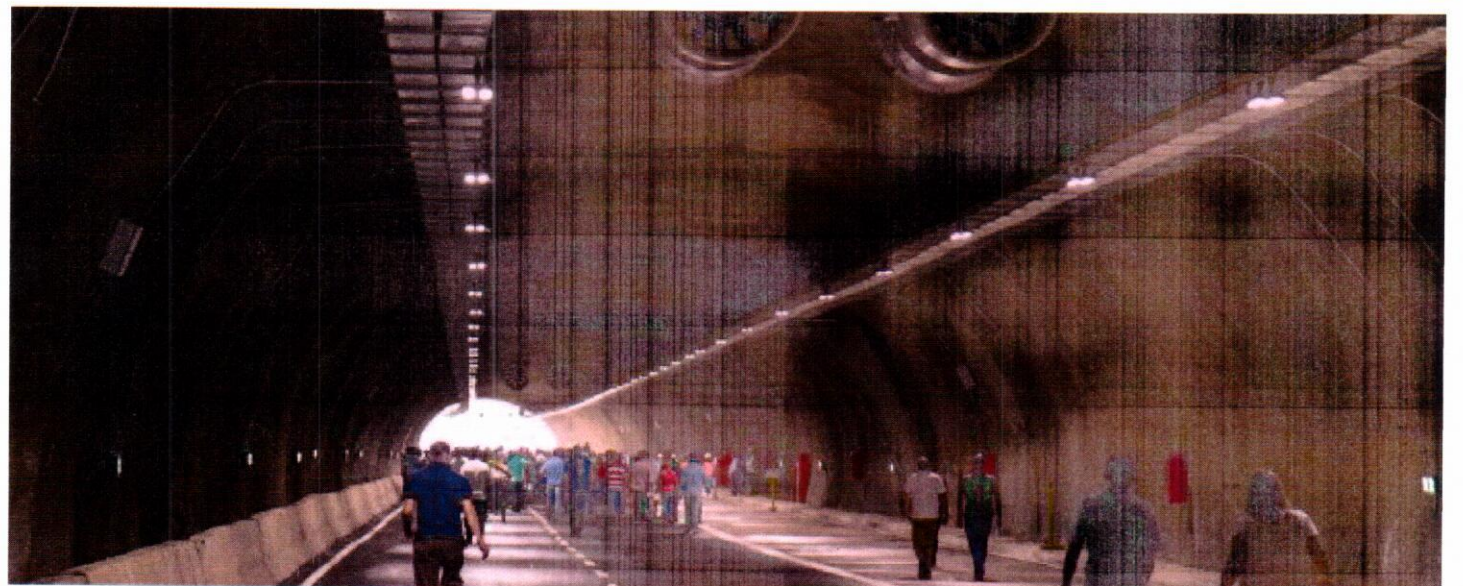


PREFEITURA
NITERÓI
FEITA POR VOCÊ

SMU
SST
NITTRANS

PLANO DE OPERAÇÕES N°01/17

PLANO DE OPERAÇÕES TÚNEIS CHARITAS - CAFUBÁ



PLANO DE OPERAÇÕES Nº 01/17

TÚNEIS CHARITAS - CAFUBÁ

I – FINALIDADE

Otimizar a atuação da NITTRANS e da Subsecretaria de Trânsito e Transportes no controle e operação da circulação de veículos, dos transportes, bem como da segurança dos ciclistas nas vias de acesso e internas aos Túneis CHARITAS-CAFUBÁ.

II – OBJETIVO

Prover Mobilidade Urbana eficiente durante as 24 horas de todos os dias nos acessos e túneis do Sistema TransOceânica.

III – FORÇAS AMIGAS

- a. SEOP – GCM
- b. PMERJ – 12º BPM
- c. CBMERJ – Quartel do Corpo de Bombeiros de Charitas
- d. Secretaria Municipal de Saúde





IV - AÇÕES A REALIZAR

- a.** A cargo da Diretoria de Planejamento de Transporte e Trânsito da NITTRANS (DPTT) e da Subsecretaria de Trânsito (SST):
- 1.** Escalar, treinar, controlar, supervisionar e fiscalizar as equipes de serviço no CCO Mobilidade e no CCO Base situado na entrada do Túnel lado Cafubá;
 - 2.** Operar, diuturnamente, o funcionamento dos túneis provendo medidas acautelatórias e de efetiva segurança e operação na eventualidade de sinistros;
- b.** A cargo da Diretoria de Infraestrutura Viária:
- 1.** Efetuar as alterações nos tempos dos semáforos nos respectivos trechos e adjacentes durante os períodos das reversíveis de acordo com as prescrições da DPTT.
- c.** A cargo da Subsecretaria de Transporte:
- 1.** Comunicar aos operadores de transporte coletivo (consórcios) e individual (táxi) da impossibilidade da travessia da galeria e seus respectivos desvios.
- d.** A cargo da Assessoria de Comunicação Social: Divulgar todos os procedimentos descritos junto à mídia, com a centralização na Assessoria do Gabinete do Prefeito.

V- DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS

1. SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE ATENDIMENTO, ORIENTAÇÃO E APOIO AOS USUÁRIOS

Trata-se de serviços executados diretamente pelos operadores de tráfego que objetivam o apoio aos usuários:

- Implantação de sinalização de emergência para segurança do usuário no caso de parada na pista;
- Contatar o usuário buscando tranquilizá-lo e orientá-lo;
- Acionar imediatamente os serviços necessários para atendimento, através da telefonia (CBMERJ e/ou PMERJ).

2. SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE CONTROLE DA VIA

Trata-se de serviços que objetivam a manutenção e ordenação do fluxo na via, são eles:

- Operar e manter os sistemas de sinalização dinâmica de emergência para o controle do tráfego;
- Efetivar, operar bloqueios, implantar faixas reversíveis de tráfego;
- Executar serviço de reboque desimpedindo a via;
- Vigiar a via e sua faixa de domínio quanto à anormalidades informando a autoridade competente, para as intervenções necessárias;
- Trabalhar de forma conjunta com órgãos da administração pública para o cumprimento das legislação vigente.

3. SERVIÇO DE APOIO OPERACIONAL

São os serviços de suporte para as demais operações, tais como:

- Desobstrução da via de rolamento em casos de acidente, invasão de materiais, derramamento de produtos, afundamentos do pavimento;
- Interrupção total ou parcial de fluxo para manutenção e limpeza;
- Limpeza de óleo derramado sobre a pista.

VI- COORDENAÇÃO DO ATENDIMENTO DE INCIDENTES

O CCO Base está encarregado de coordenar todas as atividades de atendimento aos usuários, que englobam desde a avaliação da magnitude dos incidentes, uma vez dado o aviso de sua ocorrência, até a consequência, estimativa e o acionamento dos recursos materiais e humanos necessários para minimizar o impacto de um incidente sobre o fluxo de tráfego, gravidade das vítimas ou prejuízos dele decorrentes além das operações usuais da via.

Portanto, o CCO Base coordena os serviços dos Postos Base de comunicação e viaturas em sua área de influência e, quando deles recebe alguma solicitação, cuida de selecioná-las ou não, antes de dar início e acompanhar a operação de atendimento. Esta coordenação envolve as seguintes fases de atendimento:

a. Aviso da ocorrência: Para as vias de qualquer padrão de operação, o incidente pode ser além de comunicado pelo agente encarregado da inspeção de trecho, igualmente notificado ao CCO Base, pelos próprios usuários, através de contatos telefônicos de emergência ou ainda pelo operador do monitoramento das imagens do Sistema de Detecção Automática de Incidentes (DAI), o que possibilita uma rápida localização de qualquer incidente ou anomalia no fluxo de veículos. Cabe ao controlador do Centro de Controle acionar o sistema **X/SETA**, segregando a faixa de trânsito onde ocorreu o incidente, acionar, via

telefone, a viatura mais próxima para atendimento, informar ao supervisor da equipe e ao CCO-CISP, que além das medidas tomadas para diminuir o tempo de atendimento de um incidente, e, portanto a sua duração, devolvendo a via tão rápido quanto possível, à sua capacidade normal, o CCO-CISP também atuará em paralelo para também reduzir a demanda de fluxo enquanto dure o incidente.

Assim o CCO-CISP adverte aos motoristas, sobre o incidente, através dos meios de comunicação e painéis fixos para dar-lhes tempo e oportunidade de refazerem a seu roteiro de viagem, além de fornecer-lhes as seguintes informações:

- A localização e duração prevista do incidente;
- A gravidade do incidente e extensão de congestionamento dele resultante;
- Rotas alternativas para se evitar incidente, e as condições de tráfego nelas existente.

Cabe ao CCO Base não apenas acionar a operação de atendimento com maior rapidez, mas também melhor avaliar a natureza do incidente e mobilizar os recursos necessários ao atendimento. Não sendo a comunicação feita pela equipe de tráfego, o CCO CISP tem inicialmente que confiar nos próprios usuários para uma estimativa das condições do fluxo ou de incidentes.

b. Avaliação do incidente e medidas de atendimento: Ao tomar conhecimento de um incidente de tráfego, o CCO Base procede a uma avaliação com relação à natureza do incidente, a fim de estabelecer quais seriam e onde estariam disponíveis os recursos humanos e materiais a serem empregados no seu atendimento.

Assim, esta avaliação compreende:

- Tipo
 - Acidente de trânsito;
 - Acidente natural;
 - Veículo com defeito mecânico;
 - Incêndios e/ou derramamento de carga;
 - A localização com respeito a posicionamento e distancia relativa de acessos.

- Gravidade
 - Quantidade e tipo de veículos envolvidos;
 - Número de vítimas;
 - Tipo de carga envolvida;
 - Número de pistas bloqueadas.

- A duração estimada;
- Os impactos potenciais no fluxo de tráfego;
- A situação do tráfego em eventuais rotas alternativas;
- O pessoal e equipamentos disponíveis.

O resultado desse reconhecimento permite, por sua vez, que o CCO estabeleça:

- O pessoal e o equipamento a serem enviados à cena do incidente;
- A necessidade de notificar e solicitar outros serviços de atendimento;
- As formas de comunicação com os usuários a serem empregadas;
- O tipo de controle de tráfego na cena do incidente, e, quando necessário, em rotas de eventuais desvios.

Uma vez definidas as providências de atendimento, o CCO Base teria de acioná-las o mais rapidamente possível, sendo para isso facilitado por medidas que já tenha rotineiramente adotado, como por exemplo, a inspeção de tráfego mais frequentemente ou o posicionamento do veículo e inspeções em locais e períodos críticos de ocorrência de incidentes.

O Pré-planejamento de rotas alternativas para desvio de tráfego, com previsão de pessoal e sinalização necessários. É outra dessas medidas, sugerindo-se que também tenha sempre disponíveis listas com nomes, Endereços e números telefônicos de contato com serviços de segurança e emergência, públicos ou privados.

c. Liberação ao tráfego: A fim de que não apenas a capacidade normal da via seja logo que possível restabelecida, uma vez terminado o incidente, como também para se evitarem reduções de capacidade ou acidentes secundários durante o processo de atendimento da ocorrência, cabe ao CCO da Base proceder ao envio de viaturas e equipamentos de socorro, para proceder à eventual necessidade de limpeza da pista e retirada de veículos avariados.

d. Atividades normais de Operação: Além de coordenar o atendimento de incidentes, está também encarregado da supervisão de atividades correntes e as relativas ao arquivamento de informações provenientes das operações de atendimento de incidentes.

Desse modo a supervisão tem também a seu cargo, o arquivamento de documentos vinculados aos serviços de atendimento da fiscalização, e a organização de banco de dados de atendimentos a acidentes, complementando a partir de informações provenientes do Boletim Diário de Viaturas, Planilhas de Rádio, entregues pelas respectivas equipes ao final de cada turno de trabalho.



O encaminhamento das informações acima aos setores competentes, para fins de análise, estudo e proposta de soluções para problemas detectados durante as atividades de atendimento.

VII- ATIVIDADES CONCORRENTES

a. Inspeção de tráfego:

A Inspeção de Tráfego tem como finalidade verificar as condições de tráfego e o funcionamento da via, dando o alarme para o atendimento de qualquer imprevisto como a formação de congestionamento ou a ocorrência de acidentes de trânsito e ainda informando sobre o estado de conservação da via. Tem por objetivo verificar:

- A existência de veículos parados na via;
- Surgimento de irregularidades tais como buracos e ondulações (anotar posição e quilometragem);
- Pedacos de madeira e pneus, peças de veículos e outros objetos caídos na via que possam colocar em risco os veículos que nela trafegam, devendo os mesmos serem recolhidos;
- Veículos ou cargas fora dos padrões permitidos ou mal acondicionadas, trafegando sem autorização e sinalização adequadas;
- Eventuais acidentes (reportar e tomar as primeiras medidas quanto à sinalização de emergência no local);
- O estado da sinalização nos trechos cobertos pelo presente plano;
- Eventuais deficiências de sinalização temporária empregada em atividades de conservação e/ou manutenção;
- Eventuais segmentos com defensas inutilizadas;
- A existência de veículos ou cargas abandonadas;
- Existência de animais soltos dentro das faixas de rolamento e providenciar sua remoção;
- Uso de acessos clandestinos e movimentos não previstos;

- Invasão da faixa de domínio da via;
- Problemas de escoamento de águas superficiais em chuvas intensas (causa comum de acidentes);
- Ocorrência de fenômenos climáticos adversos como neblina (mapear e reportar);
- Existência de restrição a visibilidade como por exemplo devido a fumaça;
- Necessidade de acionamento do sistema de Ventilação das galerias dos túneis;
- Existência de indícios de locais passíveis de acidentes naturais, durante períodos prolongados de chuvas (reportar e pré sinalizar quando for o caso);
- Recolher bêbados ou indigentes e encaminhá-los às autoridades competentes mais próximas;
- Existência de lixo, animais mortos ou entulho nas margens da via. Providenciando remoção.

b. Atendimento de Emergência:

O atendimento de emergência se constitui na mais importante ação direta entre os responsáveis pela operação da via e o usuário, caracterizando-se pelo fornecimento de apoio e suporte em condições críticas. Ocorre em três situações básicas:

- 1.** Vítimas de acidentes de tráfego – esse tipo de atendimento pressupõe a prestação de socorros a vítimas de acidentes ocorridos na malha viária, pelo Corpo de Bombeiros. Após o recebimento do aviso do acidente pelo CCO CISP ou CCO Base, este aciona o sistema de atendimento com base nas informações obtidas com os meios adequados de resgate e os serviços de apoio. O deslocamento dos veículos de atendimento deve ser feito na velocidade máxima possível da via. O Supervisor mantém contato

permanente com o CCO Base, para trocar informações sobre a ocorrência, bem como solicitar auxílio no sentido de facilitar o tráfego dos veículos de atendimento. Tão logo a equipe chegue à cena do acidente sua primeira medida será isolar imediatamente a área, de forma a se evitar os acidentes secundários, cuja gravidade pode vir a superar à do acidente a que se está dando assistência. Para tanto, cabe tomar as seguintes providências com respeito à sinalização:

- Disposição de cones de borracha alinhados, com espaçamento de cerca de 5 metros entre eles, promovendo-se o estreitamento contínuo da pista, numa extensão mínima recomendável de 50 metros, isolando-se assim a área do acidente;
- No caso de acidentes noturnos, esta sinalização é complementada com lanternas sinalizadoras utilizadas por auxiliares de atendimento, em trechos de tráfego intenso;
- A própria viatura de atendimento deve ser convenientemente disposta (atrás dos cones), porém de forma a funcionar como elemento auxiliar de visualização para os veículos que se aproximem;
- Havendo necessidade de interrupção de faixa, no caso de pista dupla, é recomendável o reforço da sinalização com cones e demais dispositivos incluídos normalmente no equipamento do veículo de supervisão;
- Após as medidas de sinalização do acidente, é feita uma rápida avaliação da cena do sinistro, levando em consideração a ocorrência de vazamento de produtos perigosos e, havendo suspeita de líquidos combustíveis tóxicos, cáusticos ou corrosivos ou da emissão de gases ou vapores tóxicos, adotar-lhes as medidas listadas no item 2 "DERRAMAMENTO DE CARGA" desse Plano.
- Verificação do número e gravidade das vítimas, onde havendo grande número de vítimas, a primeira equipe que chegar a cena



promove o reconhecimento e classificação da gravidade das lesões, indicando ao CCO Base as necessidades de recursos humanos e materiais adicionais. Eventuais equipes subseqüentes procedem ao atendimento com orientação da equipe inicial.

2. Derramamento de carga

O atendimento à emergência ou avaria de veículos de carga, em particular, aqueles transportando produtos perigosos, é feito pelo Operador ao constatar o incidente durante a inspeção de trecho, ou avisado pelo CCO. Uma vez cientificado do incidente, o operador deve adotar as seguintes providências:

a. Caso de carga comum solta ou caída na pista:

- Sinalizar imediatamente o local;
- Deslocar o veículo para local seguro
- Re-acondicionar a carga, se possível, ou retirá-la da pista;
- Solicitar o transbordo para outro veículo na impossibilidade de o primeiro prosseguir viagem ou de re-acondicionamento da carga.

b. Caso de produtos perigosos:

- Isolar a área;
- Identificar à distancia, se possível com auxílio de um binóculo, o código do produto no PAINEL LARANJA e infirmar imediatamente ao CCO Base, aguardando orientação;
- Aproximar-se do local tomando cuidado para que o vento esteja pelas costas;
- Evitar a inalação de gases, fumaça ou vapores;
- Evitar pisar ou tocar em qualquer material derramado;

- Desligar o motor do veículo e não permitir que se fume no local;
- Na impossibilidade de informação sobre o produto por parte do CCO Base e, se por algum motivo não for possível localizar o número de identificação do produto, examinar, caso tenha acesso, as instruções contidas na Ficha de Emergência/Envelope Pardo para o transporte existente no veículo, obedecendo-as com a máxima urgência;
- Dependendo da natureza do produto, ou na impossibilidade de sua identificação, o CCO Base deverá providenciar o envio de pessoal especializado da Defesa Civil, Corpo de Bombeiros e Órgão do Meio Ambiente e, em razão da natureza, extensão e características da emergência, solicitar ao expedidor ou fabricante do produto, a presença de técnicos ou pessoal especializado.

3. Veículos acidentados ou com falha mecânica:

O atendimento a veículos acidentados ou com falhas mecânicas é fornecido através do serviço de Auto Socorro que tem por finalidade básica a desobstrução da pista, removendo os veículos inicialmente para a baia, pátio ou para o acostamento dependendo do trecho da via.

Como finalidades complementares, o serviço de Auto Socorro poderá efetuar o içamento de veículos caídos fora da pista como também auxiliar em remoções de volumes ou cargas pesadas caídas acidentalmente na pista ou mesmo à margem da via.

VIII- DISPONIBILIDADE DOS MEIOS

a. Efetivo:

- Supervisão geral – Presidente da NITTRANS;

- Imediato – Diretor de Planejamento de Transporte e Trânsito;
- 04 SUPEVISORES: Serviço em escala de 24 X 72;
- 32 Agentes de Trânsito: divididos em equipes de serviço em escala de 24 X 72;

b. Viaturas:

b.1- 04 Moto Patrulhas de Trânsito (MPTRAN)

- Três Moto Patrulhas de Trânsito com sirene e dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa com luz amarelo-âmbar e barra sinalizadora.
- Uma Moto Patrulha equipada com baú para coleta de resíduos, com sirene e dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa com luz amarelo-âmbar e barra sinalizadora.

As Moto Patrulhas de Trânsito efetuaram rondas de inspeção para auxílio na monitoração da via, bem como podem ser acionadas pelo CCO Base para se deslocarem ao local de incidente com maior rapidez e dar início aos procedimentos de sinalização e desvio do fluxo.

b.2 – 03 Pick Up 4x4 Cabine Dupla(APTRAN)

- As APTRAN, todas equipadas com extintores de cada lado, um de pó químico ABC e outro de CO², para controle de pequenos incêndios, com pneu na frente e dispositivo de acoplamento mecânico para reboque(engate), sirene e dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa com luz amarelo-âmbar e barra sinalizadora.

- Uma equipada com reservatório de água e bomba para controle de início de incêndio, não devendo ser usado em derramamento de substâncias classificadas como pirofóricas aquarreagentes.

As APTRAN fazem rondas de inspeção por possuírem maior agilidade e ao detectarem veículos avariados poderão, de acordo com as condições, empurrar o veículo para local seguro desobstruindo a via, bem como ainda deverão possuir sacos de serragem, como material obrigatório, para efetuarem limpeza de óleos combustíveis e derivados por ventura derramado na via.

b.3 – 02 Reboques

- 01 Reboque pesado com capacidade para rebocar veículo de aproximadamente 20T, com motorista, sirene e dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa com luz amarelo-âmbar e barra sinalizadora com motor a diesel.
- 01 Reboque leve com asa delta, com motorista, sirene e dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa com luz amarelo-âmbar e barra sinalizadora com motor a diesel.

Os veículos Auto Reboques, ficam estrategicamente posicionados e só se deslocam por acionamento do CCO Base. Chegando ao local indicado, seu operador providencia imediatamente a devida sinalização (luminosa e cones), iniciando a operação de remoção para local seguro ou área de refúgio, de forma a permitir a desobstrução da pista no menor prazo possível. As operações de atendimento são, geralmente, provocadas por incidentes do tipo veículo avariado. Os procedimentos variam em função do veículo e do local de ocorrência, mas o objetivo é remover o mais rápido possível o veículo imobilizado na via para restabelecer as condições normais de tráfego.

No caso de incidentes noturnos a sinalização pode ser complementada com a utilização de lanternas sinalizadoras por parte de auxiliares de atendimento, em trechos de tráfego intenso.

O Operador do Auto Socorro deve ainda preencher uma Ficha de Controle de Atendimentos, destinada a fornecer para o Banco de Dados do CCO, informações a serem utilizadas como estatísticas gerais do sistema e para avaliação e eficiência dos serviços de reboque.

c. Material de sinalização:

- 30 Cones;
- 05 Balarinas;
- 04 Cavaletes.

d. Alimentação:

- O efetivo empregado receberá no local do serviço, 02 rações frias compostas por 01 sanduíche, 01 copo de guaraná, 01 copo d'água, 01 bolinho e 01 fruta.

e. Comunicação:

- Serão usados todos os rádios e telefones celulares dos Agentes de Trânsito.

IX – PRESCRIÇÕES DIVERSAS

- a.** O efetivo será orientado para o cumprimento das normas de trânsito e acompanhamento e controle da circulação e dos semáforos, particularmente com referência as prioridades à vida, à saúde e ao ambiente (Art. 1º, 5º, CTB) e a prioridade estabelecida no art. 89, inciso I, do CTB (sinais por gestos ou sonoros).
- b.** Nos casos de acidente de trânsito, deverão ser adotados todos os procedimentos usuais da NITTRANS no dia-a-dia, com o desfazimento imediato e preenchimento do BRAT. Leis Federais nºs 5.970 e 6.174, Decreto nº 4.118, de 18 MAI 81, CRFDPB DE 1988, Art 144, § 10, incisos I e II.
- c.** O fundamento da ação é a defesa da vida, da saúde e do ambiente com a melhoria da circulação de veículos, assim como o desimpedimento das vias nos casos de acidentes, enguiços, pneus furados, obras e interdições inoportunas.
- d.** A prioridade de idosos, gestantes, crianças, adolescentes e portadores de necessidades especiais deverá ser atendida plenamente pelos Agentes de Trânsito.
- e.** Haverá no CCO Base, equipes administrativas compostas de chefes e auxiliares de escritório, atendentes e operadores de microcomputadores para dar suporte e organizar os dados coleados pela operação através de planilhas preenchidas pelos operadores. Esses dados proporcionarão relatórios consolidados das ocorrências acontecidas no campo, como o número de acidentes, carros com problemas mecânicos, entre outros dados, que poderão ajudar a operação em alguma mudança de estratégia em relação a localização das equipes de apoio e a criação de novas operações que possam ser montadas para melhoria da condição de tráfego.

f. O CCO – Base, situado nas proximidades do túnel no acesso Cafubá, apoiará todos os componentes da Operação e permanecerá em atividade monitorando as Galerias permanentemente.

g. As atividades de conservação e manutenção das vias, assim como ocorrências de eventos especiais, costumam trazer reflexos significativos para a operação de tráfego. Tendo em vista que essas atividades são em geral programadas com antecedência, torna-se possível estimar-se, através da análise de capacidade, as condições de operação a que um trecho de via estará sujeito quando da realização dessa atividade. Com objetivo de minimizar os efeitos decorrentes de cada uma das atividades programadas, cabe ao engenheiro responsável pelo eixo, definir caso a caso, as medidas operacionais possíveis de serem adotadas.

h. O supervisor deverá manter uma equipe mínima de quatro integrantes em pronto atendimento, nos horários de refeições (11H às 12H - 13H às 14H e 19H às 20H – 20H às 21H), bem como nos horários noturnos de descanso.

i. A responsabilidade pelo cumprimento do previsto no presente Plano de Operações será dos Coordenadores e Supervisores da área específica.

X – ANEXOS

a. Anexo I – LEGISLAÇÃO PERTINENTE

b. Anexo II – MAPA DA REVERSÍVEL GALERIA I CHARITAS-CAFUBÁ

c. Anexo III – MAPA DA REVERSÍVEL GALERIA II CAFUBÁ-CHARITAS

d. Anexo IV - RELAÇÃO DOS PCTTRAN COBERTOS NA TRANSOCEÂNICA

e. Anexo V – MODELO VIATURAS, UNIFORMES E EQUIPAMENTOS

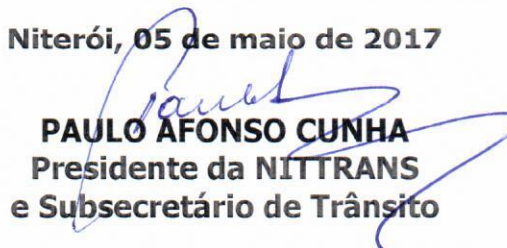
f. Anexo VI - TELEFONES ÚTEIS



XI – DISTRIBUIÇÃO

Prefeito	01
Vice-prefeito	01
Assessoria de Comunicação do Prefeito	01
Subsecretaria de Transportes	01
Secretaria Executiva do Prefeito	01
Secretaria de Ordem Pública/GMN	01
Secretaria de Urbanismo e Mobilidade	01
SECONSER	01
SETRERJ	01
NITTRANS: Presidência	01
Dir. de Planejamento	01
Assessoria do Sistema Viário	01
CCO - BASE	01
CCO - CISP	01
12º Batalhão da Polícia Militar	01
Corpo de Bombeiros	01
TOTAL	16

Niterói, 05 de maio de 2017



PAULO AFONSO CUNHA
Presidente da NITTRANS
e Subsecretário de Trânsito

ANEXO I – LEGISLAÇÃO PERTINENTE

LEI Nº 5.970, DE 11 DE MAIO DE 1973.

Exclui da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169, do Código de Processo Penal, os casos de acidente de trânsito, e, dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

Art 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Alfredo Buzaid

LEI Nº 6.174, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1974

Dispõe sobre a aplicação do disposto nos artigos 12, alínea a, e 339 do Código de Processo Penal Militar, nos casos de acidente de trânsito, e dá outras providências.

Art. 1º O disposto nos artigos 12, alínea a, e 339, do Código de Processo Penal Militar, nos casos de acidente de trânsito, não impede que a autoridade ou agente policial possa autorizar, independente de exame local, a imediata remoção das vítimas, como dos veículos envolvidos nele, se estiverem no leito da via pública e com prejuízo de trânsito.

Parágrafo único. A autoridade ou agente policial que autorizar a remoção facultada neste artigo lavrará boletim, no qual registrará a ocorrência com todas as circunstâncias necessárias à apuração de responsabilidades, e arrolará as testemunhas que a presenciaram, se as houver.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 9 de dezembro de 1974; 150º da Independência e 86º da república.

Ernesto Geisel

Publicada no DOU de 11-12-1974.

DECRETO N.º 4.118, DE 18 DE MAIO DE 1981

Dispõe sobre a imediata remoção de pessoas ou veículos envolvidos em acidentes de trânsito.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista o que consta no Processo n.º E-09/784.366/77, e

CONSIDERANDO, que o Decreto "E" n.º 6.866, de 18/02/74, do extinto Estado da Guanabara, e o Decreto n.º 16.341, de 20/03/74, do antigo Estado do Rio de Janeiro, contêm disposições parcialmente conflitantes a respeito do mesmo assunto;

CONSIDERANDO que, na conformidade do que estabelece o parágrafo único do art. 2º do Decreto-Lei n.º 1, de 15/03/75, em existindo conflito entre

normas do extinto Estado da Guanabara, e do antigo Estado do Rio de Janeiro, nas primeiras prevalecerão sobre as segundas;

CONSIDERANDO, por fim, a conveniência em se uniformizar o procedimento a ser adotado, nesses casos, em todo o território do Estado do Rio de Janeiro,

DECRETA:

Art. 1º - Em caso de acidente de trânsito com vítima(s), a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame pericial do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos envolvidos, quando estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Art. 2º - Ao providenciar a remoção, a autoridade ou agente policial deverá preencher boletim, cujo modelo acompanha o presente decreto.

Parágrafo único – Na falta do impresso a que se refere este artigo, a autoridade ou agente policial redigirá relatório e dele constarão todos os elementos esclarecedores do fato, cuja obtenção tenha sido possível.

Art. 3º - O boletim de que trata o artigo anterior, ou o relatório de que trata o seu parágrafo único, deverá ser entregue, incontinenti, à Delegacia Policial da circunscrição onde se deu o fato, que de tudo tomará conhecimento.

Art. 4º - Quando do acidente de trânsito resultar morte, será o corpo removido do leito da via pública de maneira a não prejudicar o tráfego, permanecendo, porém, no local até a chegada da perícia.

Art. 5º - Qualquer autoridade ou agente policial que presenciar ou tiver conhecimento de acidentes de trânsito com vítimas deverá imediatamente tomar as providências previstas neste decreto, sendo considerada falta grave sua omissão.

Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogado o Decreto “E” n.º 6.866, de 18/02/74, do extinto Estado da Guanabara, e as demais disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1981.





A. DE P. CHAGAS FREITAS
WALDYR ALVES COSTA MUNIZ
Publicado em 19/05/81.

LEI Nº 5.884, DE 14 DE JANEIRO DE 2011.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O Boletim de Registro de Acidente de Transito – BRAT, poderá ser lavrado por autoridade municipal de transito, nos casos de acidente sem vítimas.

Art. 2º Esta Lei será regulamentada 90 (noventa) dias após a sua publicação.

Rio de Janeiro, em 14 de janeiro de 2011.

SÉRGIO CABRAL

GOVERNADOR

Publicado em 17/01/11.

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

Título V

Capítulo III

III - DA SEGURANÇA PÚBLICA (ART. 144)

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)



ANEXO II

MAPAS DA REVERSÍVEL GALERIA I

CHARITAS – CAFUBÁ

OCORRÊNCIA COM PREVISÃO DE MAIS DE 15 Minutos (ALERTA MÁXIMO – REVERSÍVEL)

Caso 1 – Bloqueio de 3 faixas na Galeria I (Bloqueio total), a **REVERSÍVEL** será sempre implantada em uma faixa da Galeria II.

Procedimentos Operacionais:

- a. O Motociclista deverá fechar a entrada da GALERIA I, bloqueando com cones o acesso pela Avenida Prefeito Silvio Picanço, desviando o fluxo de veículos para a Avenida Rui Barbosa. Deverá ainda providenciar sua substituição nessa interdição pelo agente de trânsito da Av. Pref. Silvio Picanço, frente a Estação do BHLS. O **(A5)** fará o desvio do BHLS para a Faixa Rígida da Galeria II, onde ele se deslocará na contra mão do fluxo existente. (Croqui 1)
- b. Simultaneamente, o Operador **(A3)**, na entrada da Galeria II (Cafubá), fará o desvio do BHLS para a faixa flexível imediatamente após a faixa rígida e implantará ainda uma agulha de cones estreitando o fluxo de veículos sentido Cafubá-Charitas. (Croqui 2)
- c. O Operador **(A4)** viabilizará o retorno do BHLS oriundo de Charitas para sua faixa rígida no sentido correto. (Croqui 2)
- d. Os cones da interdição e desvios da Galeria I, ficarão estocados no CCO-Base para serem utilizados conforme Croqui 1 e Croqui 2.

GALERIA I TÚNEL CHARITAS - CAFUBÁ (INTERDITADO)

CHARITAS
↓

LINHA DE CONES

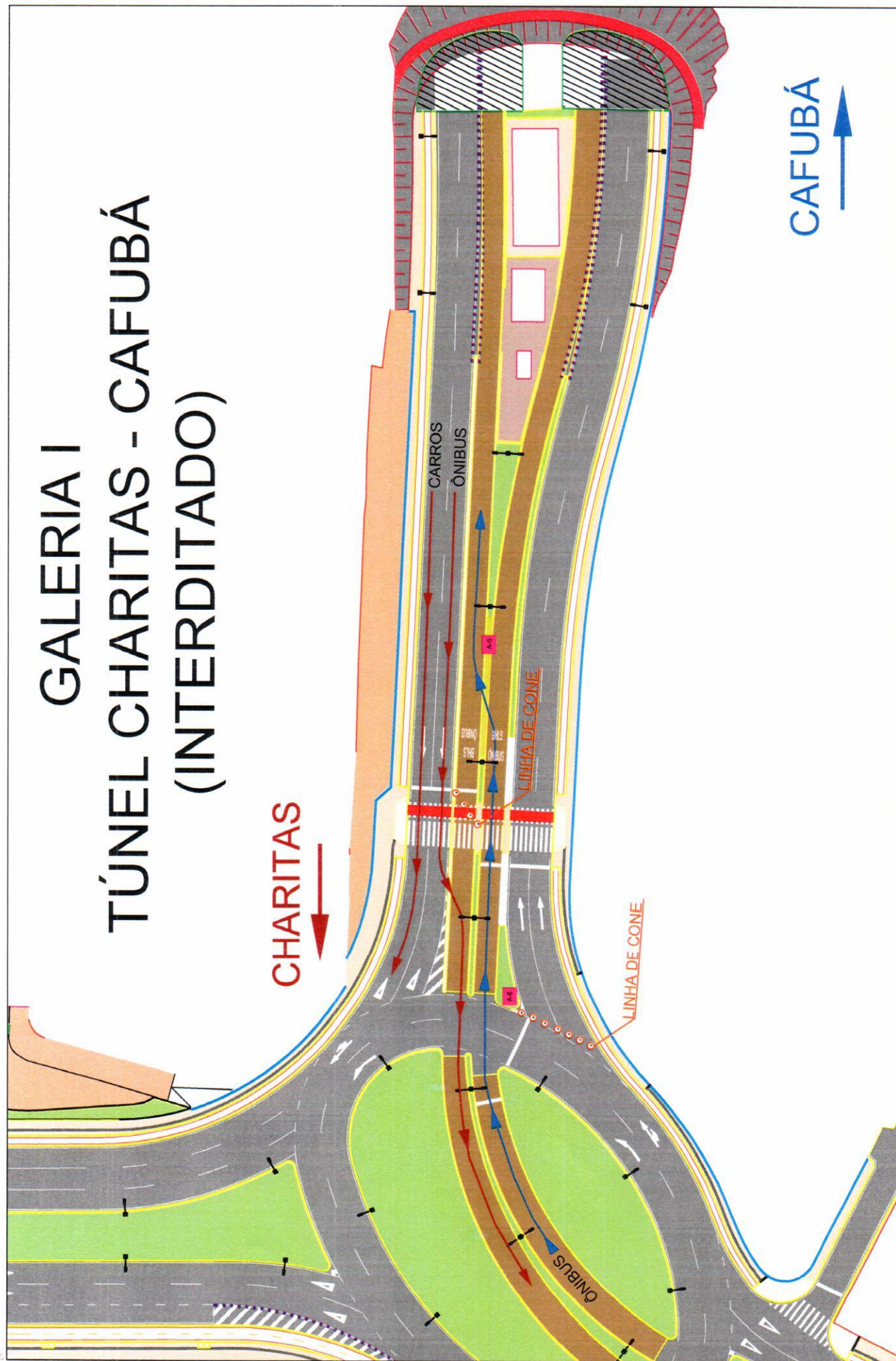
ÔNIBUS

CARROS
ÔNIBUS

- AGENTES NITTRANS
- LINHA DE CONES
- SENTIDO CHARITAS
- SENTIDO CAFUBÁ

CAFUBÁ
↑

GALERIA I TÚNEL CHARITAS - CAFUBÁ (INTERDITADO)



[Handwritten signature]

ANEXO III

MAPAS DA REVERSÍVEL GALERIA II

CAFUBÁ – CHARITAS

OCORRÊNCIA COM PREVISÃO DE MAIS DE 15 Minutos (ALERTA MÁXIMO – REVERSÍVEL)

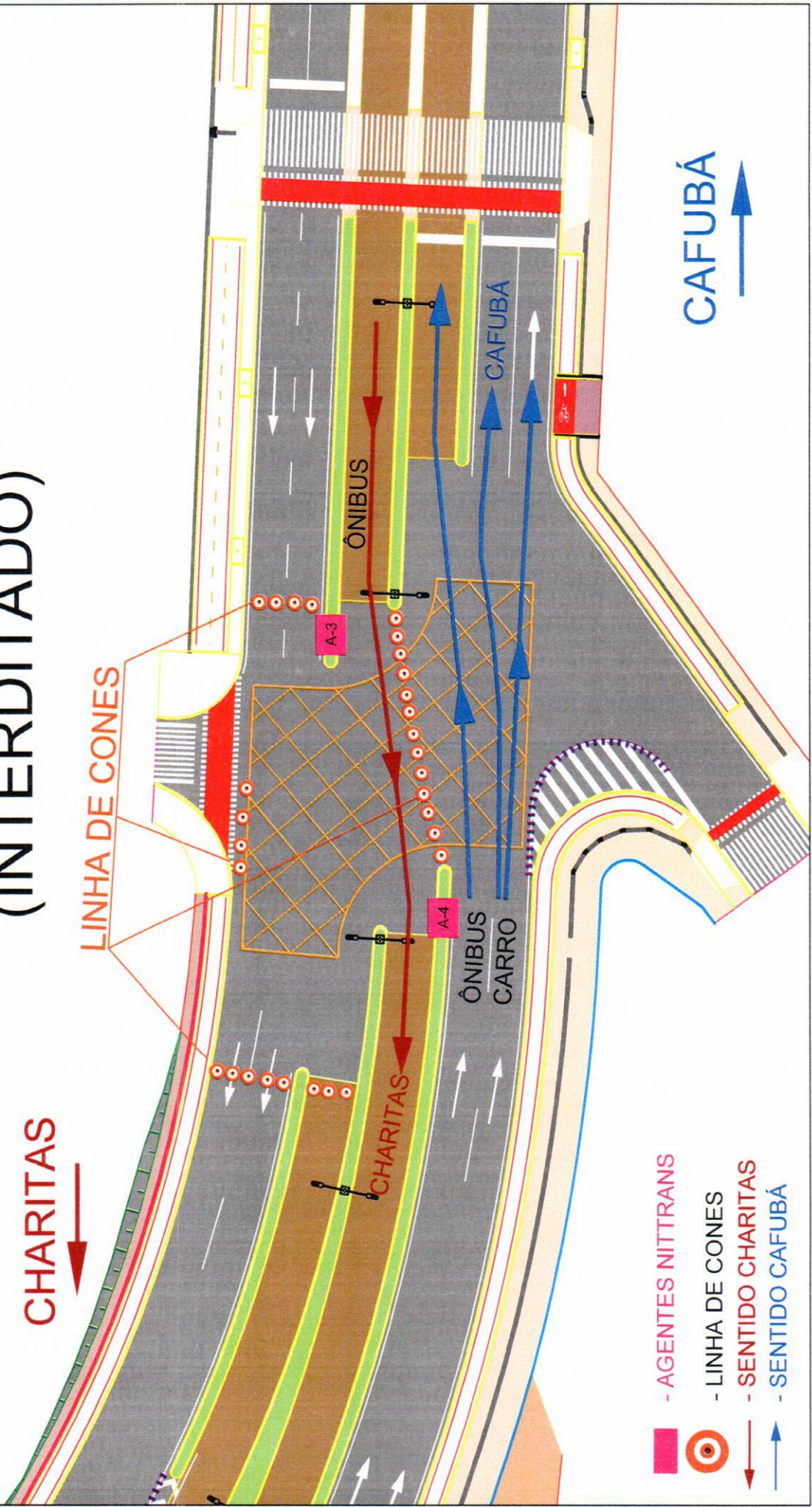
Caso 1 – Bloqueio de 3 faixas na Galeria II (Bloqueio total), a **REVERSÍVEL** será sempre implantada em uma faixa da Galeria I.

Procedimentos Operacionais:

- a. O Controlador 3 (**C3**) deverá fechar a entrada da GALERIA II, bloqueando com cones o acesso pela Avenida 7, desviando o fluxo de veículos para a Estrada Francisco da Cruz Nunes. (Croqui 4)
- b. O Controlador 4 (**C4**) fará o desvio do BHLS para a Faixa Rígida da Galeria I, onde ele se deslocará na contra mão do fluxo existente. (Croqui 4)
- c. O (**C4**) fará ainda o BHLS oriundo de Charitas retornar a sua faixa rígida. (Croqui 4)
- d. Simultaneamente, o Operador (**C5**), na entrada da Galeria I (Charitas), fará o desvio do BHLS para a faixa flexível imediatamente após a faixa rígida e implantará ainda uma agulha de cones estreitando o fluxo de veículos sentido Charitas - Cafubá. (Croqui 3)
- e. O Controlador (**C5**) viabilizará o retorno do BHLS oriundo de Cafubá para sua faixa rígida no sentido correto. (Croqui 3)
- f. Os cones da interdição e desvios da Galeria II, ficarão estocados na Pick Up para serem utilizados conforme Croqui 3 e Croqui 4.



GALERIA II TÚNEL CAFUBÁ - CHARITAS (INTERDITADO)

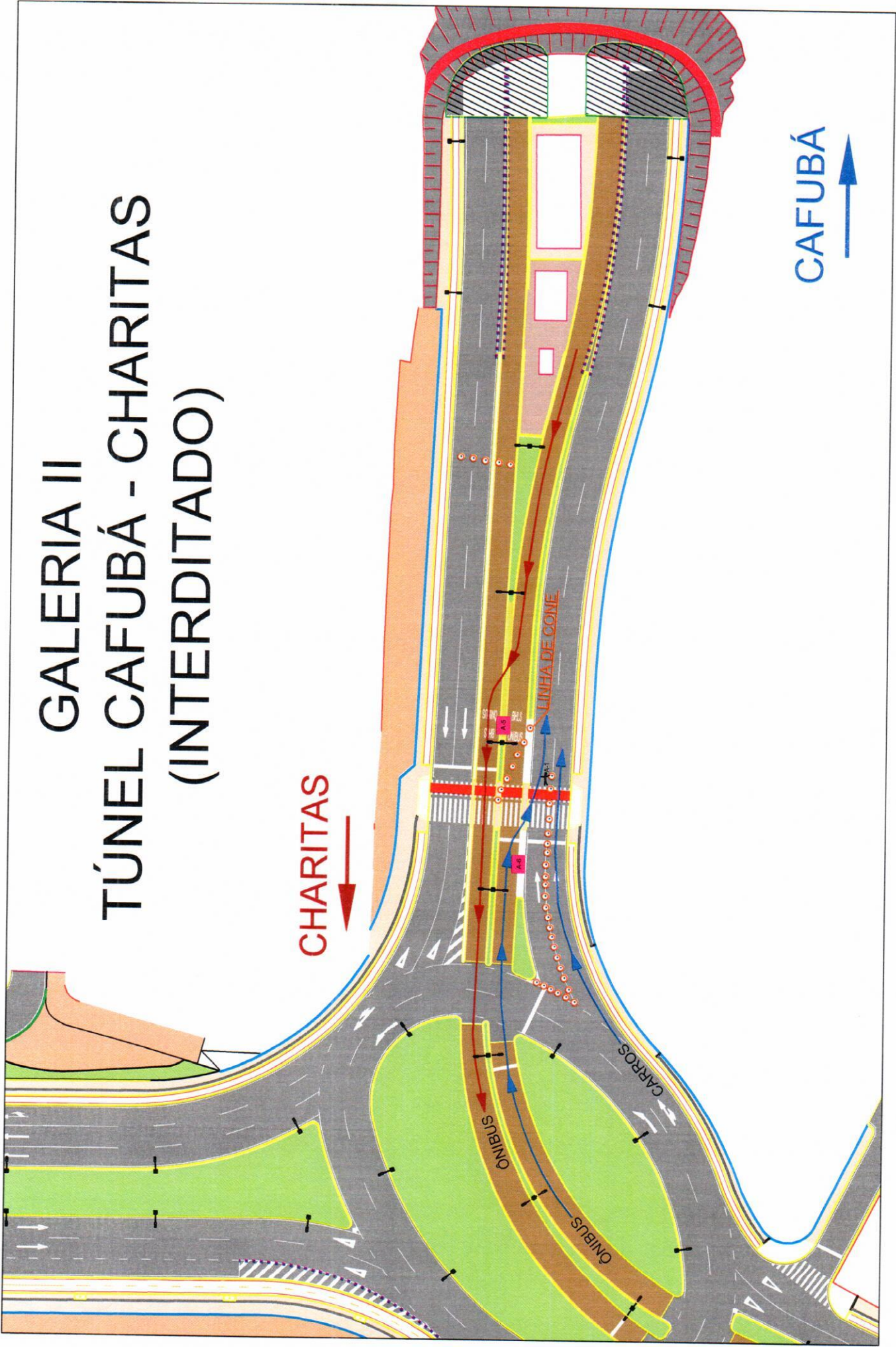


- AGENTES NITTRANS
- LINHA DE CONES
- SENTIDO CHARITAS
- SENTIDO CAFUBÁ

[Handwritten signature]

GALERIA II TÚNEL CAFUBÁ - CHARITAS (INTERDITADO)

CHARITAS
↓



CAFUBÁ
↑

Handwritten signature or initials.



ANEXO IV

RELAÇÃO DOS POSTOS DE CONTROLE DE TRÂNSITO(PCTTRAN) 05:30H ÀS 13:30H - 13:30H ÀS 21:30H – 21:30H ÀS 05:30H

- 1- Av. Ruy Barbosa(Miramar);
- 2- Av. Ruy Barbosa (Padaria do Largo da Batalha);
- 3- Av. Ruy Barbosa com Estrada Francisco da Cruz Nunes(DPO Largo da Batalha);
- 4- Av. Jornalista Silvia Thomé, trecho da reversível;
- 5- Estrada Francisco da Cruz Nunes (Rotaória do Monan);
- 6- Estrada Francisco da Cruz Nunes(Canta Galo), reversível;
- 7- Parque da Colina, frente ao cemitério;
- 8- Estrada Caetano Moneiro(Monan Pequeno, Posto Ipiranga);
- 9- Estrada Caetano Moneiro, frente ao Campo do Cruzeiro;
- 10- Trevo de Maria Paula;
- 11- Estrada Francisco da Cruz Nunes nº 5.200 (frente ao depósito da Zap Log);
- 12- Estrada Francisco da Cruz Nunes (DPO Cafubá);
- 13- Estrada Francisco da Cruz Nunes, frente a padaria Grão Pão;
- 14- Estrada Francisco da Cruz Nunes, (Jacaré – frente ao mercado Real);
- 15- *Estrada Francisco da Cruz Nunes, Trevo de Piratininga(MulCenter);**
- 16- *Estrada Francisco da Cruz Nunes, frente ao Resaurante Feitiço da Sogra;**
- 17- Estrada Francisco da Cruz Nunes , frente ao Shopping Plaza Maior;
- 18- Estrada Francisco da Cruz Nunes, frente ao Mercado Diamante;
- 19- Estrada Francisco da Cruz Nunes, frente a Cerveja NOI;
- 20- Estrada Francisco da Cruz Nunes, antigo Radar Versales;
- 21- *Estrada Francisco da Cruz Nunes, Rotatória do Posto Monza;**
- 22- Estrada Francisco da Cruz Nunes com Irene Lopes Sodré;
- 23- Avenida Dr. Acúrcio Torres-Praia de Piratininga;
- 24- Trevo de Cambinhas;
- 25- *4º GMAR/Itaipu – CBMERJ;**
- 26- Av. 7, saída da grande Rótula;
- 27- Av. 7, sinal da saída da rua do Colégio Salesiano;
- 28- Av. 7, sinal do inferninho;
- 29- Av. 7, Rótula da Caixa Econômica;
- 30- Av. 10 com Avenida Raul de Oliveira Rodrigues;
- 31- Av. Silvío Picanço, frente a Maternidade Alzira Reis;
- 32- Av. Silvío Picanço, sentido São Francisco, frente Estação BHLS; e,
- 33- Av. Silvío Picanço, sentido Jurujuba, frente ao Catamarãs/BHLS.

*** Esses trechos serão cobertos também de 22H às 06h
Os trechos 31 e 32 não podem ficar descobertos.**

ANEXO V

VIATURAS



S10



17

ANEXO V VIATURAS



MOTO



M

ANEXO V

VIATURAS:



- 01 (UM) REBOQUE PESADO.



**- 03 (TRÊS) REBOQUES LEVES
COM ASA DELTA.**

dy

ANEXO V

VIATURAS:



MOTOS.



MOTO LIXÃO



- 04 (QUATRO) PICK UP, SENDO 03 (TRÊS) EQUIPADAS COM EXTINTORES UM DE CADA LADO DE Co2 E PÓ QUÍMICO E PNEU NA FRENTE E UMA PICK UP COM RESERVATÓRIO DE ÁGUA E BOMBA PARA CONTROLAR INÍCIO DE INCÊNDIO.

AM

ANEXO V UNIFORME TÚNEL



ESPECIFICAÇÕES GERAIS:

- MATERIAL A SER CONFECCIONADO EM BRIM.
- LARANJA DO MACACÃO DA MESMA COR DO TOM MAIS ESCURO DO LARANJA DA LOGO DO BRAÇO.
- CINZA DO MACACÃO = 70% PRETO.
- FECHAMENTO DO MACACÃO POR BOTÕES.
- 2 BOLSOS LATERAIS E 2 ATRÁS.
- CINTURA E MANGA COM ELÁSTICOS.
- REFLETIVOS BRANCOS.
- TEXTO DAS COSTAS NA COR CINZA 70% PRETO (MESMA COR DO MACACÃO).
- LUVAS LARANJA DA MESMA COR DO MACACÃO.
- BONÉ LARANJA COM ABA CINZA 70% PRETO NAS MESMAS CORES DO MACACÃO.

MACACÃO COM TIRAS REFLETIVAS

4

ANEXO V UNIFORME TÚNEL



Handwritten signature or mark.

ANEXO V UNIFORME TÚNEL



BONÉ

PROTETOR AURICULAR



LUVAS



Borzeguim



Botina

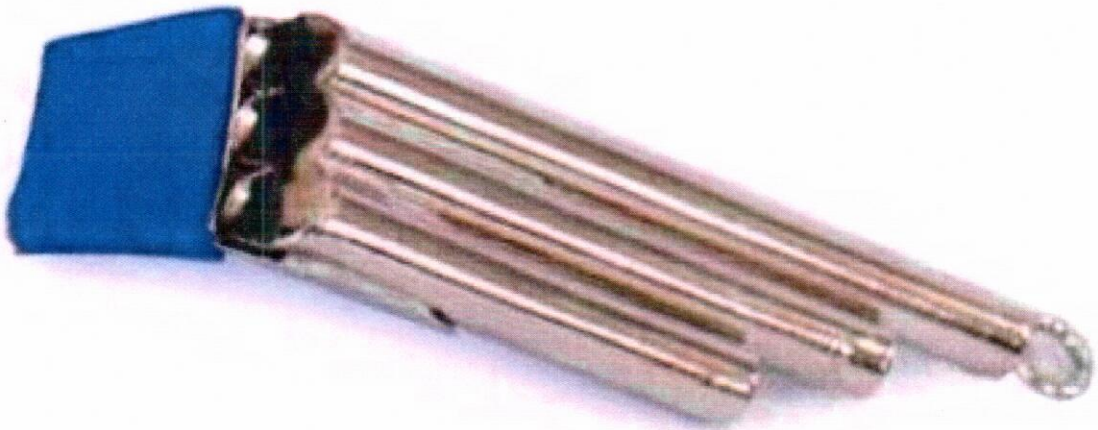
PROTETOR AURICULAR



LUVAS

16

ANEXO V EQUIPAMENTOS



Apito Rocket Metal Trinado
Ref. 4823

25

ANEXO VI

TELEFONES ÚTEIS

PMERJ	Rádio Patrulha	190
Defesa Civil	Estado	193
Defesa Civil	Niterói	199
SAMU	Socorro	192
CISP		153
NitTrans	Geral	2621 - 5558
CCO CISP		
CCO BASE		
Depósito Piratininga		3620-0741
SEOP GMN BASE		2727-2179
SECONSER		2722-3127
1º SUPERVISOR Equipe "A"		98099 1458
1º SUPERVISOR Equipe "B"		98099 0554
1º SUPERVISOR Equipe "C"		98099 1039
1º SUPERVISOR Equipe "D"		98264 1240
2º SUPERVISOR Equipe "A"		98264 1401
2º SUPERVISOR Equipe "B"		98264 1016
2º SUPERVISOR Equipe "C"		98264 1053
2º SUPERVISOR Equipe "D"		98099 1896

