

01-0639/2009

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

01 - 0639 / 2009

DE

2009

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0639 / 2009

DE

01/10/2009

PROMOVENTE:

VEREADOR

CLAUDIO FONSECA

EMENTA:

DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE SINALIZAÇÃO E EQUIPAMENTOS DE
SEGURANÇA NAS FACES DAS QUADRAS EM FRENTE AOS ESTABELECIMEN-
TOS DE ENSINO.

ARQUIVADO EM 24/03/2010

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
08/11/2010 17:39:58

00000022866-45



CHEFE DE SEÇÃO

Adriana de França Silva
Adriana de França Silva
Consultor Téc. Legisl. - Bibliotecário
Supervisora Arquivo Geral - SGP-33



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV CLAUDIO FONSECA

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-639 de 09
Ademir Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

LIDO HOJE 01 OUT. 2009

AS COMISSÕES DE:

Const. Just. Leg. Particip.

Adm. Pública

Trânsito, Transp. AT. Ec.

Tur. Faz. e Opstr.

Saúde, Prom. Soc. Trab.

Id. e Mulher

Fin. e Orçamento

Paulo Frange

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-00639/2009

Dispõe sobre a instalação de sinalização e equipamentos de segurança nas faces das quadras em frente aos estabelecimentos de ensino.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º O Poder Público municipal viabilizará a instalação de sinalização e equipamentos de segurança nas faces de quadras em frente aos estabelecimentos de ensino.

Parágrafo Único. Para os efeitos desta lei entende-se por sinalização e equipamentos de segurança as faixas para travessia de pedestre, placas de sinalização de trânsito, controle eletrônico de velocidade e/ou outros equipamentos e sinalizações similares.

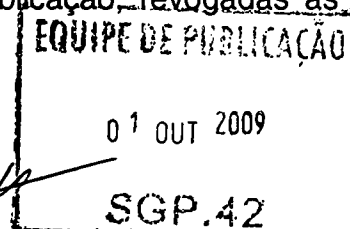
Art. 2º Os estabelecimentos de ensino deverão solicitar aos órgãos competentes para que providenciem o estabelecido no artigo 1º.

Art. 3º. - Esta lei será regulamentada pelo Executivo Municipal no prazo de 90 (noventa) dias de sua promulgação.

Art. 3º. - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Claudio Fonseca
Vereador



13:19 01/10/2009 004430 - Produção Legislativa - SP 22

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 2 a 3
Em 02/10/09
Ass: CA

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV CLAUDIO FONSECA

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-639 de 09

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF: 100.406

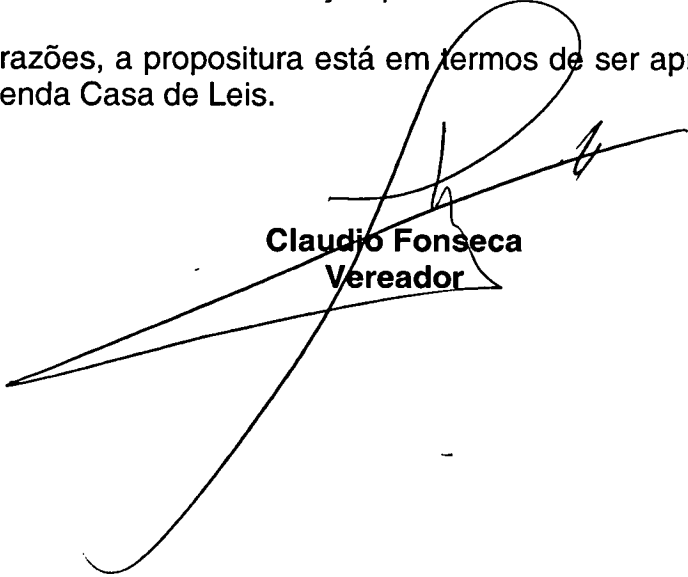
JUSTIFICATIVA

O trânsito na cidade de São Paulo tem provocado mortes e acidente graves. Entretanto, estudos têm constatado a eficácia de medidas preventivas com a diminuição de acidentes com mortes ou ferimento graves.

Diversos aspectos são considerados na prática preventiva, tais como, o estado de conservação das vias públicas e dos veículos, a fiscalização do trânsito, a proteção das áreas de lazer, a conscientização acerca das regras de segurança no trânsito e uso de bloqueios e redutores de velocidade em áreas de maior risco.

O objetivo desta propositura é assegurar medidas preventivas de segurança no trânsito com sinalização, controle de velocidade e outros equipamentos similares, para proteger os alunos dos estabelecimentos de ensino e ao mesmo tempo servir de um meio de educação para o trânsito.

Com essas razões, a propositura está em termos de ser apreciada e aprovada por esta Colenda Casa de Leis.


Claudio Fonseca
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo n.º 01-639109 0219012009

(a)

Ad
Adelina Cíccone Battochio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Sra. Secretária,
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06/10/09


Inácio Veiga
Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

06/10/09


ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA		DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	<u>06/10/09</u>	às	<u>18:30</u>
POR	<u>[Signature]</u>		
SAÍDA:	AS:	h	ASS:

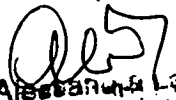
Sr(a) [Signature]

Efetuar Pesquisa.

06/10/2009

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP nº 111.393.

Pesquisa efetuada.
06/10/09


Alberto de Lencastre
Técnico Administrativo
RF 11.138

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Requerimento(s) e/ou documento(s) de
Ns. 04/46 S.P. 23/02/10

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

Folha 06
Proc. Nº 639/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0639/09

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo), no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislação e no site <http://www.presidencia.gov.br/>, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei nº 9.343, de 19 de outubro de 1981, que dispõe sobre instalação de sinal de alerta nos estabelecimentos da rede municipal de ensino.
- Lei nº 11.067, de 4 de setembro de 1991, que dispõe sobre mão única nas ruas onde se localizam Escolas com entrada ou saída de alunos.
- Lei nº 12.637, de 6 de maio de 1998, que dispõe sobre a colocação de placas e faixas de caráter permanente, nos pontos críticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo.
- Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, que estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.
- Lei Federal nº 9.502, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- Manual de Sinalização de Áreas Escolares, Denatran, setembro de 2000.
- PL nº 357/97, de autoria do Vereador Wadih Mutran, que dispõe sobre a implantação do Sistema de Embarque e Desembarque de alunos em frente das Escolas Públicas e Particulares localizadas no Município de São Paulo.

Cópia das Leis e dos projetos acima indicados acompanham a presente informação.

Tendo em vista que a pesquisa constatou a existência de lei anterior tratando sobre a matéria, qual seja a **Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, que estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal, dispondo em seu art. 3º inciso II, letra "f", competir ao Poder Público providenciar a manutenção permanente de faixas de travessia de pedestres, semáforos e redutores de velocidade**, que o art. 212, inciso IV, do Regimento Interno, determina a restituição ao autor de projetos de lei que disponham no sentido de lei existente; que o art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar Federal nº 95/98, dispõe que o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa, sugiro seja consultado o autor da proposta quanto ao interesse de, mediante requerimento "d", apresentar sugestão

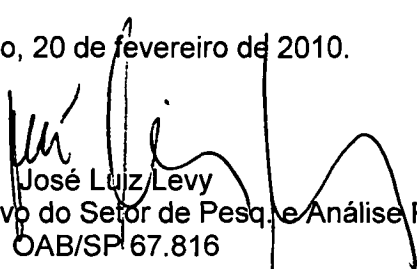


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 05
Proc. Nº 637109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

de substitutivo a ser apreciado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, no momento oportuno, propondo alterações na legislação em vigor.

São Paulo, 20 de fevereiro de 2010.


José Luiz Levy

Procurador Legislativo do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Marcella Falbo Giacaglia

Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 05
Proc. Nº 637109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : trânsito AND escola

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 9.343 19/10/1981 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre instalação de sinal de alerta nos estabelecimentos da rede municipal de ensino.

Projeto: Projeto de Lei Nº 96/1981 ([ver documento](#))

Autor(es): Mario Americo

[[Back](#)]

LEI N.º 9343, DE 19 DE OUTUBRO DE 1981

Dispõe sobre instalação de sinal de alerta nos estabelecimentos da rede municipal de ensino.

Reynaldo Emygdio de Barros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 24 de setembro de 1981, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Nos estabelecimentos da rede municipal de ensino, poderá, ser instalado, junto ao portão de acesso, o sinal de alerta, sob forma de campainha ou outra modalidade de sinalização, tecnicamente recomendável, que será acionado quando da entrada e saída de alunos.

Art. 2.º — O sinal de alerta, que poderá ser conjugado ou não com semáforo existente, será instalado consideradas a intensidade do trânsito local e as condições de segurança, de modo a alertar os motoristas da iminente entrada e saída de alunos dos estabelecimentos de ensino.

Art. 3.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 19 de outubro de 1981, 428.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Reynaldo Emygdio de Barros — O Secretário dos Negócios Jurídicos, Manoel Figueiredo Ferraz — O Secretário das Finanças, Pedro Cipollari — O Secretário Municipal de Educação, Jair de Moraes Neves — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Roberto Pastana Câmara.

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de outubro de 1981. — O Secretário do Governo Municipal, Orlando Carneiro de Ribeiro Arnaud.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 11067

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.067 04/09/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre mao unica nas ruas onde se localizam Escolas com entrada ou saida de alunos.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Nelson Guerra

[[Back](#)]

LEI Nº 11.067, DE 4 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 539/89, do Vereador Nelson Guerra)

Dispõe sobre mão única nas ruas onde se localizam Escolas com entrada ou saída de alunos.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Os estabelecimentos de ensino até o segundo grau, localizados em ruas de mão dupla, poderão solicitar ao D.S.V. e órgãos competentes a implantação de mão única.

Parágrafo único - Caberá ao D.S.V. e órgãos competentes o estudo da viabilidade de implantação a que se refere este artigo.

Art. 2º - No caso de ruas com condições físicas e técnicas, poderão ser solicitadas e implantadas faixas de estacionamento de veículos em 45 graus, na extensão do Estabelecimento, por 15 minutos.

Art. 3º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de setembro de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

WALTER PIVA RODRIGUES, Respondendo pelo Cargo de Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de setembro de 1991

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 12637

Total de referências : 1

Folha 10
Proc. Nº 638/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 12.637 06/05/1998 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a colocação de placas e faixas de carater permanente, nos pontos criticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 394/1995 (ver documento)

Autor(es): Jooji Hato

[\[Back \]](#)

LEI N. 12.637 - DE 6 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre a colocação de placas e faixas de caráter permanente, nos pontos críticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo.

(Projeto de Lei n. 394/95, do Vereador Jooji Hato)

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Sempre que identificado um ponto crítico de ocorrência de atropelamentos e acidentes de trânsito na cidade de São Paulo, este local receberá, por parte dos órgãos competentes, placas e faixas de advertência, alertando pedestres e motoristas para os perigos do local.

Art. 2º Esta sinalização deverá ser feita em caráter permanente, utilizando frases de efeito que chamem a atenção da população para o fato de que o local em questão é considerado por residentes locais e autoridades um ponto negro no trânsito da cidade.

Art. 3º A identificação destes pontos críticos poderá ser feita pela própria população, mediante comprovação por matérias jornalísticas, dados estatísticos ou abaixo-assinados dos moradores da região, devendo o interessado solicitar ao órgão competente do Executivo a instalação da sinalização de advertência.

Art. 4º A sinalização deverá ficar o mais visível e iluminada possível, possibilitando aos usuários a identificação prévia do local.

Art. 5º O Executivo, após a colocação das placas e faixas de que trata esta lei, terá, para cada ponto crítico, um prazo de 360 dias para solucionar em definitivo, com a adoção das medidas necessárias, as causas da ocorrência demasiada de acidentes, naquilo que couber ao Poder Público Municipal.

Art. 6º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 14492

Total de referências : 1

12/07/07
Folha _____
Proc. Nº _____
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.492 31/07/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.

Projeto: Projeto de Lei Nº 410/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Eliseu Gabriel

[\[Back \]](#)

Feito
Proc. Nº 63.109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 14.492, DE 31 DE JULHO DE 2007

(Projeto de Lei nº 410/07, do Vereador Eliseu Gabriel - PSB)

Estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A área escolar de segurança é aquela de prioridade especial do Poder Público Municipal, que objetiva garantir, através de ações sistemáticas e prenunciadas em lei, a realização dos objetivos das instituições educacionais, cuja finalidade é proporcionar a tranquilidade de alunos, professores e pais.

Art. 2º A área de que trata a presente lei corresponderá a círculos de raio correspondente a 100 (cem) metros, com centro nos portões de entrada e saída das escolas e deverá ser indicado por placas a serem afixadas nas proximidades.

Art. 3º A Prefeitura Municipal de São Paulo, na área descrita no art. 2º, deverá:

- I - intensificar os serviços de fiscalização do comércio existente, em especial o de ambulantes, coibindo a comercialização de produtos ilícitos;
- II - viabilizar, dentro da previsão orçamentária corrente ou com o apoio da comunidade, ou ainda da iniciativa privada, a adequação dos espaços circunvizinhos, de modo a não causar insegurança nas escolas e sua clientela, devendo, para isso, providenciar, quando possível:
 - a) iluminação pública adequada nos acessos à instituição;
 - b) pavimentação de ruas e manutenção de calçadas para que fiquem em perfeitas condições de uso;
 - c) poda de árvores e limpeza de terrenos;
 - d) o controle e eliminação de terrenos baldios e construções/prédios abandonados nas circunvizinhanças;
 - e) retirada de entulhos;
 - f) manutenção permanente de faixas de travessia de pedestres, semáforos e redutores de velocidade;
- III - coibir, nos termos da lei, a distribuição ou exposição de escritos, desenhos, pinturas, estampas ou qualquer objeto que demonstre algo obsceno ou pornográfico;
- IV - reprimir a realização de jogos de azar e jogos eletrônicos movidos a valores pecuniários, proibidos por lei, de modo a dificultar seu surgimento e proliferação;
- V - controlar, através de fiscalização intensiva do comércio em geral, o acesso de crianças e adolescentes a:
 - a) quaisquer produtos farmacêuticos que possam causar dependência química;
 - b) gasolina ou qualquer substância inflamável ou explosiva;
 - c) fogos de artifício;
 - d) bebidas alcoólicas.

Art. 4º Caberá à Companhia de Engenharia e Tráfego - CET providenciar, junto aos órgãos competentes, a regulamentação do uso de vias situadas no entorno dos estabelecimentos de ensino, impondo controle rígido a:

- I - limites de velocidade;
- II - sinalização adequada;
- III - demais necessidades a serem detectadas e definidas em prévia consulta à comunidade.

Art. 5º Caberá à Guarda Civil Metropolitana - GCM, em parceria com as diretorias das escolas, as Associações de Pais e Mestres e com a comunidade escolar, promover ações que colaborem com a prevenção à violência e criminalidade locais.

Art. 6º Ao Executivo Municipal caberá representar junto aos órgãos competentes no âmbito de sua jurisdição e aplicar sanções aos infratores por desobediência aos ditames legais ora impostos.

Art. 7º Fica autorizado o Executivo Municipal a promover convênios e parcerias com entidades e empresas estabelecidas no local, visando à consecução dos objetivos ora mencionados.

Folha 14
Proc. Nº 639/07
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207₂

Art. 8º As despesas decorrentes da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 31 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 31 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Vide texto compilado

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de **sinalização** e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;

XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

.....
Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correção dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

.....
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de **sinalização**, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

.....

CAPÍTULO VII DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, **sinalização** prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A **sinalização** será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de **sinalização** não prevista neste Código.

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da **sinalização** e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a **sinalização** de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da **sinalização**.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da **sinalização** viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 85. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de **sinalização** auxiliar;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

12
Proc. Nº 639/09
Isis Duarte Rod. 31229
RF. 11.207

Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada **sinalização** específica e adequada.

Art. 89. A **sinalização** terá a seguinte ordem de prevalência:

- I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
- II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
- III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à **sinalização** quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da **sinalização**, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da **sinalização**.

Departamento Nacional de Trânsito

SINALIZAÇÃO DE ÁREAS ESCOLARES

DENATRAN

Setembro de 2000

Folha _____
Proc. Nº _____
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Apresentação

O manual **Sinalização de áreas escolares** foi elaborado tendo em mente uma parcela significativa e muito vulnerável dos pedestres que circulam diariamente pelos caminhos do Brasil: os escolares.

O Brasil ainda é um dos recordistas no trágico campeonato mundial de acidentes de trânsito. Nada menos que 38% das mortes ocorridas são consequência de atropelamentos. Isso torna urgente a adoção de medidas de segurança voltadas aos pedestres, sem dúvida a parcela mais fraca do trânsito em razão de seu desconhecimento das regras de circulação, da atitude irresponsável de muitos condutores de veículos e, muitas vezes, da deficiência da sinalização.

Por isso, o Departamento Nacional de Trânsito do Ministério da Justiça - Denatran está liderando a mobilização de esforços para um trabalho junto às escolas que qualifique os professores na transmissão a seus alunos dos conceitos e instrumentos da cidadania e da segurança no trânsito. Ao mesmo tempo, para os órgãos e entidades de trânsito, o Denatran busca disponibilizar ferramentas que ajudem a preencher novas e maiores exigências do Código de Trânsito Brasileiro.

O presente trabalho traz uma série de informações básicas para a sinalização de áreas escolares visando proporcionar um espaço mais humano, com qualidade de vida, conforto, acessibilidade e, acima de tudo, segurança para escolares, prioritariamente na faixa etária até 14 anos.

Vale lembrar que a adequação da circulação nas áreas escolares é responsabilidade do Poder Público, pois cabe a este destinar espaço aos diferentes usuários, pedestres e condutores, com impacto direto no desempenho do trânsito e no bem estar da comunidade.

Carlos Antônio Morales
Diretor do Denatran

Form. 63-109-
Proc. 63-109-
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Sumário

8	Estrutura
9	1. Porque sinalizar áreas escolares
12	2. Os usuários, as escolas e a vizinhança
12	2.1 Os escolares
13	2.2 Os condutores
14	2.3 As escolas
15	2.4 A vizinhança das escolas
16	3. Para fazer o diagnóstico
16	3.1 Abordagem do técnico
16	3.2 Estudo da escola e da vizinhança
20	3.3 Elaboração do diagnóstico
23	4. Para formular alternativas
23	4.1 Instrumentos de ação
24	4.2 Escolha da alternativa de procedimento
25	5. Para elaborar projetos
25	5.1 Elementos do projeto
25	5.2 Exemplos de projetos
40	6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares
41	6.1 Sinalização
52	6.2 Adequação do trânsito
57	6.3 Intervenções físicas
81	6.4 Medidas envolvendo a comunidade escolar
91	Bibliografia
93	Índice geral
96	Ficha técnica

Folha 25
Proc. Nº 639/01
Isis Duarte Rodighiero
RF. 11.207

1. Porque sinalizar áreas escolares

Além de evitar que estes índices alarmantes continuem sendo observados nas estatísticas, cabe destacar que o papel e a responsabilidade de cada técnico foi legalmente instituída com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, conforme se apresenta no artigo 90, notadamente no seu parágrafo 1º: O órgão de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

Princípios da
sinalização de trânsito

Legalidade	• estar de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e resoluções do Contran
+	
Suficiência	• não confundir quantidade com qualidade, pois o excesso dilui a importância dos sinais • permitir fácil percepção do que realmente é importante
+	
Padronização	• seguir, sempre, um padrão preestabelecido, ou seja, situações iguais são sinalizadas da mesma forma
+	
Clareza	• transmitir mensagens que são fáceis de compreender
+	
Precisão e confiabilidade	• ser precisa, confiável, pois o conteúdo corresponde às situações existentes • ter credibilidade, pois as restrições são justificáveis
+	
Visibilidade e legibilidade	• poder ser vista à distância necessária, bem como poder ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão, sem manobras bruscas
+	
Atualidade	• acompanhar a dinâmica do trânsito, sendo adequada a cada nova realidade
+	
Manutenção e conservação	• estar permanentemente limpa, bem fixada e visível, sob quaisquer condições meteorológicas e de iluminação
=	
Eficácia da sinalização	► compreensão, aceitação e respeito por parte do usuário

6.1 Sinalização

A maneira correta de se utilizar a sinalização horizontal, vertical e semafórica é apresentada nos manuais de sinalização do Denatran. Esta publicação apresenta informações práticas sobre a utilização dessa sinalização no que se refere especificamente à sinalização de áreas escolares.

6.1.1 Sinalização vertical

A sinalização vertical constitui-se de sinais apostos sobre placas e devem sempre ser implantadas na lateral da via, sobre as calçadas, ao lado dos acostamentos, ou suspensos sobre a pista quando a visibilidade estiver prejudicada.

É importante que a visibilidade dos sinais esteja garantida, pois normalmente as placas são implantadas na calçada e sofrem uma série de interferências visuais, que fazem com que elas fiquem "perdidas" na paisagem visualmente poluída do meio urbano. Como nem sempre é possível a retirada de todas as interferências visuais, uma opção é colocá-las em braço projetado. Geralmente, 1,5 m de projeção é suficiente para torná-las visíveis. Cabe destacar que este deve ser um último recurso a ser utilizado. E só deve ser utilizado se realmente for uma alternativa melhor.

Nas escolas com funcionamento noturno ou quando o período da tarde se estende até o anoitecer, pode-se iluminar as placas, frontalmente ou com sistema tipo *back-light*.

Sinal A-33a Área escolar



Estes sinais são de utilização obrigatória em todos os projetos de sinalização de áreas escolares:

- o sinal A-33a adverte os condutores da existência de escolares circulando nas proximidades e, portanto, devem ficar atentos para sua travessia;
- o sinal A-33b adverte os condutores da existência de faixa de travessia de pedestres - tipo zebra - destinada a escolares;

Aplicação

Os sinais A-33a e A-33b devem ser implantados em todos os projetos de sinalização de áreas escolares, cada um deles empregado de acordo com seu significado.

Colocação

O sinal A-33a deve ser implantado nas imediações da escola, inclusive nas vias transversais, antes das travessias identificadas como as principais.

O sinal A-33b deve ser implantado antes de faixas de pedestres destinadas a escolares, em distâncias entre 50 e 100 metros da faixa, em áreas urbanas e maiores, compatíveis com a velocidade regulamentada, em vias rurais.

Sinal A-33b Passagem sinalizada de escolares



6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Recomenda-se que os dois sinais sejam implantados nas calçadas ou acostamentos:

Pista	Sentido de circulação	Faixas por sentido	Colocação da placa	
			lado direito	lado esquerdo
única	duplo	2	1	-
única	único	2	1	1 se local perigoso e estacionamento no lado direito
única	único	3 ou mais	1	1
dupla	duplo	2	1	-
dupla	duplo	2 ou mais	1	1 (canteiro central) se local perigoso e estacionamento no lado direito
dupla	duplo	3 ou mais	1	1 (canteiro central)
vias com muito fluxo de ônibus e caminhões		2 ou mais	1 em braço projetado	de acordo com as situações acima

Relacionamento com outros sinais e mensagens complementares

A legenda de solo ESCOLA pode ser utilizada como reforço para os sinais A-33a e A-33b, a distâncias de 10 a 20 metros após esses sinais, em áreas urbanas, e de 40 a 60 metros em vias rurais, definidos em função da velocidade.

O sinal A-33b pode ser precedido do sinal A-33a e pode ser complementado por mensagem A ____ m.

Sinal A-14
Semáforo adiante



Alerta o motorista quanto à existência de semáforo adiante, quando o mesmo não for visível.

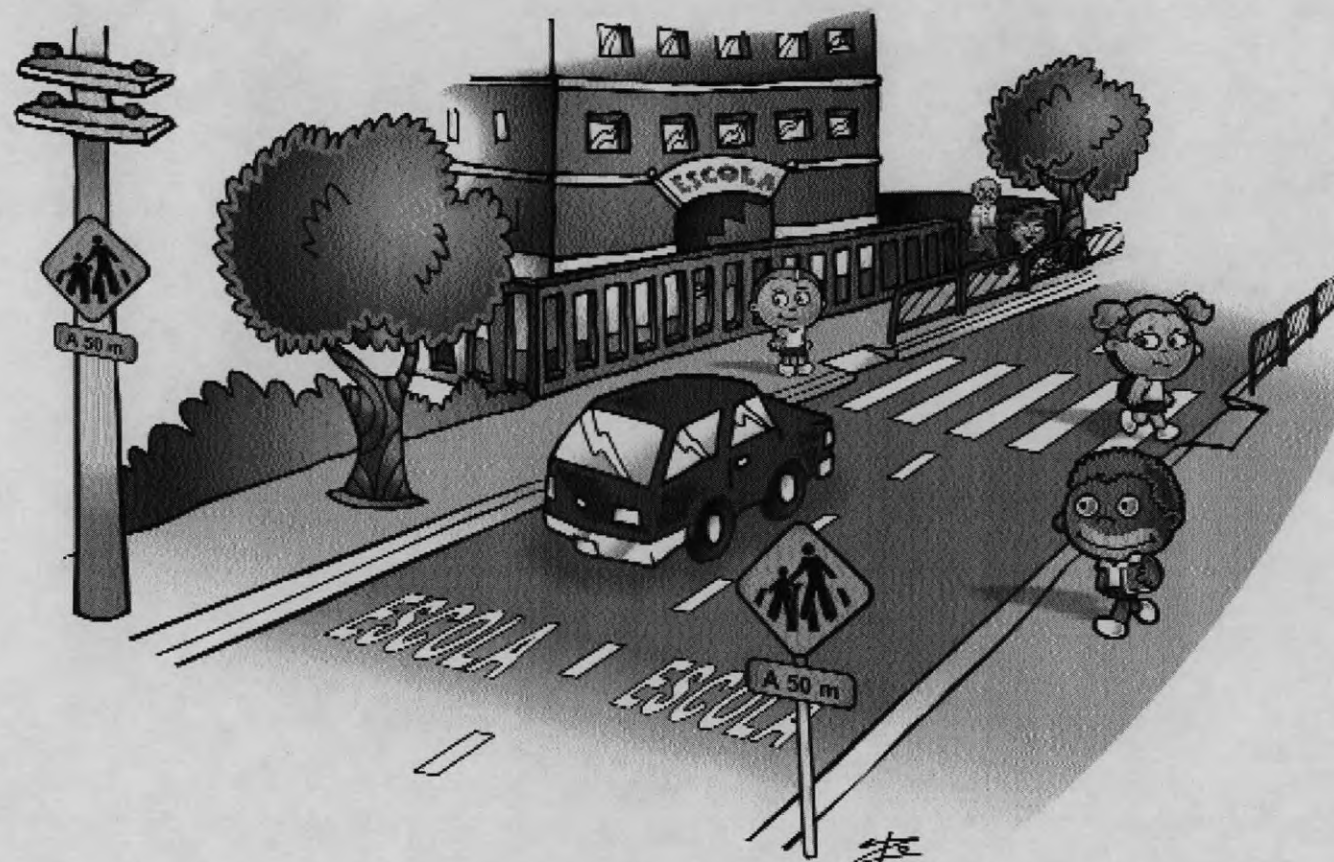
Aplicação No caso de implantação de novo semáforo próximo à escola, ou quando há pouca visibilidade dos semáforos já existentes junto às principais travessias de escolares.

Colocação Nos casos de visibilidade normal do cruzamento semaforizado, coloca-se este sinal contendo mensagem complementar em "gravata" (placa retangular) indicando a distância. Nos casos de pouca visibilidade, como curvas ou muitas árvores, essas placas podem ficar também a 50 metros e, se necessário, em braço projetado.

Relacionamento com outros sinais A legenda SINAL pode ser aplicada sobre o pavimento, antecedendo o local do semáforo.

1
Proc. Nº 62.709
Isidoro Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Sinalização de área escolar



Folha _____
Proc. Nº 639/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Sinal R-19

Velocidade máxima permitida



Estabelece a velocidade máxima de segurança nas imediações da escola.

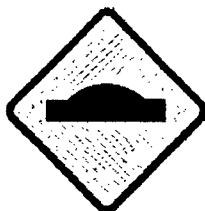
Aplicação Sempre que for verificada a necessidade de regulamentar velocidade reduzida e antes de ondulações transversais.

Quando necessário, deve ser utilizado o critério de redução gradual da velocidade, conforme Manual Brasileiro de Sinalização Vertical de Regulamentação.

Colocação Nas imediações da escola, antes e próximo à travessia de escolares. Deve-se ter ainda a indicação do final do trecho com essa velocidade, através de outro sinal restabelecendo a velocidade normal.

Sinal A-18

Saliência ou lombada



Adverte o condutor do veículo sobre a existência, adiante, de saliência, lombada ou ondulação transversal (redutores de velocidade) sobre a pista.

Aplicação Sempre que houver ondulação transversal sobre a pista.

Colocação

- Implantado, sempre, um sinal complementado por seta junto à ondulação.
- Implantado sinal posicionado a uma distância da ondulação transversal que permita a desaceleração do veículo até a velocidade de segurança para transposição do obstáculo. Essa distância de desaceleração deve levar em conta a velocidade média inicial. Deve estar acompanhada da mensagem complementar: A ____ m.
- considerar sempre a distância mínima de percepção, reação do condutor e frenagem.

A distância entre a placa A-18 e a ondulação é:

Velocidade aproximação (km/h)	vel km/h	Distância (m) percorrida durante a desaceleração suave, até a velocidade final de											
		zero	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110
40	Distância (m)	31	29	23	14	-							
50		48	46	41	31	17	-						
60		69	68	62	52	39	21	-					
70		95	93	87	77	64	46	25	-				
80		123	122	116	106	93	75	54	29	-			
90		156	154	149	139	125	108	87	62	33	-		
100		193	191	185	176	162	145	123	98	69	37	-	
110		232	231	226	216	203	185	164	139	110	77	41	-
120		278	276	270	260	247	230	208	183	154	122	85	44

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/São Paulo

Folha
Proc. Nº 681/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Para uma única ondulação transversal, recomenda-se:

Pista	Sentido de circulação	Faixas por sentido	Colocação da placa	
			lado direito	lado esquerdo
única	duplo	2	1	-
única	único	2	1	1 se local perigoso e estacionamento no lado direito
única	único	3 ou mais	1	1
dupla	duplo	2	1	-
dupla	duplo	2 ou mais	1	1 (canteiro central) se local perigoso e estacionamento no lado direito
dupla	duplo	3 ou mais	1	1 (canteiro central)
vias com muito fluxo de ônibus e caminhões		2 ou mais	1 em braço projetado	de acordo com as situações acima

Em séries de ondulações transversais, a sinalização vertical é a que segue:

- placa composta A-18 com mensagem complementar **Próximos ____ m**, na distância necessária para desaceleração até a primeira ondulação, em múltiplos de 50 ou 100 metros;
- sinal R-19 regulamentando a velocidade conforme o perfil da ondulação: tipo I (20 km/h) e tipo II (30 km/h), junto ao sinal A-18 da primeira ondulação;
- placa composta A-18, com seta, indicando a posição de cada ondulação;
- sinal R-19 restabelecendo a velocidade da via, 50 a 100 metros após a última ondulação.

Fique atento

As ondulações transversais são conhecidas em algumas regiões como "lombadas" e como "quebra-molas" em outras.

6.1.2 Sinalização horizontal

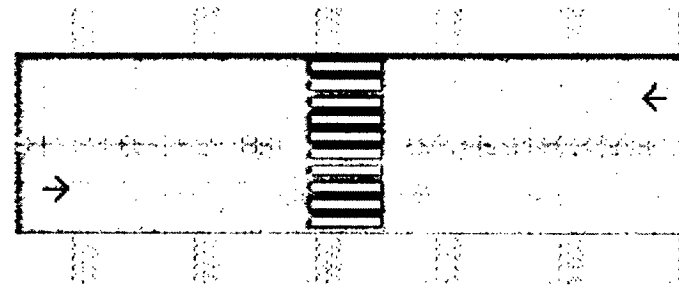
Faixas de travessia de pedestres

A seguir está apresentada a sinalização horizontal mais importante para áreas escolares, como faixas de travessia de pedestres e legendas. Assim, o técnico deve consultar o Manual Brasileiro de Sinalização Horizontal para elaborar os projetos.

Indica aos motoristas a localização de travessia de pedestres e que, portanto, deverão tomar mais cuidado, reduzir a velocidade e parar quando houver pedestres atravessando a pista de rolamento, além de ser proibido estacionar e parar sobre elas. Aos pedestres, indica o local mais seguro para fazer a travessia da via.

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Embora esteja definida pelo CTB a possibilidade de uso de dois tipos de faixas de travessia de pedestres, nas áreas escolares deve ser utilizada a do tipo zebrado¹.

**Aplicação**

Deve ser implantada nas travessias onde haja concentração de escolares e risco potencial de acidentes.

Antes de se instalar uma faixa de pedestres isolada é importante fazer um estudo detalhado verificando:

- está no caminho natural do pedestre?
- possui número significativo de pedestre?
- é o melhor local para a travessia?
- apresenta condições de trânsito seguras para pedestre e motorista?
- apresenta condição básica de travessia (brechas suficientes e periódicas)?
- qual a largura da faixa mais adequada ao volume de pedestre no local?

1. A largura mínima da faixa de travessia de pedestres é de 4,0 m, que atende até 5.000 pedestres/h, com nível de serviço "A", 3,25 m²/pedestre. Recomenda-se que seja redimensionada, quando o nível de serviço for inferior a "B" (mais que 7.200 pedestres/h e 1,39 m²/pedestre), pois compromete a segurança e o conforto.

A existência de obstáculos na calçada, junto à faixa de travessia, como postes, telefones públicos, suportes de sinalização etc., diminui significativamente a largura efetiva da calçada e da faixa, prejudicando o nível de serviço. Deve-se solicitar a remoção desses obstáculos, quando o nível de serviço se tornar insatisfatório.

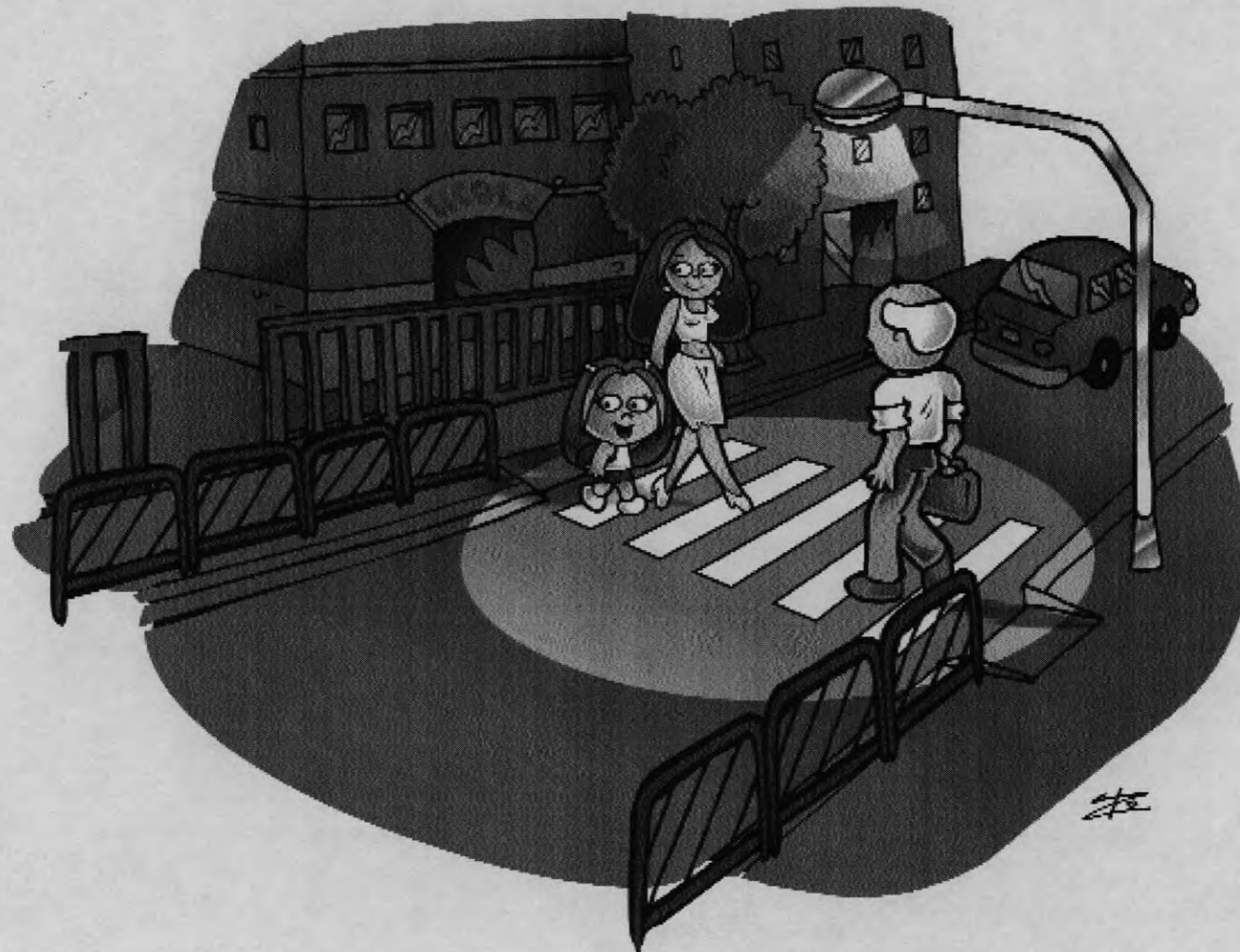
Sinalização, dispositivos e outros recursos complementares

A faixa de pedestres pode estar associada:

- à sinalização vertical de regulamentação (proibição de estacionamento em suas proximidades - ver item Adequação do trânsito) e de advertência (A-33b);
- à sinalização horizontal: legenda ESCOLA e linhas contínuas de aproximação;
- à sinalização semafórica;
- aos dispositivos de segurança do tipo iluminação específica (destacando a faixa de travessia durante a noite);
- às alterações de geometria da via (implantação de avanço de calçada, rebaixamento de guias, faixas elevadas, refúgio etc.);
- aos dispositivos de redução de velocidade.

Folha 22
Proc. Nº 639/99
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Iluminação diferenciada



6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Fique atento

Em vias cujo volume veicular é superior a 600 veículos/h deve-se estudar a implantação de semáforos, pois as brechas são insuficientes.

Uma vez que os veículos circulam sempre sobre essas faixas transversais à via, seu desgaste é elevado, devendo ser executadas com material durável (tipo termoplástico extrudado ou película) para garantir sua eficiência por mais tempo.

É importante também que possuam material refletivo em sua composição, aumentando sua visibilidade noturna.

Legendas

São marcas no pavimento com mensagens de advertência tipo ESCOLA, SINAL etc. que reforçam a sinalização vertical.



Aplicação

Deve-se usar sempre que necessário, quando a travessia ou o semáforo não são visíveis, como complementação da sinalização vertical, pois estão posicionadas diretamente nos pontos de maior atenção dos motoristas que é a própria pista.

Colocação

Devem ser implantadas após a sinalização vertical, a distâncias que variam em função da velocidade regulamentada para a via.

6.1.3 Sinalização semafórica

O semáforo é um grande auxiliar na segurança dos pedestres para a travessia da pista. Entretanto, sua implantação deve ser precedida de uma rigorosa avaliação sobre a conveniência de seu uso como controlador dos direitos de passagem pelo local, pois a implantação indevida de um semáforo pode comprometer a segurança dos usuários da via. Deve-se, portanto, obedecer a alguns critérios para implantação dessa sinalização.

**Critérios para
a implantação****Volumes mínimos**

- 150 pedestres/hora (na travessia);
- 600 veículos/hora (dois sentidos em vias com pista única);
- 1.000 veículos/hora (dois sentidos em via com canteiro central).

Folha 34
Proc. Nº 659/09
Isis Duarte Figueiredo
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Esses volumes podem ser até 70% menores, no caso de locais com velocidade elevada ou pequenas comunidades como, por exemplo, as regiões rurais.

Inexistência de "brechas" no fluxo veicular

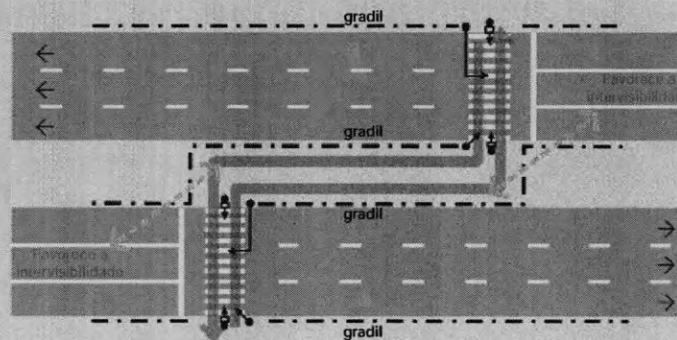
Quando o trânsito é contínuo, a travessia é dificultada pela ausência de "brechas" entre os pelotões de veículos. Assim, um outro critério é o que define a implantação de semáforo, quando o tempo que o pedestre espera para atravessar a via for superior a um minuto, na média.

Fique atento

Pelo fato do local atender aos critérios apresentados, nem sempre o semáforo é a melhor solução.

Em vias com pista dupla, os estágios de verde devem ser dimensionados de forma que as travessias semaforizadas de escolares sejam realizadas em apenas uma etapa, pois as crianças têm maior dificuldade de entender que algumas travessias não podem ser assim realizadas.

Quando isso não for possível, a travessia em duas etapas deve estar associada ao deslocamento do eixo das faixas de pedestres, de forma que os escolares realizem a primeira etapa da travessia, caminhem alguns metros no canteiro central, preferencialmente de frente para o fluxo que vai ser transposto e, no momento apropriado, realizem a segunda etapa da travessia. Assim, aumenta-se a percepção do escolar de que a travessia deve ser feita em duas etapas, ou seja, cada pista tem seu próprio estágio de verde para pedestres. Deve-se canalizar o percurso do pedestre, utilizando gradis ou outros elementos de forma a possibilitar o acúmulo de pedestres para a travessia.



Folha 26
Proc. Nº 63909
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

A travessia deve ser dimensionada em uma única etapa quando o canteiro central não possuir largura para acomodar os escolares com segurança e conforto.

No caso de haver outro semáforo nas proximidades, mesmo tendo volumes de tráfego elevados, a via pode operar com pelotões de veículos, que por sua vez, formam brechas suficientes para uma travessia segura.

Tipos de semáforos para pedestres

Automático

Apresenta funcionamento contínuo, dia e noite, sendo apropriado para locais onde existam muitos pedestres independentemente da escola, caso contrário gerará grande desrespeito por parte dos motoristas.

Botoeira

Acionado somente quando o botão é pressionado. Ele só interrompe o fluxo de tráfego quando realmente existem pedestres atravessando.

Botoeira - conjugado

Este tipo é semelhante ao anterior, porém ele é conjugado a um semáforo automático de um cruzamento nas proximidades. Assim é estabelecida uma defasagem controlada de abertura / fechamento entre os dois semáforos, de forma que o semáforo de pedestres gere menores atrasos ao fluxo veicular.

Cruzamento com botoeira

O semáforo funciona no modo automático, **sem fase especial para pedestres**. Quando a botoeira é pressionada, é gerado um estágio especial para pedestres somente naquele ciclo. Essa é uma boa prática, pois evitam-se vermelhos gerais quando não existem pedestres.

Estágio especial para escolares

É possível criar um estágio especial para escolares somente em horários específicos (nos horários de entradas / saídas das escolas), quando a concentração de pedestres ocorre somente nesses horários, através de um plano semaforico específico.

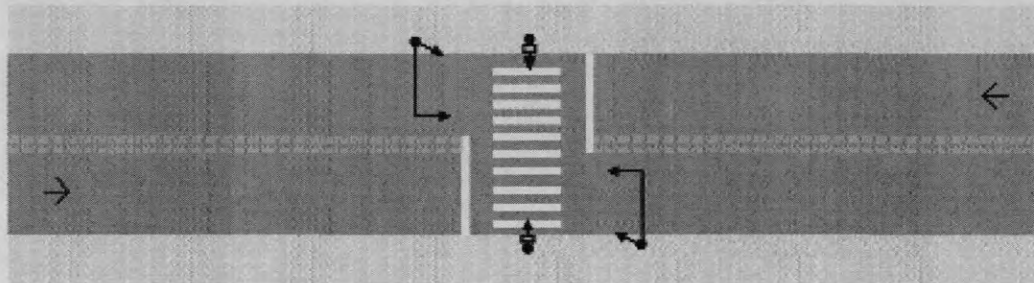
Localização do semáforo

Deve-se sempre procurar posicionar a travessia semaforizada na **linha de percurso natural dos pedestres**, que utilizam caminhos diretos, mais curtos e de fácil compreensão. Embora deva-se evitar grandes desvios da caminhada, às vezes esta é a melhor solução para dar segurança à travessia dos escolares. Nesses casos, devem ser implantados gradis de canalização de pedestres e sinalização de orientação da travessia.

Revista
Proc. Nº 624/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Exemplo de
localização de semáforo



Fique atento

É necessário observar a distância mínima de visibilidade dos focos semafóricos veiculares.

É importante proibir o estacionamento nas proximidades do semáforo, tanto para aumentar a capacidade como para melhorar a visibilidade.

A locação dos focos é fundamental para a segurança; portanto, nos locais de difícil visibilidade, tais como curvas ou vias arborizadas, deve-se implantar sempre, ao menos, o grupo focal repetidor em local de fácil visualização.

**Dimensionamento
dos tempos
do semáforo**

**Tempo de travessia
dos pedestres**

Admite-se como velocidade de travessia das crianças um valor igual a 1 m/s. Adota-se um fator de segurança de 2 segundos, que é o tempo de reação das pessoas. Nos locais com grande número de pedestres pode-se acrescentar mais 2 segundos como fator de aglomeração.

Tempo de verde

$$Tv = 2 + (L / v) + 2$$

onde: Tv = tempo de verde (s)

L = largura da via (m)

v = velocidade (m/s) adotada = 1,0 m/s

Por exemplo, via com largura de 10 metros com grande número de pedestres:

$$Tv = 2 + 10 / 1,0 + 2,0 = 14,0 \text{ s}$$

Folha 18
Proc. 638/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

Tempo de vermelho intermitente

$$T_{vi} = L / 1,6 \quad (\text{arredonda-se para o segundo superior})$$

onde: T_{vi} = tempo de vermelho intermitente (s)

Adota-se que o pedestre ande nessa fase a 1,6 m/s, sendo o mínimo de 5 segundos.

Tempo total

$$T_t = T_v + T_{vi}$$

onde: T_t = tempo total (s)

**Tempo de verde
para veículos***Tempo de circulação*

Deve ser no mínimo suficiente para "limpar a caixa" de cada ciclo.

$$T_v = 3,7 + 2,1 \times n$$

onde: T_v = tempo de verde

n = número de veículos por faixa por ciclo²

3,7 s = tempo de reação do primeiro motorista para iniciar a marcha.

2,1 s = tempo para cada veículo transpor a retenção.

2. O número "n" é definido de acordo com os estudos de engenharia de tráfego e com o plano de circulação estabelecidos para cada área escolar. Ou seja, depende da situação operacional das vias que dão acesso à escola.

Fique atento

Deve-se evitar ciclos semaforicos menores que 45 segundos para não causar interrupções muito frequentes no trânsito, nem muito grandes para não estimular o pedestre a atravessar no estágio vermelho. Pode-se adotar 3 segundos de amarelo, acrescidos de 1 segundos de vermelho geral, observando-se a velocidade dos veículos no local.

Pode-se fazer a fiscalização do avanço do sinal através de equipamento com registro de imagem.

6.2 Adequação do trânsito

Em diversas situações, com a adequação do trânsito, pode-se diminuir os riscos de acidentes com escolares através de:

- alteração da circulação em vias de sentido duplo;
- ordenamento do estacionamento e embarque/desembarque;
- controle do estacionamento;
- mudança de ponto de parada de ônibus; e
- remanejamento de interferências visuais e físicas.

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207
39
39
09

Alteração da circulação de vias de sentido duplo

Nas vias com sentido duplo de circulação o pedestre tem que se preocupar com os fluxos de tráfegos nos dois sentidos. Isso é de avaliação muito mais difícil que no caso de sentido único, principalmente para crianças. É comum as pessoas atravessarem somente meia pista e ficarem aguardando sobre a linha divisória de fluxos opostos, o momento de completar a travessia.

Uma maneira de resolver esse problema é a implantação de sentido único de circulação, junto às travessias de escolares, o que além de facilitar a percepção dos veículos, produz também mais "brechas" para essa travessia.

Evidentemente deve ser efetuado um estudo de circulação da área escolar e da acessibilidade para se verificar a possibilidade dessa alteração. Deve-se verificar também se não ocorrerá um aumento da velocidade com o sentido único, sendo então adotadas as medidas cabíveis.

Ordenamento do estacionamento e embarque/desembarque

Nas escolas freqüentadas por alunos que pertencem às classes sociais média e alta, maiores usuárias potenciais de transporte individual, ocorrem muitas vezes grande conturbação no trânsito, causado pela espera da saída de alunos e pela operação de embarque/desembarque dos mesmos. Os horários mais críticos são aqueles de saída dos alunos. Nesses momentos são cometidas inúmeras infrações, como estacionamento em local proibido, parada em fila dupla, tripla etc.

São problemas de difícil solução que demandam um conjunto de medidas de operação e de fiscalização pelos agentes do órgão de trânsito, juntamente com a diretoria da escola e pais dos alunos.

Algumas medidas para redução dos problemas são:

Engenharia de tráfego

- criação de vagas para estacionamento de curta duração onde os pais poderão deixar seus veículos com o pisca alerta ligado em um período máximo de 10 a 15 minutos, com sinalização de regulamentação específica;
- implantação de sentido único de circulação, se possível na via lindeira à escola;
- implantação de estacionamento regulamentado a 45° ou a 90°, quando possível, aumentando a oferta de vagas;
- criação de estacionamento exclusivo para ônibus e peruas escolares.

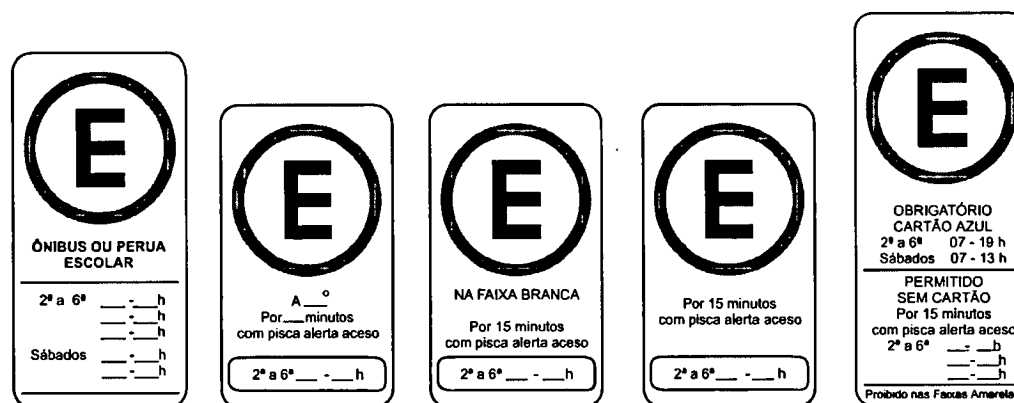
Operação de trânsito

- operação para organizar fila para desembarque de escolares;
- operação efetuada por agentes da autoridade de trânsito para monitorar e fiscalizar o trânsito nos horários de maior movimento.

Forma Nº 49/09
Proc. Nº 628/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

6. Recursos para aumentar a segurança dos escolares

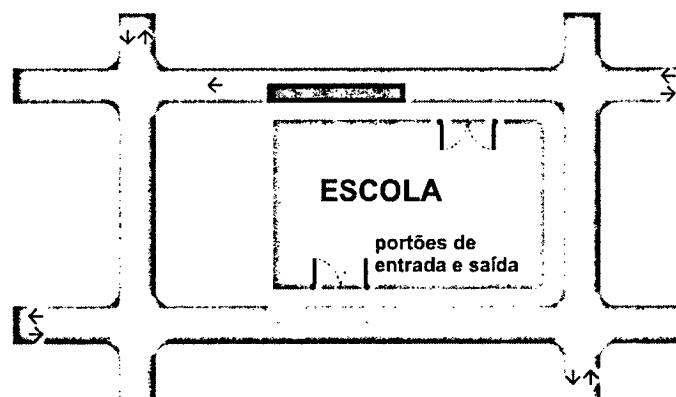
Exemplos de placas
de sinalização de
regulamentação



- Escola**
- escalonamento dos horários de entrada e saída dos escolares;
 - criação de baia de acesso de veículos, dentro do lote da escola, para embarque e desembarque de escolares;
 - criação de área para estacionamento de longa duração para professores e funcionários, interno ao lote.

- Órgão de trânsito e escola**
- incentivo à utilização do transporte escolar;
 - implantação de amplo programa de educação para os pais e demais responsáveis pelo transporte de escolares.

-  Sistema de "mangueirão" para embarque / desembarque
-  Estacionamento liberado a 45° por 15 min com pisca alerta aceso
-  Estacionamento liberado a 45°



Folha
Proc. Nº 68.09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Controle do estacionamento e parada

Grande parte dos atropelamentos ocorre porque o condutor não vê a criança (são baixas) e/ou a criança não vê o carro (por serem baixas enxergam menos entre os veículos estacionados). É comum então ouvir-se a triste frase: "a criança surgiu correndo entre os carros estacionados...".

Uma medida consiste na proibição do estacionamento e parada ao longo de alguns metros antes da faixa (pelo menos 8,0 m). É barata e de grande eficácia para a segurança da travessia. Ela deve ser aplicada em toda situação em que haja faixa para travessia de escolares nas proximidades e a restrição deve ser válida para os horários em que essas travessias ocorrem com maior frequência. Para tanto, devem ser utilizadas mensagens complementares aos sinais R-6a ou R-6c com horário para o qual a restrição é válida.

Para inibir esse estacionamento, pode-se colocar cavaletes nos horários de funcionamento da escola, como reforço da sinalização, tomando-se os devidos cuidados para não interferirem na visibilidade.

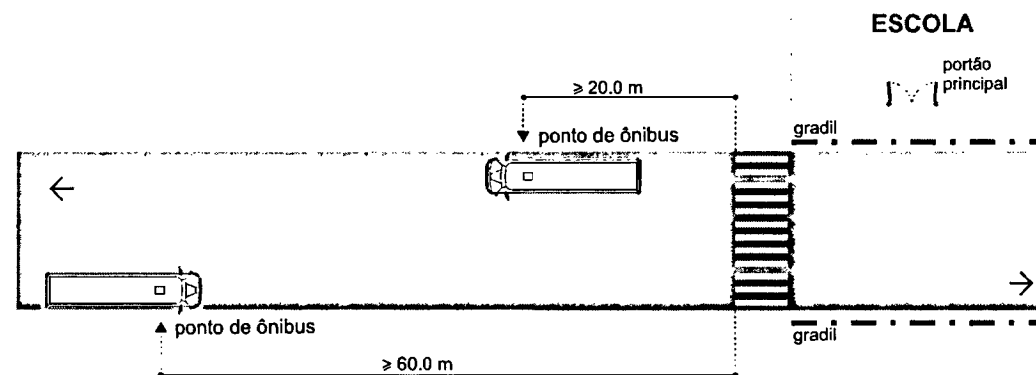
Mudança de ponto de parada de ônibus

Um tipo de atropelamento que ocorre frequentemente está associado à presença de pontos de parada de ônibus nas proximidades das escolas. O escolar que utiliza ônibus irá quase que necessariamente efetuar a travessia da rua para embarcar/desembarcar no ônibus, seja na chegada ou na saída da escola. O ônibus, devido ao seu tamanho, é um grande obstáculo para a visibilidade, e quando a travessia é efetuada em frente ao veículo o risco de acidentes é muito elevado.

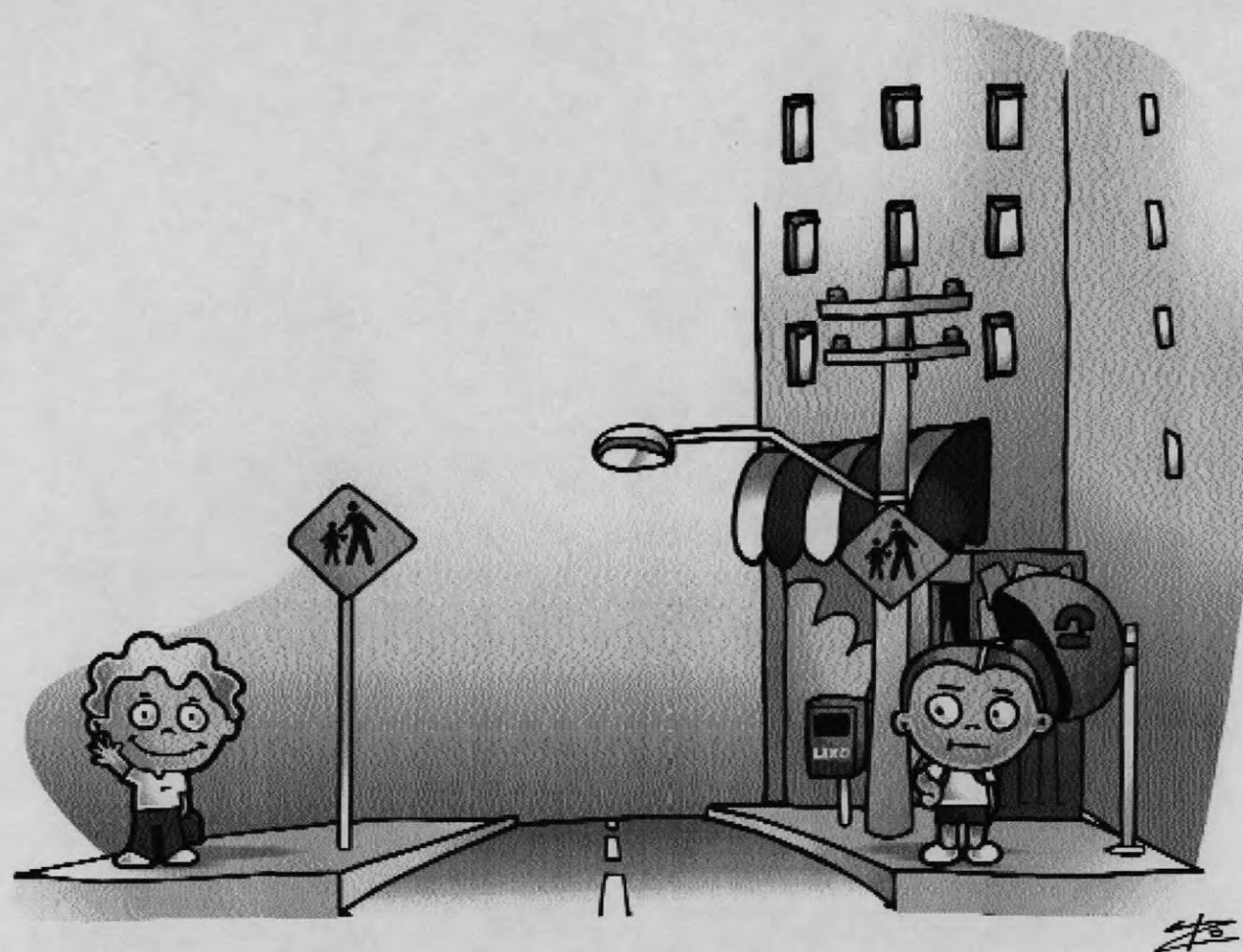
Nos ônibus em que o desembarque é feito pela porta da frente, a tendência natural é ir pelo caminho mais curto e a travessia ser realizada em frente ao veículo. Grande parte dos municípios brasileiros está adotando o padrão de embarque pela frente e a saída pela parte de trás, o que ameniza esse problema.

Para tanto, recomenda-se localizar o ponto de parada:

- se estiver antes da faixa de travessia, a uma distância mínima de 60 metros;
- se estiver após a faixa, deve estar a uma distância maior que 20 metros.

Localização de pontos de ônibus

Interferências visuais



Qual das placas é mais visível para o motorista?

**Remanejamento
de interferências
visuais e físicas**

É fundamental que existam condições de intervisibilidade entre o escolar e o condutor do veículo, ou seja, que um possa visualizar o outro a distâncias que garantam a segurança. No entanto, existem inúmeras interferências do mobiliário urbano que dificultam essa visualização mútua, destacando-se: árvores, arbustos, postes, cabines telefônicas, caixas de correio, placas de propaganda, bancas de jornal, lixeiras etc.

É necessário que a sinalização de trânsito esteja visível a condutores e pedestres, a partir das distâncias necessárias para a adoção do comportamento adequado a cada situação. Deve-se fazer um levantamento apurado desses equipamentos e providenciar a sua retirada ou remanejamento para deixar a área escolar o mais "limpa" possível.

Outro problema são os pequenos comerciantes que atuam nesses locais como os pipoqueiros, vendedores de guloseimas, cachorro quente, distribuidores de propaganda etc. É necessário prever uma área para esse comércio de forma a permitir esse trabalho, sem atrapalhar a circulação e o acesso dos alunos.

**6.3
Intervenções
físicas**

As intervenções físicas apresentadas a seguir visam diminuir ou eliminar a exposição do escolar ao trânsito no momento da travessia, reduzir o risco da travessia através de medidas que levem à redução da velocidade, ou ainda direcionar o escolar para realizar a travessia em local mais seguro.

Podem ser implantadas intervenções do tipo travessias em desnível, redução das distâncias de travessia, redutores de velocidade e gradis de canalização de pedestres.

**6.3.1
Redução das
distâncias de
travessia**

O objetivo é a redução do espaço e do tempo de exposição do pedestre ao trânsito, durante a travessia, obtida com o estreitamento da pista. Tem como consequência também a redução da velocidade do veículo. O estreitamento da pista pode ser feito através de alargamento de calçadas e/ou refúgios para pedestres.

**Alargamento de
calçadas (avanço
das calçadas /
acréscimo de
passeio)**

Esse recurso deve ser adotado junto às esquinas ou às faixas de travessia de pedestre, ocupando a largura que normalmente é destinada ao estacionamento de veículos (2,0 a 2,5 m), nas esquinas ou no meio do quarteirão.

- Vantagens**
- reduz a distância de percurso do pedestre no leito carroçável, no momento da travessia, diminuindo o trecho de conflito pedestre x veículo;
 - exerce atratividade sobre o pedestre, para realizar a travessia em local seguro;
 - aumenta a área para a acumulação de pedestres;



Câmara Municipal de São Paulo

Folha 45
Proc. Nº 630-01
Isis 17-07-1997
RF 17-07-1997

Gabinete Vereador Wadih Mutran

PROJETO DE LEI 01 -- PL 01-0357/1997

Dispõe sobre a implantação do Sistema de Embarque e Desembarque de alunos em frente das Escolas Públicas e Particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

ART. 1º - Fica implantado o Sistema de Embarque e Desembarque de alunos em frente das Escolas Públicas e Particulares localizadas no Município de São Paulo.

ART. 2º - O Sistema mencionado nesta Lei, consistirá em uma única fila formada por cones plásticos removíveis em frente às escolas públicas e particulares, nos horários de entrada e saída dos estudantes.

Parágrafo único - A formação da fila de embarque e desembarque deverá ser organizada 30 (trinta) minutos antes do horário de entrada e de saída dos estudantes.

ART. 3º - O Sistema estabelecido nesta Lei, será coordenado e administrado em conjunto pelo CET - Companhia de Engenharia de Tráfego - e pelas Diretorias das escolas públicas ou particulares através de pessoal devidamente treinado e capacitado para exercer os dispositivos desta Lei.

ART. 4º - Esta Lei será regulamentada pelo Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

45
690
de Burigues

Câmara Municipal de São Paulo

ART. 5º - As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

ART. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seg. em juntado(s) c(s) documento(s) de
fls. 47 / 48 S.P. 24 / 02 / 10

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 47
Proc. Nº 639707
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PL 639/09

Dê-se ciência ao Nobre Vereador Cláudio Fonseca, haja vista a existência de lei cuidando do mesmo assunto, conforme informação de fls. 04, para manifestação quanto ao interesse de, mediante requerimento "d", apresentar sugestão de substitutivo a ser apreciado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, no momento oportuno, tendo em vista o disposto no art. 212, inciso IV do Regimento Interno e no art. 7º, inciso IV, da Lei Complementar Federal nº 95/98.

São Paulo, 24 de fevereiro de 2010.


ANTONIO CARLOS RODRIGUES
PRESIDENTE



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

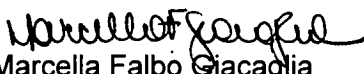
**PROCURADORIA
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

Folha 43
Proc. Nº 63.919/9
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Ao Exmo. Vereador Cláudio Fonseca.

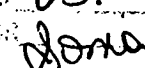
Para ciência e manifestação, nos termos do despacho exarado pelo Sr. Presidente às fls. 47.

São Paulo, 24 de fevereiro de 2010.



Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
RECEBIDO NO CABINETE DO(A) VEREADOR(A)	
CLÁUDIO FONSECA	CV 4º
EM 05/03/10	16:20
RF 28558	ASS. 

RECEBIDO NA PROC. DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA	
EM 05/03/10	19:00 hs
FOR 	
SAÍDA:	AS: h ASS:

Ofício de Registro em Cartório - CLO
Seguim juntado(s) e (s) documentação) do
lis. 49 / 52. S.M. 15/03/10

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 10207

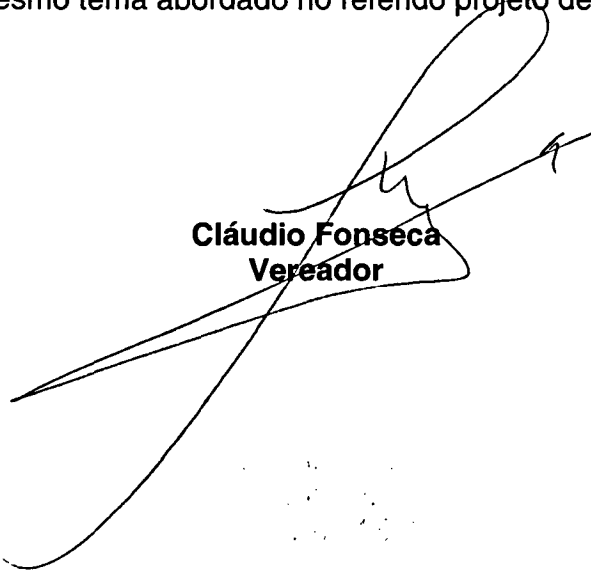


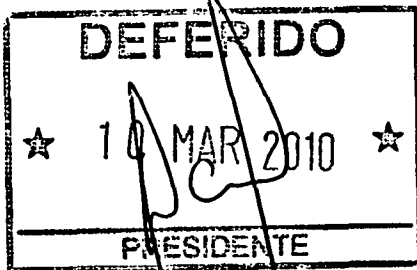
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV Vereador Claudio Fonseca

Folha 49
Proc. Nº 639/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.202

Ao Exmo. Senhor Presidente
Antonio Carlos Rodrigues

Atendendo ao solicitado na folha 47 do Processo nº 639/2009 informo que está sendo providenciado, na forma regimental, o arquivamento do PL 639/2009 de minha autoria por concordar que a LEI 14.492, de 31 de Julho de 2007, em especial em seu art. 3º inciso II, letra f dispõe sobre o mesmo tema abordado no referido projeto de lei.


Cláudio Fonseca
Vereador



Processo N° 639/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

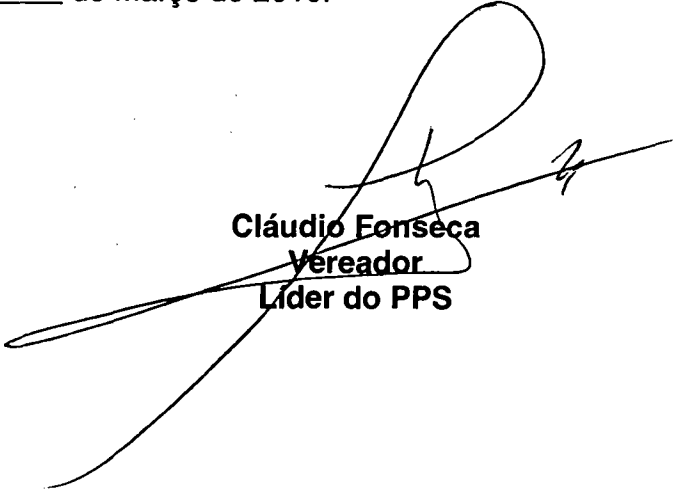
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
4º GV Vereador Cláudio Fonseca

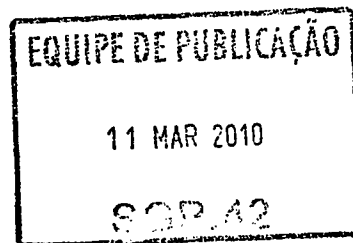
REQUERIMENTO "D"

13 - RDS
*13-00177/2010

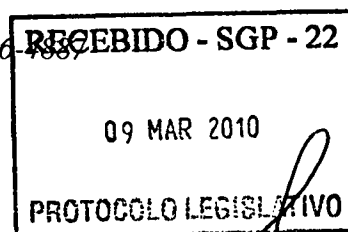
Requeiro à Douta Mesa, na forma regimental, com fundamento no art.223, incisoVI do Regimento Interno, a retirada do Projeto de Lei 639/2009 do Senhor Vereador Cláudio Fonseca.

Sala das Sessões, _____ de Março de 2010.


Cláudio Fonseca
Vereador
Líder do PPS



Gabinete Do Vereador Cláudio Fonseca – PPS
Viaduto Jacareí,100 - Cep 01380-9000 Sala 420 - Telefones: 11- 3396-4887
Endereço Eletrônico: claudiofonseca@camara.sp.gov.br





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha 51
Proc. Nº 639/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

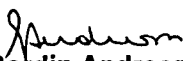
Papel para informação, rubricado como folha nº _____
do processo n.º _____ de 20____ / ____ / ____ (a) _____

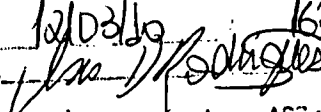
Ao Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente Requerimento para juntada aos autos do PL 639/2009.

12 / 03 / 10


Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO NA PROCURADORIA GERAL DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO	
EM: 12/03/10	16:00
POR: 	
SAÍDA:	AS: h ASS:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

Folha 52
Proc. N° 030.189
Isis Duarte Rodas
RF. 11.207

À SGP-33
Sra. Supervisora.

Encaminho o presente projeto para o Arquivo, nos termos do despacho do Sr. Presidente no requerimento do Vereador Cláudio Fonseca de fls. 50.

São Paulo, 15 de março de 2010.

Marcella Falbo Giacaglia

Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº.....53.....24/03/2010
.....Uhuhejara.....

UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 53
do processo 01-639 de 2009 24/03/2010

Ubirajara
Ubirajara F. Prestes Filho
RF 11215

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 53 fls.
Arquivado em 24/03/2010
O Funcionário

Ubirajara JPF
Ubirajara F. Prestes Filho
RF 11215