0,322	106.990,78
Total	2.897.966,50	-	1.658.993,40

b) Cálculo dos Custos

TABELA 3 – Cálculo dos Custos

Ano	Custos de Implantação			Custos Anuais de Manutenção		
	Valor Corrente (R\$)	Fator de Valor Atual	Valor Presente (R\$)	Valor Corrente (R\$)	Fator de Valor Atual	Valor Presente (R\$)
0	99.950,00	1	99.950,00	x	x	x
1	x	x	x	4.997,50	0,893	4.462,76
2	x	x	x	5.247,37	0,797	4.182,15
3	x	x	x	5.509,74	0,712	3.922,93
4	x	x	x	5.785,23	0,635	3.673,62
5	x	x	x	6.074,49	0,567	3.444,23
6	x	x	x	6.378,21	0,507	3.233,75
7	x	x	x	6.697,12	0,452	3.027,09
8	x	x	x	7.031,98	0,404	2.840,91
9	x	x	x	7.383,58	0,361	2.665,47
10	x	x	x	7.752,76	0,322	2.496,38
Total		-		62.857,98	-	33.949,29
CUSTO TOTAL (Implantação + Manutenção)						133.899,29

c) Cálculo dos Indicadores de Viabilidade

TABELA 4 – Cálculo de Indicadores Econômicos

Custo de Implantação e Manutenção Valor Presente (R\$)	Benefício Valor Presente (R\$)	B/C	B-C	Taxa Interna de Retorno - TIR
133.899,29	1.658.993,40	12,38	1.525.094,20	204,08%

V.2 – Local Crítico nº 2.....

mobilidade urbana

ZONA AZUL



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

(Reorganiza, nas vias e logradouros públicos do Município de Rio Claro, áreas especiais denominadas "ZONA AZUL" para estacionamento por tempo limitado criadas pela Lei Municipal 1.452, de 22 de setembro de 1977 e dá outras providências)

Eu, CLAUDIO ANTONIO DE MAURO, Prefeito do Município de Rio Claro, Estado de São Paulo, usando das atribuições que a Lei me confere, faço saber que a Câmara Municipal de Rio Claro aprovou e eu promulgo a seguinte Lei:-

Artigo 1º - O estacionamento de veículos automotores de passageiros e de carga, com capacidade até 4.000 quilos, nas vias e logradouros públicos do Município de Rio Claro, em áreas especiais, denominadas de "ZONA AZUL", por tempo limitado e mediante pagamento dos preços estabelecidos pela sua ocupação, criado pela Lei Municipal 1.452, de 22 de setembro de 1977, e sua nova estrutura organizacional, incluindo o sistema de exploração onerosa por terceiros, reger-se-á por esta Lei.

Artigo 2º - Não serão incluídas no sistema de estacionamento previsto no artigo 1º as áreas situadas em frente a farmácias, hospitais, prontos-socorros, clínicas médicas, não superior a 30 minutos, bem como os pontos de veículos de aluguel, os quais serão devidamente sinalizados pelo órgão municipal competente da fiscalização do trânsito.

Artigo 3º - Nas vias e logradouros públicos onde existam locais delimitados e horários estabelecidos para carga e descarga de mercadorias, a operação do sistema de estacionamento ora instituído só será feita fora daqueles horários, assim como os veículos de carga estacionados fora dos horários estabelecidos ficarão sujeitos ao sistema "ZONA AZUL".

Artigo 4º - Independente, em qualquer caso, do pagamento do preço respectivo, o estacionamento:

- a) - dos veículos oficiais da União, dos Estados e do Município, bem como suas empresas e autarquias;
- b) - dos veículos de transporte de passageiros (taxis), quando estacionados em seus pontos de parada,
- c) - dos veículos de transporte coletivo (ônibus e similares), quando estacionados em seus pontos de parada.



LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

2.

Artigo 5º - As motocicletas e as bicicletas terão nas áreas especiais estacionamentos privativos em locais previamente estabelecidos por ato do Executivo, ficando expressamente proibido o seu estacionamento fora daqueles locais.

§ 1º - As motocicletas e as bicicletas ficam dispensadas do pagamento do preço respectivo, desde que estacionadas nos locais estabelecidos.

§ 2º - As caçambas de entulho ou demais equipamentos urbanos que ocuparem vagas de estacionamento dentro da área compreendida pelo sistema de Zona Azul, deverão recolher nos equipamentos eletrônicos o valor correspondente ao tempo de ocupação.

Artigo 6º - O horário de estacionamento no perímetro "ZONA AZUL" compreenderá o período das 8:00 às 18:00 horas, de Segunda à Sexta-feira e das 8:00 às 12:00 horas aos sábados, podendo ser alterado, caso haja interesse público, por Decreto Municipal.

Parágrafo Único - Em épocas especiais e ou datas comemorativas e de conformidade com o comportamento do comércio, o horário estabelecido neste artigo poderá ser ampliado por ato do Executivo, ouvidos sempre o órgão de trânsito do Município e a Associação Comercial e Industrial de Rio Claro.

Artigo 7º - O tempo máximo de estacionamento será estabelecido por Decreto, após estudos técnicos elaborados pelo órgão de trânsito, levando-se em consideração a ocupação e a rotatividade de cada local.

Artigo 8º - Constituem infrações à presente Lei:

- a) estacionar o veículo nas áreas regulamentadas sem a afixação do comprovante de pagamento correspondente;
- b) utilizar o comprovante de pagamento de forma incorreta, contrariando as instruções nele inseridas;
- c) ultrapassar o tempo máximo de estacionamento na mesma vaga;
- d) trocar o comprovante de pagamento, após expirado o tempo regulamentar para permanência na mesma vaga,
- e) estacionar em local demarcado por faixas amarela ou fora do espaço delimitado para vaga.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

3.

Artigo 9º - Na hipótese do veículo exceder o período de estacionamento estabelecido, conforme determina o artigo 6º, ou se o proprietário ou preposto deixar de pagar o valor devido, ou ainda no caso de motocicletas estacionadas em locais não autorizados, o responsável deverá regularizar sua situação mediante o pagamento de uma TARIFA DE REGULARIZAÇÃO, no valor a 10 horas de estacionamento, relativos à zona onde ocorreu a irregularidade e no prazo máximo de 30 minutos após ter sido notificado pela fiscalização do sistema.

§ 1º - Os infratores ficarão sujeitos às penalidades previstas no Código Brasileiro de Trânsito e no seu regulamento, inclusive, quando for o caso, à remoção do veículo para o local a ser designado pela autoridade de trânsito.

§ 2º - Caberá a Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil, com base na Lei Federal 9.503 de 23 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito, remeter para o Departamento Municipal de Trânsito os dados e os elementos necessários para a devida fiscalização e aplicação das penalidades cabíveis.

Artigo 10 - Fica a Prefeitura Municipal, através da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil autorizada a outorgar a terceiros, mediante licitação, nos termos do artigo 114 e parágrafos da Lei Orgânica do Município de Rio Claro, concessão onerosa para exploração dos estacionamentos rotativos e existentes nas áreas especiais das vias e logradouros públicos, na forma desta Lei.

§ 1º - A concessionária deverá pagar ao Poder Público Municipal quantia mensal pela exploração concedida, quantia não inferior ao percentual de 10% (dez por cento) da receita bruta apurada mensalmente, percentual este que será definido no Edital Licitatório.

§ 2º - O percentual a que se refere o parágrafo 1º, serão destinados 3% (três por cento), mensalmente, para repasse ao Fundo Municipal da Criança e do Adolescente de Rio Claro, conforme dispõe a Lei Municipal nº 3010, de 12 de novembro de 1998.

Artigo 11 - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita por meio de controle automatizado e informatizado, com equipamentos eletrônicos, que permita total controle da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.

§ 1º - Ao final do prazo de concessão, as obras e instalações utilizadas na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público Municipal, sem qualquer pagamento ao particular e em perfeito estado de conservação e manutenção. *C. L. A. M.*



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

4.

§ 2º - O equipamento eletrônico a ser utilizado deverá propiciar aos usuários facilidade no pagamento da tarifa.

Artigo 12 - A concessão de que trata esta Lei deverá ser precedida de licitação, na modalidade de Concorrência, no julgamento da qual será considerada a maior oferta de pagamento ao Poder Público Municipal concedente, desde que atenda as características técnicas exigidas no artigo 9º.

Artigo 13 - O prazo de concessão de que trata esta Lei não poderá ser superior a 5 (cinco) anos, podendo ser renovado por igual, desde que previsto no edital licitatório.

Artigo 14 - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessária a operação da concessão.

Artigo 15 - As vagas de concessão de que trata esta Lei serão fixados pelo Poder Público Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Segurança e de Defesa Civil, através da Diretoria de Trânsito, que é a autoridade de Trânsito no Município.

Artigo 16 - O preço relativo ao tempo de uso dos estacionamentos, inclusive a sua política tarifária, será fixado por meio de Decreto Municipal, antes do início da licitação, por uma Comissão Especial, composta pelos seguintes membros:

- dois representantes da Secretaria Municipal de Segurança e de Defesa Civil;
- um representante da Diretoria de Trânsito;
- um representante da Secretaria Municipal de Economia e Finanças;
- um representante do Sindicato dos Motoristas e Condutores de Veículo do Município;
- um representante da ACIRC - Associação Comercial e Industrial de Rio Claro,
- um representante do CDL - Clube dos Diretores Lojistas.

Parágrafo Único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Artigo 17 - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

5.

- I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta Lei;
- II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição de receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;
- III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos para preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;
- IV - a forma e a periodicidade do pagamento devido ao Poder Público Municipal;
- V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;
- VI - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público Municipal concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da explorada concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;
- VII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária de manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;
- VIII - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;
- IX - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da concessão;
- X - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;
- XI - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas do estacionamento;
- XII - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão;

Delaney.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

6.

XIII - que a concessionária ficará obrigada a tomar todas as providências e adotar as medidas necessárias para garantir a regular, adequada e satisfatória operação do sistema, tais como: gerenciamento, treinamento de pessoal, fornecimento de uniformes, equipamentos, materiais de consumo, combustível, impressos, confecção de placas de sinalização, aquisição de veículos para a fiscalização e eventual ajuda de custo à Guarda Municipal, além de outros gastos decorrentes de atividades correlatadas a serem desenvolvidas,

XIV - que todas as obras e instalações serão incorporadas ao patrimônio público municipal.

Parágrafo Único - A concessionária deverá oferecer garantia, na forma da Lei, do fiel cumprimento das obrigações que por ela venha a ser assumidas como contrapartida da concessão, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Artigo 18 - Ao Poder Público Municipal e à concessionária não caberá qualquer responsabilidade por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais de estacionamento, não sendo exigível da concessionária a manutenção de qualquer tipo de seguro contra esses eventos, ressalvada a hipótese de seguro garantida nos termos do artigo anterior.

Artigo 19 - A outorga da concessão de que trata esta Lei não implicará em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público Municipal, na forma da Lei.

Artigo 20 - Compete à Secretaria Municipal de Segurança e da Defesa Civil a organização, o gerenciamento e fiscalização da concessão objeto desta Lei.

Artigo 21 - Até que seja implantado o novo sistema de estacionamento na área denominada "ZONA AZUL", reorganizado por esta Lei, caberá a Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil, administrar e gerenciar o sistema criado pela Lei Municipal 1.452, de 22 de setembro de 1977, utilizando o procedimento de cobrança por intermédio de cartelas individuais, por uma hora e por duas horas, ficando o Poder Executivo autorizado a estabelecer o preço por Decreto, assim como a formalizar convênio com entidades particulares sediadas no Município, segundo o disposto na letra "a" do artigo 115 e seu parágrafo único da Lei Orgânica do Município e na forma do regulamento.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 3040
de 30 de abril de 1999

7.

Artigo 22 - As disposições contidas nesta Lei serão normatizadas por Ato do Prefeito Municipal.

Artigo 23 - As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 24 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário, em especial as Leis 1.452, de 22 de setembro de 1977, 1.554, de 31 de maio de 1979, 1.649, de 10 de dezembro de 1980 e 2.080, de 29 de outubro de 1986.

Rio Claro, 30 de abril de 1999


CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicada na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTÓTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração

GUINCHO

movilidade urbana



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324
de 08 de dezembro de 2000

Trânsito

CLAUDIO ANTONIO DE MAURO, Prefeito do Município de Rio Claro, Estado de São Paulo, usando das atribuições que a Lei lhe confere, e CONSIDERANDO a necessidade de organizar o serviço de remoção de veículos transgressores no Município de Rio Claro;
CONSIDERANDO que a remoção de veículos transgressores contribuirá para o aperfeiçoamento do Sistema Municipal de Trânsito;
CONSIDERANDO que o Município delegará por intermédio de permissão e mediante prévio processo licitatório o serviço de remoção de veículos transgressores, cabendo a Secretaria Municipal de Segurança e Departamento de Trânsito Municipal fiscalizar o aludido serviço;
CONSIDERANDO o disposto na Lei Federal nº 8987/95; Lei Municipal nº 3037/99 e notadamente o artigo 79 da Lei Orgânica do Município, consubstanciado em seu inciso VIII,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DO SERVIÇO DE REMOÇÃO DE VEÍCULOS

Artigo 1º - O serviço de remoção de veículos em todo o território do Município de Rio Claro, sem zona delimitada, estabelecido nos incisos VI e XI do artigo 24 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e regulamentada pela Resolução nº 053/98 do CONTRAN - Código Nacional de Trânsito, será de responsabilidade do Município, que delegará a execução dos serviços por intermédio de permissão.

Parágrafo Único - Caberá ao Departamento Municipal de Trânsito, órgão da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil, devidamente credenciado por força do Decreto nº 6.036, de 15 de julho de 1999, fiscalizar, orientar e baixar normas específicas para o cumprimento deste Decreto.

Artigo 2º - O Município, por meio de licitação, escolherá a PERMISSIONÁRIA que irá prestar o serviço. As empresas interessadas deverão estar cadastradas na Prefeitura Municipal, na forma da legislação vigente.

Cláudio Mauro



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324
de 08 de dezembro de 2000

2.

CAPÍTULO II

DO PÁTIO DESTINADO À ESTADIA DOS VEÍCULOS REMOVIDOS

^{5,000} Artigo 3º - A PERMISSIONÁRIA deverá criar pátio, com área mínima de ~~10.000,00~~ mts, destinado à estadia dos veículos apreendidos, removidos ou mandados recolher pela autoridade competente, onde permanecerão até sua liberação ou venda em leilão, os quais serão fiscalizados pelo Departamento Municipal de Trânsito.

§ 1º - A PERMISSIONÁRIA fica obrigada a destinar um local exclusivo do pátio para a reserva de no máximo 10 (dez) vagas para veículos recolhidos por ordem judicial, ou aos que estejam a disposição da autoridade policial.

§ 2º - Seja qual for a forma de remoção de que trata o "caput" deste artigo, todo veículo removido será obrigatoriamente depositado no pátio da PERMISSIONÁRIA do Município.

Artigo 4º - A Empresa responsável pelo serviço estabelecerá as escalas de plantão dos funcionários de serviço para os períodos diurno, noturno, sábados, domingos e feriados.

Artigo 5º - A restituição dos veículos recolhidos no pátio em questão far-se-á na forma da Lei Federal nº 6575, de 30 de setembro de 1978, nas seguintes condições:

- I - da apresentação do ato liberatório outorgado pela autoridade competente;
- II - da comprovação do pagamento das multas e taxas devidas,
- III - do pagamento das despesas com a remoção, apreensão, retenção ou estada e, das referentes a notificações e editais, mencionados nos artigos subsequentes.

Artigo 6º - A pessoa que figura como proprietária na licença do veículo apreendido, removido ou retido no pátio da PERMISSIONÁRIA será notificada por via postal, para que, no prazo de 10 (dez) dias contados da referida notificação, efetue o pagamento dos débitos, e nos termos do disposto no Artigo 5º deste Decreto, promova a retirada do seu veículo.

Artigo 7º - Não atendida a notificação por via postal de que trata o Artigo anterior, os proprietários serão notificados por Edital, que será afixado nas dependências do órgão apreensor e publicado uma vez na Imprensa Oficial do Município, se houver, e duas vezes em jornal de maior circulação da cidade, para os fins previstos nos Artigos 5º e 6º deste Decreto, com prazo de 30 (trinta) dias, a contar da primeira publicação.

Alamy



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO N° 6324
de 08 de dezembro de 2000

3.

§ 1º - Do Edital constarão:

I - O nome ou designação da pessoa que figurar na licença como proprietária do veículo,

II - Os números da placa e do chassi, bem como as indicações da marca, ano de fabricação e cor do veículo.

§ 2º - Nos casos de penhor, alienação fiduciária em garantia ou venda com reserva de domínio, quando os instrumentos dos respectivos atos jurídicos estiverem arquivados no órgão fiscalizador competente, do Edital constarão os nomes do proprietário e do possuidor do veículo.

CAPÍTULO III

DO LEILÃO - DESTINAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS OBTIDOS

Artigo 8º - Todo leilão será procedido, por intermédio da empresa permissionária, que providenciará a documentação necessária dos veículos a serem leiloados, ficando a fiscalização desse evento de responsabilidade do Departamento Municipal de Trânsito.

Artigo 9º - Não atendendo os interessados à Notificação e ao Edital dos quais trata o presente Decreto, e decorridos 180 (cento e oitenta) dias da remoção, apreensão ou retenção, o veículo será vendido em leilão público, mediante avaliação prévia, e publicação de Editais de Praça, em número de dois, em jornal de maior circulação no Município, ou Imprensa Oficial se houver, desde que não esteja à disposição da Justiça.

§ 1º - O leilão será realizado após 30 (trinta) dias, a serem contados a partir da primeira publicação.

§ 2º - Serão reduzidos a sucata, ou vendidos como tal, os veículos que não apresentarem as mínimas condições de segurança, circunstância essa que deverá ser atestada por laudo de avaliação.

Artigo 10 - Do Edital de Leilão constarão obrigatoriamente o dia, a hora e o local em que será realizado, bem como os elementos essenciais para a caracterização do veículo, quais sejam, o nome da pessoa física ou jurídica que figurar na licença como proprietária do veículo, os números da placa e do chassi, bem como a marca, o ano de fabricação e a cor do veículo.

Chlary



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324 4.
de 08 de dezembro de 2000

§ 1º - Se não houver lance igual ou superior ao valor estimado, proceder-se-á a venda pelo maior lance, respeitando sempre o mínimo fixado.

§ 2º - O arrematante deverá depositar no mínimo 50% (cinquenta por cento) do valor ofertado, até a lavratura do auto de arrematação, e o restante dentro de 03 (três) dias úteis, sob pena de perda da parcela já paga e consequente anulação de sua arrematação.

§ 3º - Do produto apurado na venda, serão deduzidas as despesas previstas neste Decreto e as demais decorrentes do leilão, recolhendo-se o saldo remanescente em depósito à disposição da pessoa física ou jurídica que figurar na licença como proprietária do veículo leilado, ou de seu representante legal.

§ 4º - Poderão ser reduzidos a sucata, a critério da Administração Pública, os veículos não arrematados.

§ 5º - Não poderão dar lances, por si ou por pessoa interposta, qualquer funcionário da Administração Pública Direta ou Indireta.

§ 6º - O disposto nos Artigos 8º, 9º e 10, não se aplica aos veículos recolhidos à depósito por ordem judicial, ou aos que estejam à disposição de autoridade policial.

CAPÍTULO IV

DA TABELA PARA A REMOÇÃO DE VEÍCULOS

Artigo 11 - Fica criada a Tabela para a Remoção de Veículos no Município de Rio Claro, de que trata este Decreto, inclusive para remoção de veículos a pedido de interessado, conforme tabela abaixo, compreendendo tanto o perímetro urbano como o fora dele:

- a) caminhões, reboques, semi-reboques, ônibus, microônibus, tratores, caminhonetes, caminhões 3/4 e cavalo mecânico - R\$100,00 (cem reais);
- b) automóveis, jeeps e peruas - R\$55,00 (cinquenta e cinco reais);
- c) motocicletas, lambretas, ciclomotores, triciclos, motonetas e assemelhados - R\$40,00 (quarenta reais),

de laury



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324
de 08 de dezembro de 2000

5.

d) charretes, carroças, carroções, carros de mão, bicicletas e assemelhados - R\$10,00 (dez reais).

II - PERÍODO NOTURNO - compreendido das 19:00 às 06:00 horas do dia seguinte, DOMINGOS e FERIADOS:

- no período noturno bem como aos domingos e feriados, serão acrescidos do percentual de 20% (vinte por cento) os valores constantes do Inciso I deste Artigo.

Parágrafo Único - Os preços estabelecidos neste Artigo, serão acrescidos de 25% (vinte e cinco por cento), se:

I - para efetuar a remoção, houver necessidade de destombamento do veículo, ou sua retirada de vala, córrego, rio ou outro local de difícil acesso,

II - se durante a remoção, houver necessidade de passar por Delegacia de Polícia ou Distrito Policial, permanecendo nesses locais por mais de 02 (duas) horas.

CAPÍTULO V

DOS PRESTADORES DE SERVIÇO

Artigo 12 - O prestador de serviço de remoção que não estiver com suas funções regularizadas na forma deste Decreto, e que for autuado efetuando remoção de veículos dentro do Município de Rio Claro, ficará sujeito às seguintes penalidades:

I - em caso de 1ª infração - multa de 250 UFIRs ou Unidade Fiscal equivalente;

II - em caso de 2ª infração - multa de 500 UFIRs ou Unidade Fiscal equivalente;

III - em caso de 3ª infração - multa de 1000 UFIRs ou Unidade Fiscal equivalente.

Parágrafo Único - Além da aplicação da multa de que trata o inciso III, será o prestador de serviço infrator proibido do exercício de sua função dentro do Município de Rio Claro.

Artigo 13 - Os proprietários dos veículos depositados no pátio da Permissionária, de conformidade com o tabelamento do inciso I do artigo 11, são obrigados a pagar, a título de estada no referido pátio, para cada período de 24 (vinte e quatro) horas, o preço equivalente a:

Cláudio



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324
de 08 de dezembro de 2000

6.

I - alínea "a" - caminhões, reboques, semi-reboques, ônibus, microônibus, tratores, caminhonetes, caminhões ¾ e cavalo mecânico - R\$15,00 (quinze reais);

II - alínea "b" - automóveis, jeeps e peruas - R\$7,00 (sete reais);

III - alínea "c" - motocicletas, lambretas, ciclomotores, triciclos, motonetas e assemelhados - R\$5,00 (cinco reais),

IV - alínea "d" - charretes, carroças, carroções, carros de mão, bicicletas e assemelhados - R\$3,00 (três reais).

Artigo 14 - O prestador de serviço de remoção que desatender ao disposto no Parágrafo Único do Artigo 3º deste Decreto, e depositar os veículos removidos em local diverso do aqui estabelecido, e sem ordem expressa emanada do poder competente, obrigar-se-á a repor à Administração Pública a quantidade das estadas por dia e em pecúnia, nos valores pré-fixados no Artigo 13 e seus Incisos de I a IV, corrigidos com juros de mora e correção monetária.

Artigo 15 - O prestador de serviço de remoção que desrespeitar a Tabela disposta no artigo 11, seus incisos e alíneas, sofrerá a imposição de multa equivalente aos valores pré-fixados no referido artigo, incisos e alíneas por veículo removido, sem prejuízo da proibição do exercício das funções já especificadas.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 16 - Para todos os atos do leilão de que trata este Decreto, será formalizado processo, do qual constarão obrigatoriamente os seguintes documentos:

I - dados atinentes ao veículo depositado no pátio em questão, constando a data de sua entrada e o nome do prestador do serviço de remoção;

II - documento comprovante do pagamento das despesas com a remoção, se o interessado efetivou o pagamento diretamente ao prestador do serviço, ou se não o tiver efetuado, o valor da remoção deverá constar em documento próprio, com seu valor atualizado à época do leilão, nos termos e valores da tabela inclusa;

III - documento comprobatório do valor da estada devida a Permissionária;

Delany



Prefeitura Municipal de Rio Claro

Estado de São Paulo

DECRETO Nº 6324
de 08 de dezembro de 2000

7.

IV - documentos comprobatórios com seus respectivos valores das notificações e editais;

V - documento de avaliação do veículo a ser leiloado ou convertido à sucata e assim vendido;

VI - documento de liquidação do leilão, obedecendo-se o disposto no artigo 9º e seus parágrafos.

Parágrafo Único - Em caso de redução à sucata do veículo, nos termos do parágrafo 2º do artigo 9º e parágrafo 4º do artigo 10, será formalizado processo pela Permissionária, com a fiscalização do Município, obedecendo-se as mesmas formalidades dispostas neste Artigo.

Artigo 17 - Fica a Secretaria Municipal de Segurança e Defesa Civil autorizada a expedição de normas complementares necessárias ao cumprimento deste Decreto.

Artigo 18 - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio Claro, 08 de dezembro de 2000.


CLAUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicado na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTÓTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração

FLUXOGRAMA
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO n° 6.036
de 15 de julho de 1.999

(Dispõe sobre o credenciamento do DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO para fins de atender as exigências contidas na Resolução n° 65, de 23 de setembro de 1998 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN)

CLÁUDIO ANTONIO DE MAURO, Prefeito Municipal de Rio Claro, usando das atribuições conferidas no inciso VIII, do artigo 79 da Lei Orgânica do Município de Rio Claro

CONSIDERANDO:

- 1 - que, de conformidade com o artigo 7° da Lei Orgânica do Município de Rio Claro, compete ao Município prover a tudo quanto respeite ao seu interesse local, tendo como objetivo o pleno desenvolvimento de suas funções sociais e garantido o bem-estar de seus habitantes;
- 2 - que, a Resolução n° 65, de 23 de setembro de 1998 do CONTRAN fixou normas gerais para a integração de órgãos municipais de trânsito junto ao Sistema Nacional de Trânsito, em obediência ao que dispõe a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997 - Código de Trânsito Brasileiro e ao disposto no Decreto n° 2.327, de 23 de setembro de 1.997,

DECRETA:

ARTIGO 1° - Para fins de atender a Resolução CONTRAN n° 65, de 23 de setembro de 1.998, o órgão executivo pela fiscalização de trânsito e engenharia de tráfego no Município de Rio Claro é o DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, conforme fluxograma contido no anexo que faz parte integrante deste Decreto.

ARTIGO 2° - As despesas com a execução deste Decreto correrão por conta de verbas próprias do Orçamento vigente, suplementadas se necessário.

ARTIGO 3° - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

RIO CLARO, 15 de julho de 1.999.


CLÁUDIO ANTONIO DE MAURO
Prefeito Municipal

Publicado na Prefeitura Municipal de Rio Claro, na mesma data supra.


ARISTÓTELES COSTA
Secretário Municipal de Administração

FLUXOGRAMA DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO MUNICÍPIO DE RIO CLARO/SP.

