




**FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO RIO  
DE JANEIRO**

**DIRETORIA DE OPERAÇÃO, MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO**

**ESTUDOS TÉCNICOS REFERENTES À IMPLANTAÇÃO, REMANEJAMENTO OU  
REALOCAÇÃO DE ELEMENTOS DE PONTOS DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA**

**RJ-106  
km 11**

**JUNHO/2024**

  
  
  
LRPS.

**INDICE**

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>OBJETIVO .....</b>	<b>2</b>
<b>MAPA DE LOCALIZAÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>RESOLUÇÃO N.º 798 Anexo II</b>	
<b>1. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA .....</b>	<b>5</b>
<b>2. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA .....</b>	<b>5</b>
2.3 Classificação Viária (art. 60 do CTB) .....	5
2.4 Tipo de Via .....	5
2.5 Tipo de Pista .....	5
2.6 Quantidade de Faixas Fiscalizadas .....	5
2.7 Geometria da Via .....	5
2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD) .....	6
2.9 Trânsito de Vulneráveis .....	6
2.10 Obras de Arte .....	6
<b>3. VELOCIDADE .....</b>	<b>7</b>
3.1 Determinação da Velocidade Máxima .....	7
3.2 Redução dos Limites de Velocidade .....	7
3.2.1 Estudo de Percepção/Reação do condutor .....	7
3.2.2 Estudo de Frenagem em função da redução .....	7
3.2.3 Estudo sobre a Legibilidade da Placa R-19 .....	8
3.2.4 Estudo sobre as distâncias entre as Placas R-19, com a metodologia estabelecida no MBST- Vol.I .....	9
3.3 - Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado (km/h) .....	10
3.4 - Velocidade Praticada (85 percentil) antes do início da Fiscalização .....	10
3.5 Velocidade Praticada (85 percentil) 1 (um) ano, subsequentemente, depois, do início da Fiscalização .....	14
3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h) .....	16
<b>4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO .....</b>	<b>17</b>
4.3 Placa R-19 .....	19
4.3.2 Especificações Técnicas da placa R-19 (forma, tamanho, legibilidade e retrorrefletividade) .....	20
4.4 Desenho em Escala do Leito Carroçável com a indicação de instalação das Placas R-19 .....	21
4.5 Tabela com indicação dos dados Técnicos do Medidor de Velocidade .....	22
<b>5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL .....</b>	<b>22</b>
<b>6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO .....</b>	<b>23</b>
<b>7. AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA .....</b>	<b>23</b>



## APRESENTAÇÃO

Há muito que o desenvolvimento socioeconômico de nosso Estado vem gerando benefícios e fomentando condições que nos permitem manter a importante posição de segunda economia brasileira. A introdução dos veículos de linha econômica, e os constantes incentivos fiscais do Governo Federal, permitiram que muitos cidadãos brasileiros adquirissem seus veículos.

No que tange o nosso foco que são as rodovias e vias expressas estaduais, os números apontam um crescimento muito expressivo, necessitando que nossas autoridades de trânsito intervenham de forma a manter a ordem e a segurança viária.

Cabem as autoridades de trânsito ordenar o crescimento deste tráfego, aplicando a legislação pertinente e estabelecendo uma convivência de respeito e harmonia entre os motoristas com seus veículos e os pedestres.

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro DER-RJ, vem ao longo dos anos capacitando suas Diretorias setoriais a exercerem com plenitude suas atribuições e afazeres, correspondendo às exigências legais para por em prática as tecnologias disponíveis para fiscalização da velocidade em nossas rodovias.

São inúmeros os malefícios sociais e econômicos advindos com a falta de fiscalização em nossas rodovias. Muitos passos vêm sendo dados para melhor tratar a redução do número de acidentes nas rodovias estaduais, monitorando a velocidade e obrigando os motoristas a reduzirem a velocidade nos trechos identificados como pontos críticos.

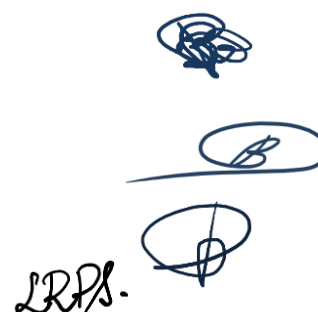
Pontos críticos ou segmentos críticos em trechos rodoviários, são trechos ou locais que apresentam taxas de acidentes ou elevado número de eventos de conflito. São fatores decisivos para: a ocorrência de acidentes; o volume de veículos, associado à aproximação de interseções; trechos em curva; trechos com visibilidade precária; travessia de pedestres; pontos de ônibus; escolas; áreas agrícolas e áreas de lazer.

O DER/RJ vêm recebendo uma série de pedidos e ofícios de autoridades locais para que seja feita a fiscalização eletrônica de velocidade para conter uma sucessiva incidência de acidentes que vem causando muito transtorno àquela rodovia a seus usuários.

Face ao exposto e, atendendo ao que preconiza a Resolução n.798 de 2 de Setembro de 2020 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que considera a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para a redução de acidentes e de sua gravidade vem esta Diretoria, apresentar seu estudo para comprovar a necessidade de controlar para reduzir a velocidade no trecho em estudo.

O presente trabalho foi a priori concebido e executado nos moldes básicos do Anexo II da Resolução n.798 com efetivo trabalho de campo, utilizando aparelhos eletrônicos de medição e um corpo técnico treinado para proceder a observações perceptíveis pelo olho clínico de um conhecedor.

Extremamente diverso, o comportamento do tráfego não se limita aos motoristas com seus veículos, mas também envolve os pedestres, e por isso necessita de medidas rápidas e eficazes. A fiscalização vem demonstrando ser um instrumento eficiente na preservação do bem maior que é a vida humana.

Handwritten signature and initials in blue ink. The signature is a stylized 'B' with a horizontal line through it. Below it are the initials 'LRPS' and another stylized signature.

**OBJETIVO**

A fundamentação legal deste trabalho é atender o que determina o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, em sua Resolução n.798 de 2 de Setembro de 2020, que dá a Autoridade de Trânsito com circunscrição sob a via, determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

Trata-se do trecho da rodovia **RJ-106**  
Que liga o município de São Gonçalo  
Ao município de Macaé  
**No km 11,0**  
No município de São Gonçalo

Coordenadas GPS do km 11

Sentido crescente:

Latitude: 22°54'10.96"S

Longitude: 42°57'54.94"O

Sentido decrescente:

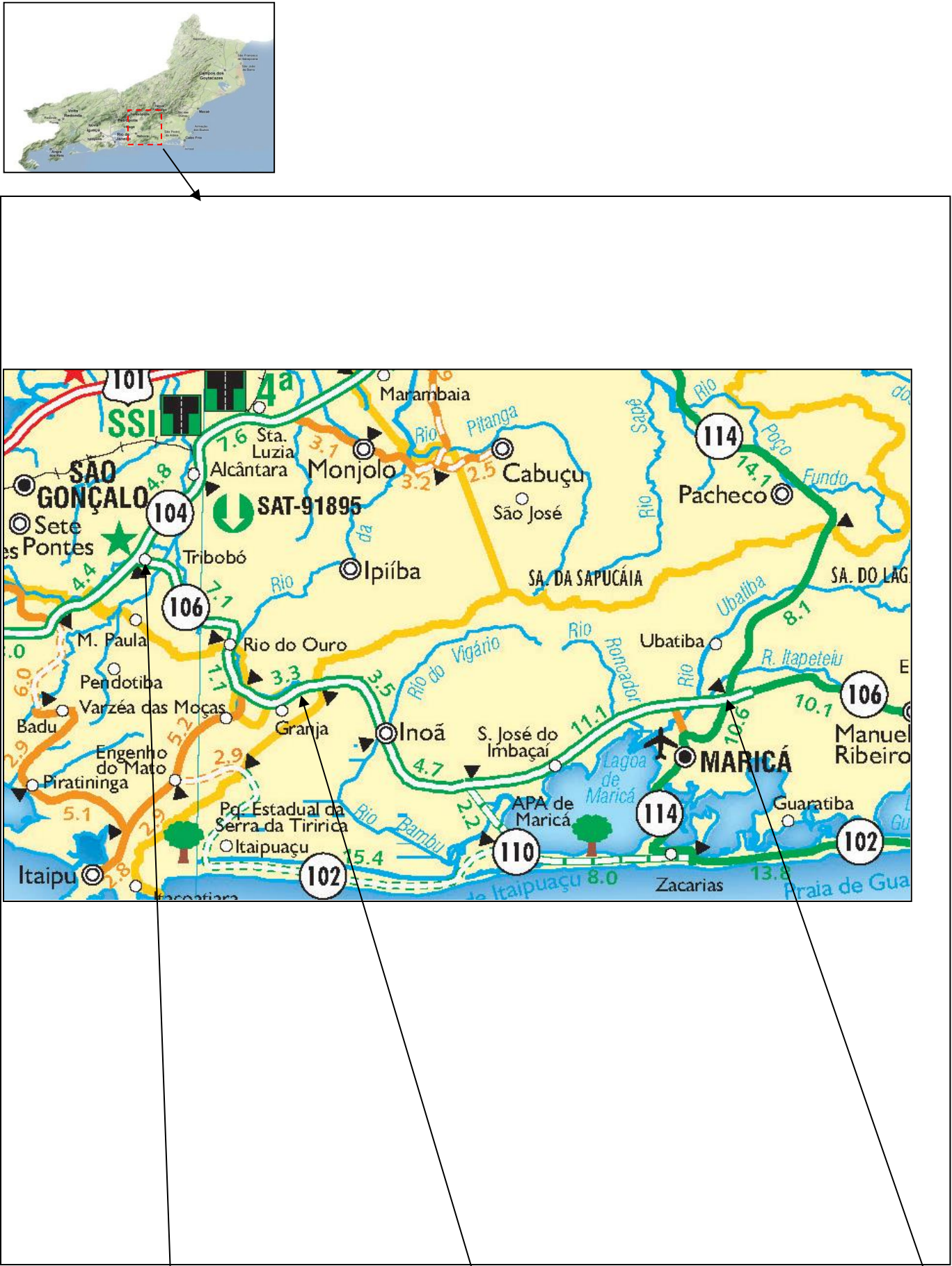
Latitude: 22°54'8.56"S

Longitude: 42°57'51.38"O

Tipo de equipamento Controlador de Velocidade com Display

LRP.  
  
 

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



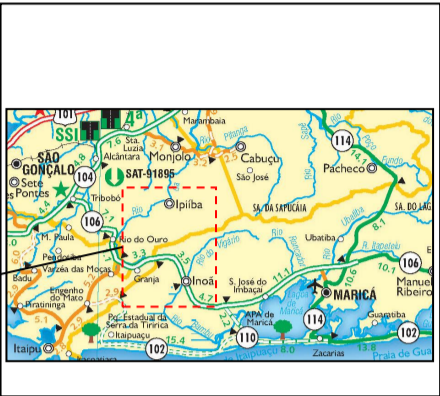
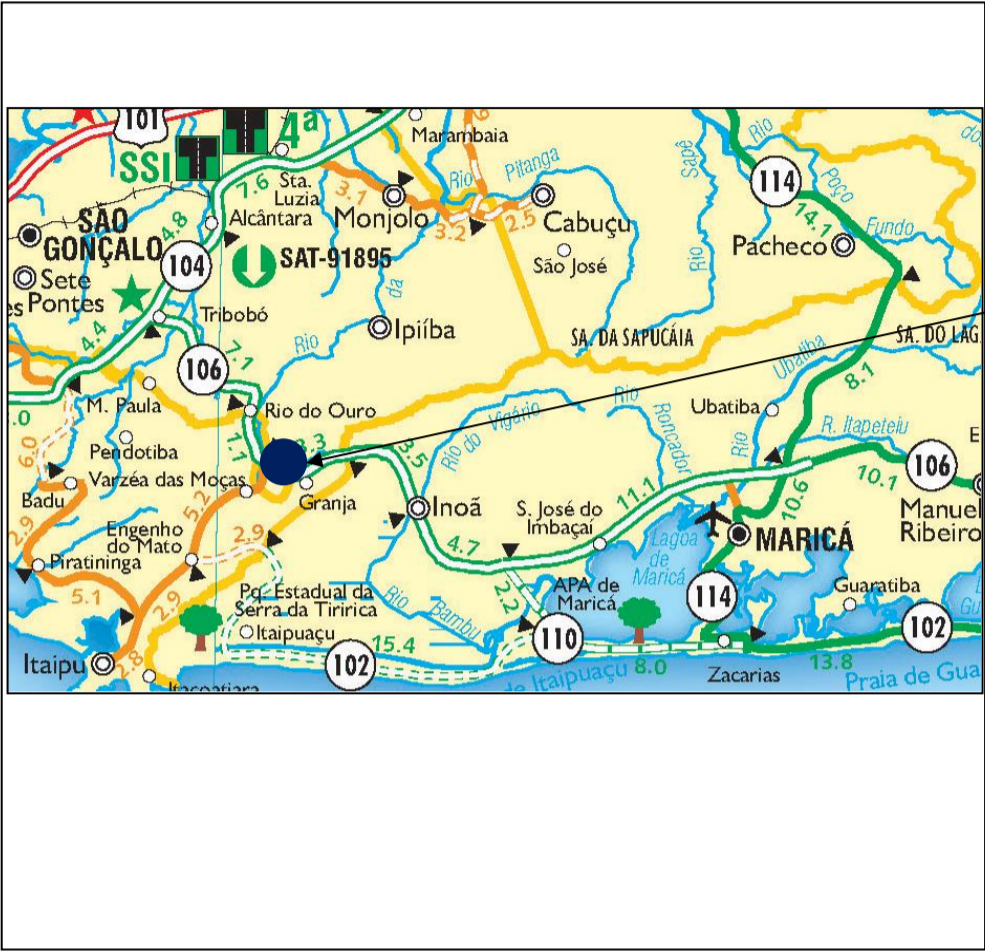
Ponto A

Km11

Ponto B

LRPS.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km 11 da Rodovia RJ-106

Sentido			
De:	São Gonçalo		
Para:	Macaé		
Coordenadas	Latitude	22°54'10.96"S	
	Longitude	42°57'54.94"O	

Sentido			
De:	Macaé		
Para:	São Gonçalo		
	Latitude	22°54'8.56"S	
	Longitude	42°57'51.38"O	

Handwritten signatures and initials, including "LRPS" and a circular stamp.

**Anexo II da Resolução n. 798:****ESTUDO TÉCNICO - REDUTOR DE VELOCIDADE (UM ESTUDO TÉCNICO PARA O LOCAL DE INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS INDEPENDENTEMENTE DO SENTIDO DO FLUXO)****1. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA:****1.1 Razão Social:** FUNDAÇÃO DER-RJ**1.2 CNPJ:** 28.521.870/0001-25**1.3 Estado/Município:** Rio de Janeiro / RJ**LOCAL/TRECHO DA VIA:****2.1 Endereço:**

2.1.1 RODOVIA: RJ-106 km 11 - São Gonçalo / RJ

2.1.2 Logradouro: RJ-106 São Gonçalo - São Gonçalo / RJ

**2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado**

2.2.1 Crescente: São Gonçalo / RJ &gt; Macaé / RJ - Faixa(s): 1 - 2

2.2.2 Decrescente: Macaé / RJ &gt; São Gonçalo / RJ - Faixa(s): 1 - 2

2.2.3 Ambos os Sentidos.

**2.3 Classificação Viária (art. 60)**

<input type="checkbox"/> <b>2.3.1</b> Via Urbana Arterial	<input type="checkbox"/> <b>2.3.2</b> Via Rural	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.3.3</b> Via Rural com características urbanas
--------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

**2.4 Tipo de Via:**

<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.4.1</b> Pista Principal	<input type="checkbox"/> <b>2.4.2</b> Pista Lateral/Marginal
---------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

**2.5 Tipo de Pista:**

<input type="checkbox"/> <b>2.5.1</b> Pista Simples	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.5.2</b> Pista Dupla	<input type="checkbox"/> <b>2.5.3</b> Pista Múltipla
--------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

**2.6 Quantidade de Faixas Fiscalizadas:** 2**2.7 Geometria da Via:**

<input type="checkbox"/> <b>2.7.1</b> Active	<input type="checkbox"/> <b>2.7.2</b> Declive	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.7.3</b> Plano
<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.7.4</b> Curva	<input type="checkbox"/> <b>2.7.5</b> Sinuosa	<input type="checkbox"/> <b>2.7.6</b> Outra




**2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD):**

Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): **26512** Sentido Macaé  
 Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): **26527** Sentido São Gonçalo

**2.9 Trânsito de Vulneráveis:**

<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.1</b> Crianças	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.2</b> Pessoa com Deficiência	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.3</b> Pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.4</b> Ciclistas
<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.5</b> Veículos não motorizados	<input checked="" type="checkbox"/> <b>2.9.6</b> Trânsito de animais selvagens	<input type="checkbox"/> <b>2.9.7</b> Outros: _____	

**2.10 Obras de Arte:**

<input type="checkbox"/> <b>2.10.1</b> Passarela	<input type="checkbox"/> <b>2.10.2</b> Passagem subterrânea	<input type="checkbox"/> <b>2.10.3</b> Viaduto	<input type="checkbox"/> <b>2.10.4</b> Ponte
<input type="checkbox"/> <b>2.10.5</b> Pórtico	<input type="checkbox"/> <b>2.10.6</b> Linha Férrea	<input type="checkbox"/> <b>2.10.7</b> Outras: _____	





LRP.

### 3. VELOCIDADE -

Os estudos de velocidade seguem as regras do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I.

#### 3.1 Determinação da Velocidade Máxima:

De acordo com a classificação viária do Art. 60 do Manual Brasileiro de Sinalização (Volume I), sendo a rodovia RJ-106 classificada como Via Rural com características urbanas dupla com uma faixa por sentido, temos de acordo com a tabela 1:

Classificação Viária Art. 60 CTB	Indicadores físicos	Nº de faixas de trânsito por sentido	Velocidade máxima regulamentada por R19 em trecho anterior
Rural com características urbanas	Pista dupla	2	60 km/h

Velocidade máxima permitida: **60 km/h**

#### 3.2 Redução dos Limites de Velocidade:

##### 3.2.1 Estudo de Percepção/Reação do condutor:

###### Cálculo da Dp

Cálculo da Dp = distância de percepção + distância de reação + distância de frenagem

$$D = \frac{V_o^2 - V_f^2}{72,3} + \frac{V_o \cdot 2,5}{3,6}$$

onde : Dp = distância calculada (m)  
 Vo = velocidade regulamentada inicial (km/h)  
 Vf = velocidade regulamentada final (km/h)

Distância de Percepção+Reação  
 Distância de frenagem

**Velocidade Inicial (Vo) é o valor regulamentado pelo sinal R-19 ou na ausência deste, pelo limite estabelecido no art. 61§ 10 do CTB.**

O tempo de reação e percepção que permite que o condutor leia a mensagem e inicie a reação necessária é de **2,5 segundos**

Sendo assim, a distância em metros de percepção e reação é calculada pela seguinte fórmula:

$$D_{pr} = (V_o \times 2,5) / 3,6 \quad V_o = 60 \text{ km/h}$$

$$D_{pr} = 41,67 \text{ km/h}$$

Distância de percepção e reação do motorista = **41,67 m**

##### 3.2.2

###### Cálculo da Dfr

Cálculo da Dfr = Distância de frenagem  
 desacel

assim,

$$D_{fr} = (V_o^2 - V_f^2) / 72,3 \quad V_o = 60 \text{ km/h}$$

$$D_{fr} = 0,00 \text{ km/h} \quad V_f = 60 \text{ km/h}$$

Distância de frenagem = **0,00 m**

Cálculo da Dp = distância de percepção + distância de reação + distância de frenagem

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = 41,67 + 0,00$$

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = \mathbf{41,67 \text{ m}}$$

*[Handwritten signatures and initials]*

3.2 Redução dos Limites de Velocidade - continuação

Considerando-se os valores obtidos nos subitens 3.2.1 e 3.2.2 temos:  
(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **41,67 m**

Determinando as mesmas distâncias pela tabela de (distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem do MBST Vol. I  
Vo = 60 km/h  
Vf = 60 km/h

TABELA (Dp) – Distância de percepção / reação e de frenagem

Vo \ Vf	110	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0
120	115	144	170	194	215	233	248	260	270	277	281	283
110		105	132	155	176	194	209	222	231	238	242	244
100			96	119	140	158	173	186	195	202	206	208
90				86	107	125	140	152	162	169	173	175
80					76	94	109	122	132	139	143	144
70						67	82	94	104	111	115	116
60							57	69	79	86	90	91
50								47	57	64	68	69
40									37	44	49	50
30										28	32	33
20											18	19
10												8

Pela tabela (Dp) obtemos:  
(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **57 m**  
Dp utilizada = **57 m**

3.2.3 Estudo sobre a Legibilidade da Placa R-19:

DL é a distância entre a placa e o ponto a partir do qual o sinal passa a ser legível para o condutor. Essa distância é dada em função da altura do algarismo utilizado, diretamente relacionada com o diâmetro da placa, conforme tabela (DL).

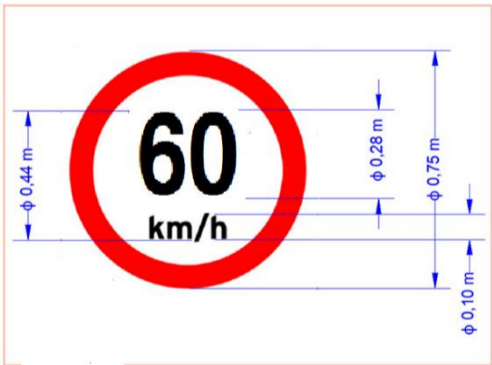


Tabela (DL) – Distância de legibilidade

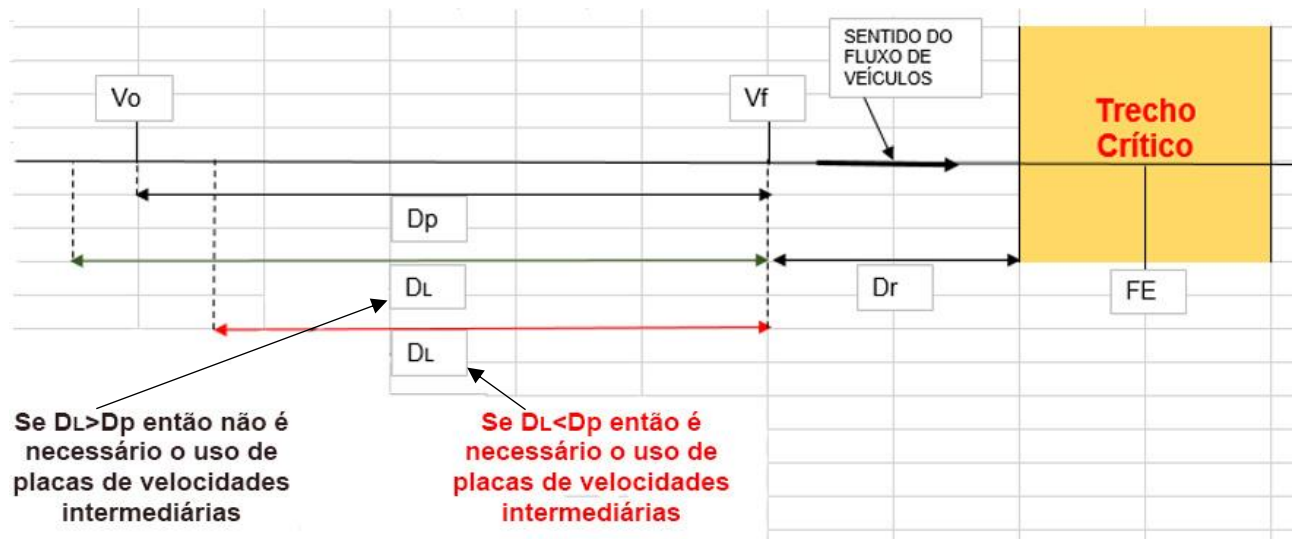
Diâmetro da placa φ (m)	Distância de legibilidade DL (m)
1,20	200
1,00	160
0,75	120
0,50	80

Diâmetro da placa (m): **0,75 m**  
Distância de legibilidade (m): **120 m**

Como a Dp utilizada é de **57 metros**  
A condição DL > Dp determina que não é necessário utilizar placas de velocidades intermediárias entre a velocidade inicial (60 km/h) e final (60 km/h).

LRP.  

3.2.4 Estudo sobre as distâncias entre as Placas R-19, com a metodologia estabelecida no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I.



Calculo da distância de reserva Dr:

**Dr** é a distância de segurança a ser adotada pelo técnico, com o objetivo de garantir que o condutor efetivamente transite pelo trecho crítico na nova velocidade regulamentada, conforme tabela (Dr).

A distância de reserva máxima é a distância percorrida pelo veículo em 3,6 segundos já na velocidade regulamentada final (Vf), acrescida de 10 metros. Sendo calculada pela seguinte fórmula:

$Dr = ( Vf \times 3,6 ) / 3,6 + 10$

Onde:

Dr = Distância de reserva em metros.

Vf = Velocidade final em km/h.

A distância de reserva mínima corresponde a aproximadamente a 65% da distância de reserva máxima.

$Vf = 60 \text{ km/h} \qquad Dr = ( (60 \times 3,6) / 3,6 ) + 10 \qquad Dr = 70 \text{ m}$

Tabela (Dr) – Distância de reserva

Velocidade Regulamentada Final (Vf) em km/h	Distância de Reserva Dr (m)
110	120 a 80
100	110 a 80
90	100 a 70
80	90 a 70
70	80 a 60
60	70 a 50
50	60 a 45
40	50 a 35
30	40 a 25
20	30 a 20
10	20 a 10

De acordo com a tabela (Dr):

$Dr = 70 \text{ m}$   
 $Dr \text{ min} = 50 \text{ m}$

Handwritten signatures and initials: *LRPS.*



3.4.1 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais):

Sentido: 

São Gonçalo	para	Macaé
-------------	------	-------

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	1876
11-20	1691
21-30	14976
31-40	47580
41-50	98583
51-60	110905
61-70	174271
71-80	344389
81-90	764
91-100	283
101-110	45
111-120	9
121-130	8
131-140	1
≥ 141	3
	795.384

VDM = 26512

Sentido: 

Macaé	para	São Gonçalo
-------	------	-------------

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	1356
11-20	2305
21-30	8969
31-40	31680
41-50	99974
51-60	112920
61-70	214057
71-80	315998
81-90	7846
91-100	567
101-110	80
111-120	35
121-130	17
131-140	6
≥ 141	3
	795.813

VDM = 26527

LRPS. 

**3.4.2 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x ponto médio de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais x frequência relativa (%) x frequência acumulada (%)):**

**Sentido:**

<b>São Gonçalo</b>	para	<b>Macaé</b>
--------------------	------	--------------

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	1.876	0,236%	0,24%
11-20	15	1.691	0,213%	0,45%
21-30	25	14.976	1,883%	2,33%
31-40	35	47.580	5,982%	8,31%
41-50	45	98.583	12,394%	20,71%
51-60	55	110.905	13,944%	34,65%
61-70	65	174.271	21,910%	56,56%
71-80	75	344.389	43,298%	99,86%
81-90	85	764	0,096%	99,96%
91-100	95	283	0,036%	99,99%
101-110	105	45	0,006%	100,00%
111-120	115	9	0,001%	100,00%
121-130	125	8	0,001%	100,00%
131-140	135	1	0,000%	100,00%
≥ 141	145	3	0,000%	100,00%
		795.384		

**Sentido:**

<b>Macaé</b>	para	<b>São Gonçalo</b>
--------------	------	--------------------

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	1.356	0,170%	0,17%
11-20	15	2.305	0,290%	0,46%
21-30	25	8.969	1,127%	1,59%
31-40	35	31.680	3,981%	5,57%
41-50	45	99.974	12,562%	18,13%
51-60	55	112.920	14,189%	32,32%
61-70	65	214.057	26,898%	59,22%
71-80	75	315.998	39,708%	98,93%
81-90	85	7.846	0,986%	99,91%
91-100	95	567	0,071%	99,98%
101-110	105	80	0,010%	99,99%
111-120	115	35	0,004%	100,00%
121-130	125	17	0,002%	100,00%
131-140	135	6	0,001%	100,00%
≥ 141	145	3	0,000%	100,00%
		795.813		

LRPS.

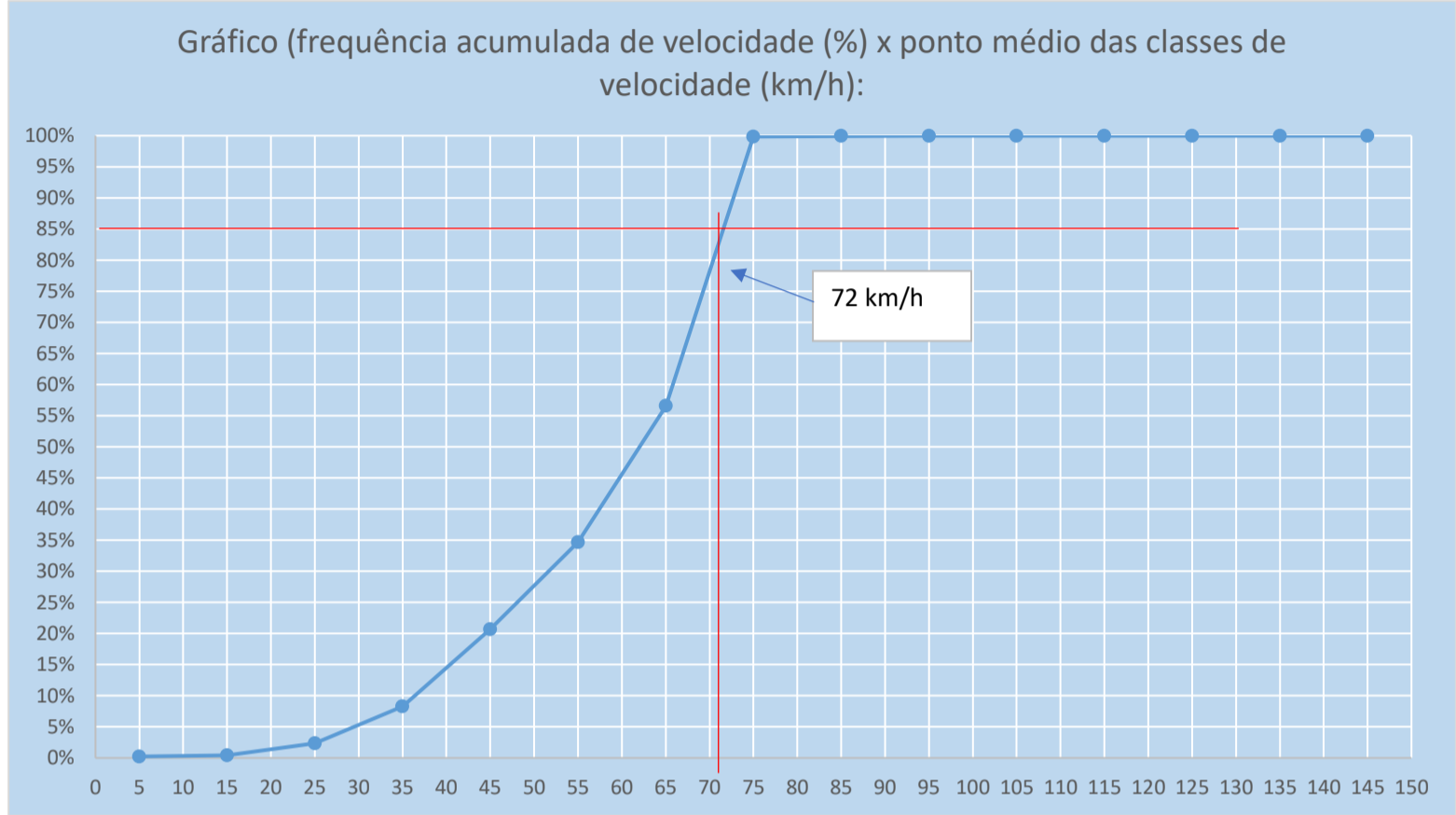




3.4.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

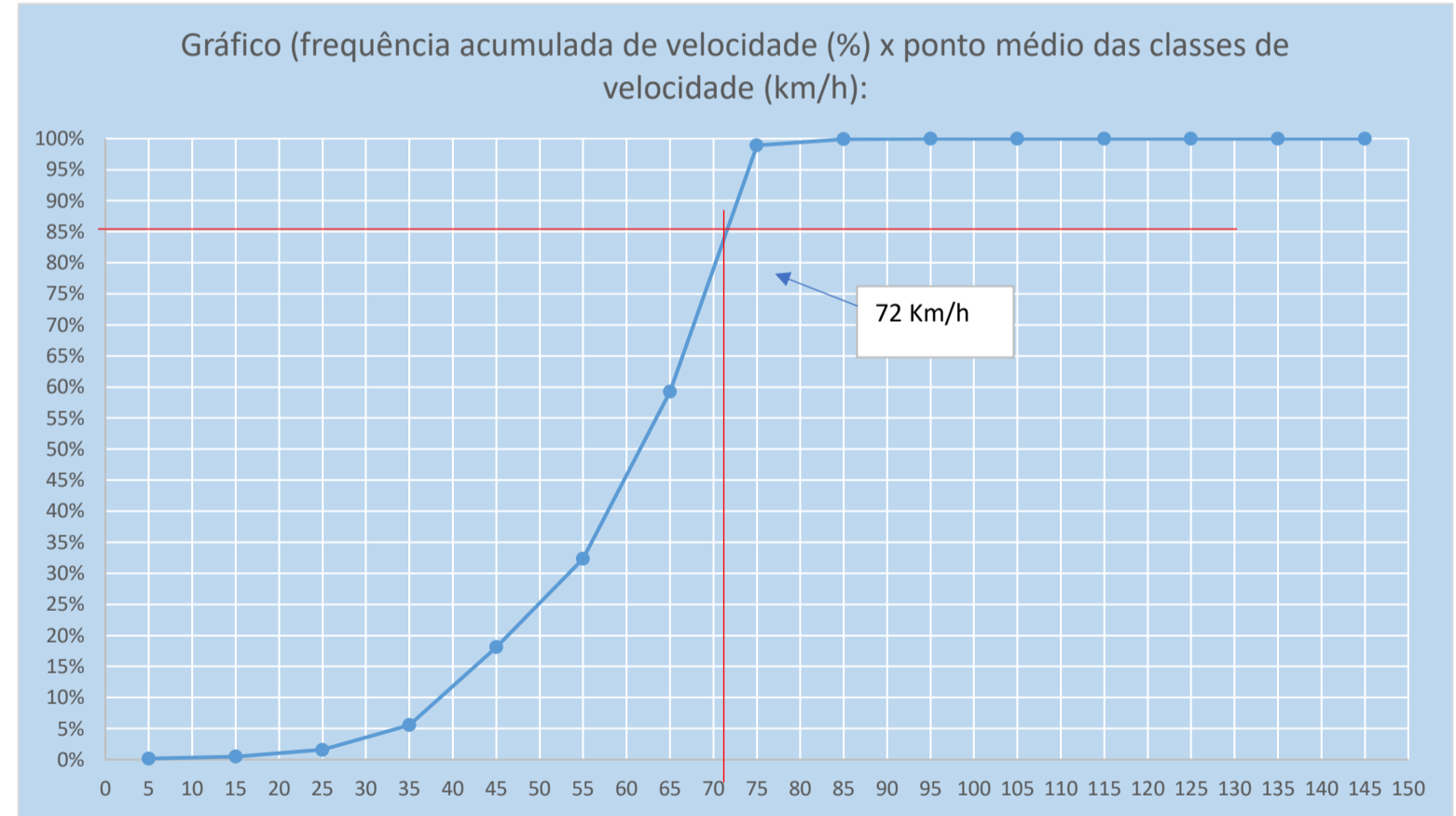
Sentido: 

São Gonçalo	para	Macaé
-------------	------	-------



Sentido: 

Macaé	para	São Gonçalo
-------	------	-------------



3.4.4 Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

3.5 Velocidade Praticada (85 percentil) 1 (um) ano, subsequentemente, depois, do início da Fiscalização:

3.5.1 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais):

Sentido: 

São Gonçalo	para	Macaé
-------------	------	-------

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	
11-20	
21-30	
31-40	
41-50	
51-60	
61-70	
71-80	
81-90	
91-100	
101-110	
111-120	
121-130	
131-140	
≥ 141	
	0

VDM = 0

Sentido: 

Macaé	para	São Gonçalo
-------	------	-------------

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	
11-20	
21-30	
31-40	
41-50	
51-60	
61-70	
71-80	
81-90	
91-100	
101-110	
111-120	
121-130	
131-140	
≥ 141	
	0

VDM = 0

LRPS.   

**3.5.2 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x ponto médio de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais x frequência relativa (%) x frequência acumulada (%)):**

**Sentido:**




São Gonçalo	para	Macaé
-------------	------	-------

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	0	#DIV/0!	#DIV/0!
11-20	15	0	#DIV/0!	#DIV/0!
21-30	25	0	#DIV/0!	#DIV/0!
31-40	35	0	#DIV/0!	#DIV/0!
41-50	45	0	#DIV/0!	#DIV/0!
51-60	55	0	#DIV/0!	#DIV/0!
61-70	65	0	#DIV/0!	#DIV/0!
71-80	75	0	#DIV/0!	#DIV/0!
81-90	85	0	#DIV/0!	#DIV/0!
91-100	95	0	#DIV/0!	#DIV/0!
101-110	105	0	#DIV/0!	#DIV/0!
111-120	115	0	#DIV/0!	#DIV/0!
121-130	125	0	#DIV/0!	#DIV/0!
131-140	135	0	#DIV/0!	#DIV/0!
≥ 141	145	0	#DIV/0!	#DIV/0!
		0		

**Sentido:**

Macaé	para	São Gonçalo
-------	------	-------------

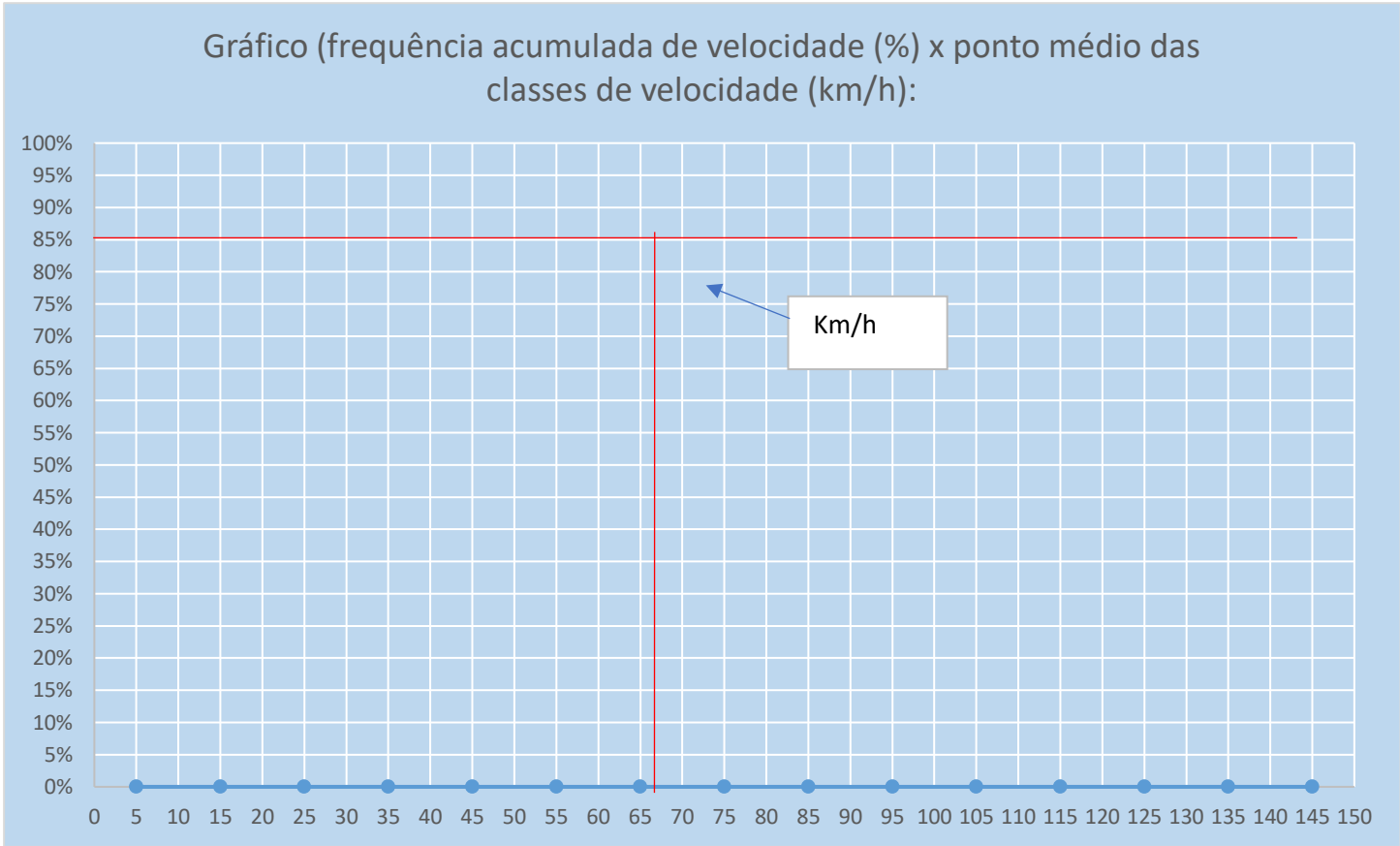
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	0	#DIV/0!	#DIV/0!
11-20	15	0	#DIV/0!	#DIV/0!
21-30	25	0	#DIV/0!	#DIV/0!
31-40	35	0	#DIV/0!	#DIV/0!
41-50	45	0	#DIV/0!	#DIV/0!
51-60	55	0	#DIV/0!	#DIV/0!
61-70	65	0	#DIV/0!	#DIV/0!
71-80	75	0	#DIV/0!	#DIV/0!
81-90	85	0	#DIV/0!	#DIV/0!
91-100	95	0	#DIV/0!	#DIV/0!
101-110	105	0	#DIV/0!	#DIV/0!
111-120	115	0	#DIV/0!	#DIV/0!
121-130	125	0	#DIV/0!	#DIV/0!
131-140	135	0	#DIV/0!	#DIV/0!
≥ 141	145	0	#DIV/0!	#DIV/0!
		0		

  
  
  
 LRP.

3.5.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

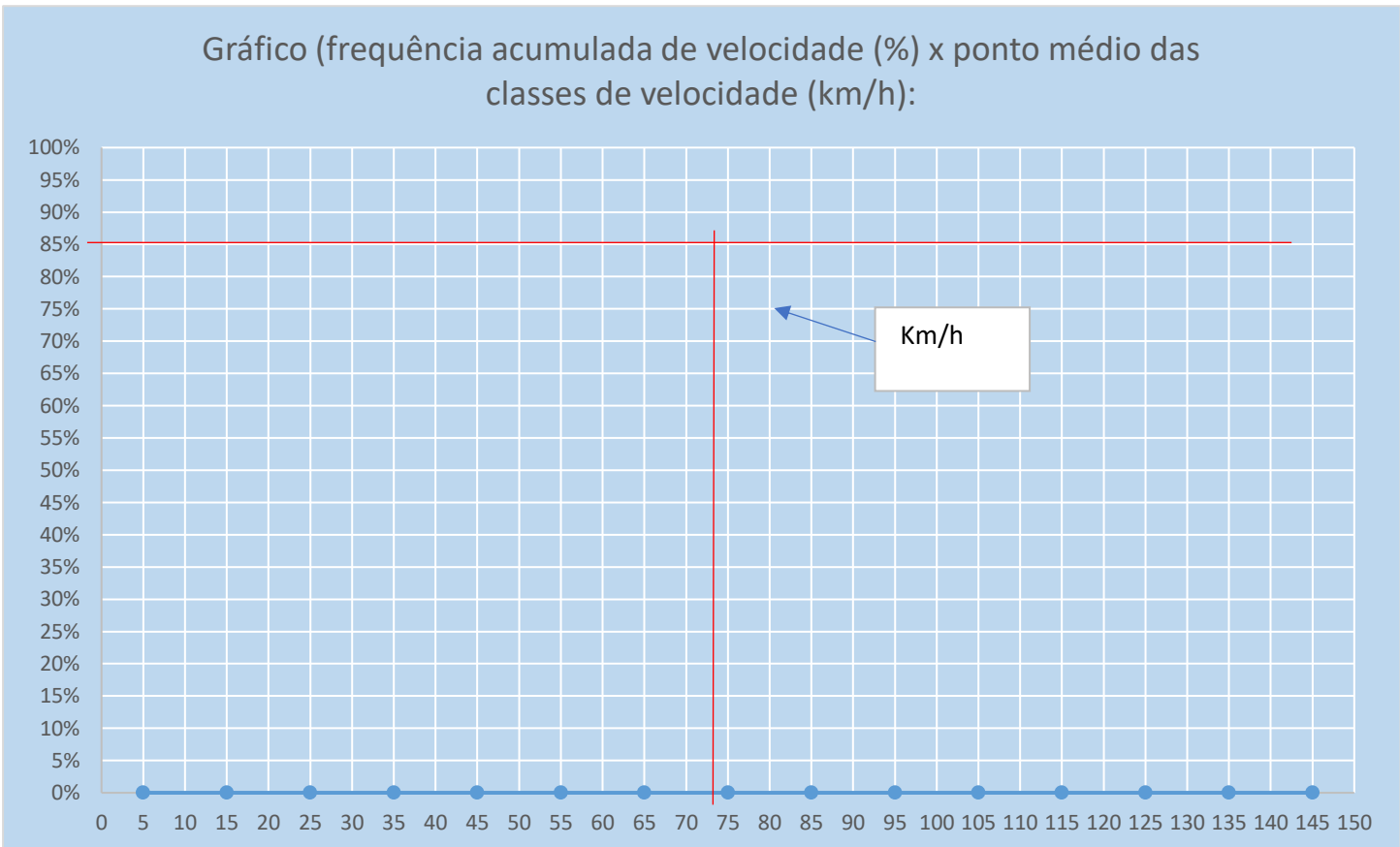
Sentido: 

São Gonçalo	para	Macaé
-------------	------	-------






Sentido: 

Macaé	para	São Gonçalo
-------	------	-------------



3.5.4 Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h): 60 km/h

  
  
LRPS. 

4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO:  
4.1 Imagem com Vista Aérea do Local antes da Instalação:

RJ-106 km 11



Handwritten signatures and initials: a scribble, a signature, and 'LRPS.' with a circular stamp.

4.2 Imagem com Vista Terrestre do Local antes da Instalação:

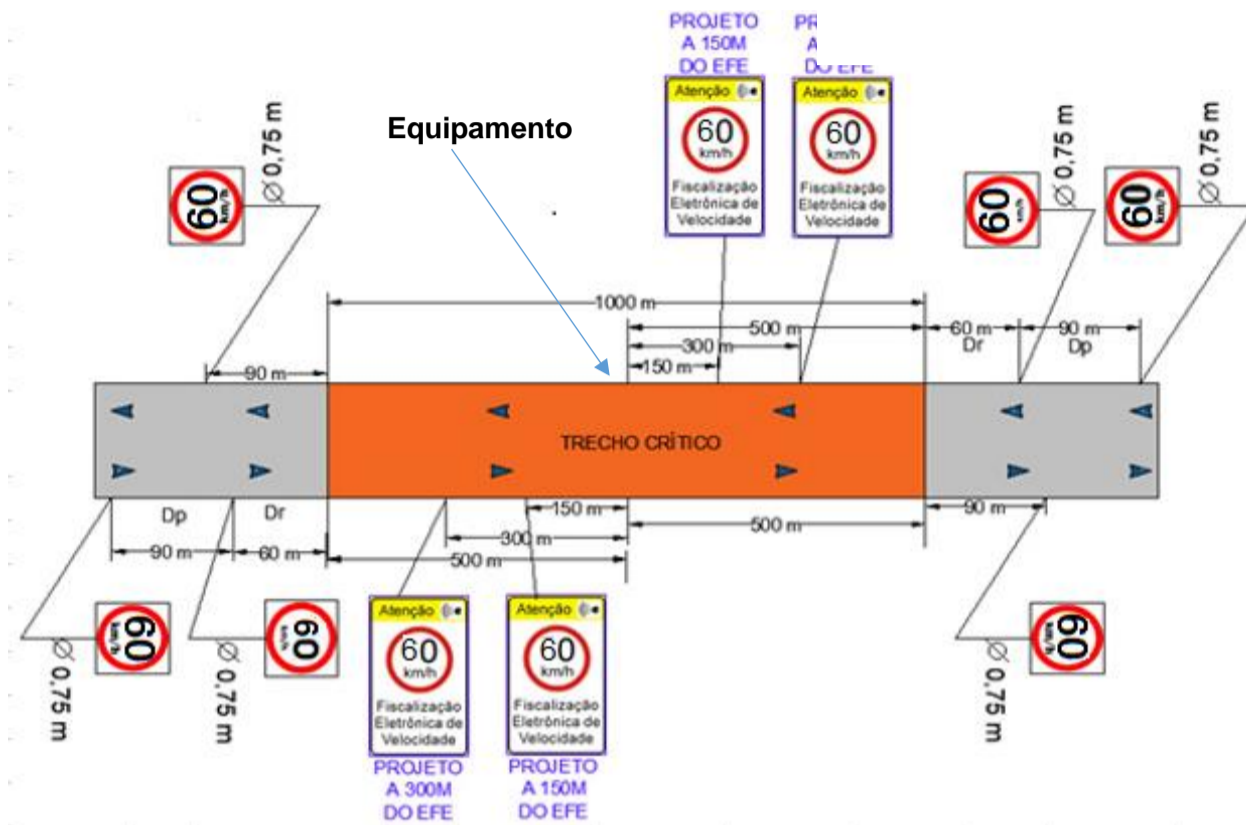


LRPS.



### 4.3 Placa R-19:

#### 4.3.1 Tabela com a indicação da localização das placas R-19 e respectivas distâncias em relação ao medidor de velocidade:



**Sinalização Básica, o projeto final está na página 21.**

LOCALIZAÇÃO	
X	R-19 de 60 km/h à <b>650m</b> - Sentido Crescente
X	R-19 60 km/h à <b>590m</b> após o Equipamento - Sentido Decrescente
X	R-19 de 60 km/h à <b>560m</b> - Sentido Crescente
	R-19 à <b>450m</b> - Sentido Crescente
	R-19 à <b>360m</b> - Sentido Crescente
X	Sinalização Composta: R-19 km/h + FE à <b>300m</b> - Sentido Crescente
X	Sinalização Composta: R-19 60 km/h + FE à <b>150m</b> - Sentido Crescente
X	R-19 de 60 km/h junto ao Equipamento - Sentido Crescente
	Equipamento
X	R-19 de 60 km/h junto ao Equipamento - Sentido Decrescente
X	Sinalização Composta - R-19 + FE à <b>150m</b> - Sentido Decrescente
X	Sinalização Composta - R-19 + FE à <b>300m</b> - Sentido Decrescente
	R-19 à <b>360m</b> - Sentido Decrescente
	R-19 à <b>390m</b> - Sentido Crescente
	R-19 à <b>450m</b> - Sentido Decrescente
X	R-19 de 60 km/h à <b>560m</b> - Sentido Decrescente
X	R-19 de 60 km/h à <b>590m</b> após o Equipamento - Sentido Crescente
X	R-19 DE 60 km/h à <b>650m</b> - Sentido Decrescente

**Para este trecho, deverá ser utilizada uma sinalização de reforço conforme projeto apresentado na página 21. Igualmente repetido, em formato A1, anexado no final do estudo.**

LRPS.

4.3.2 Especificações Técnicas da placa R-19 (forma, tamanho, legibilidade e retrorrefletividade):

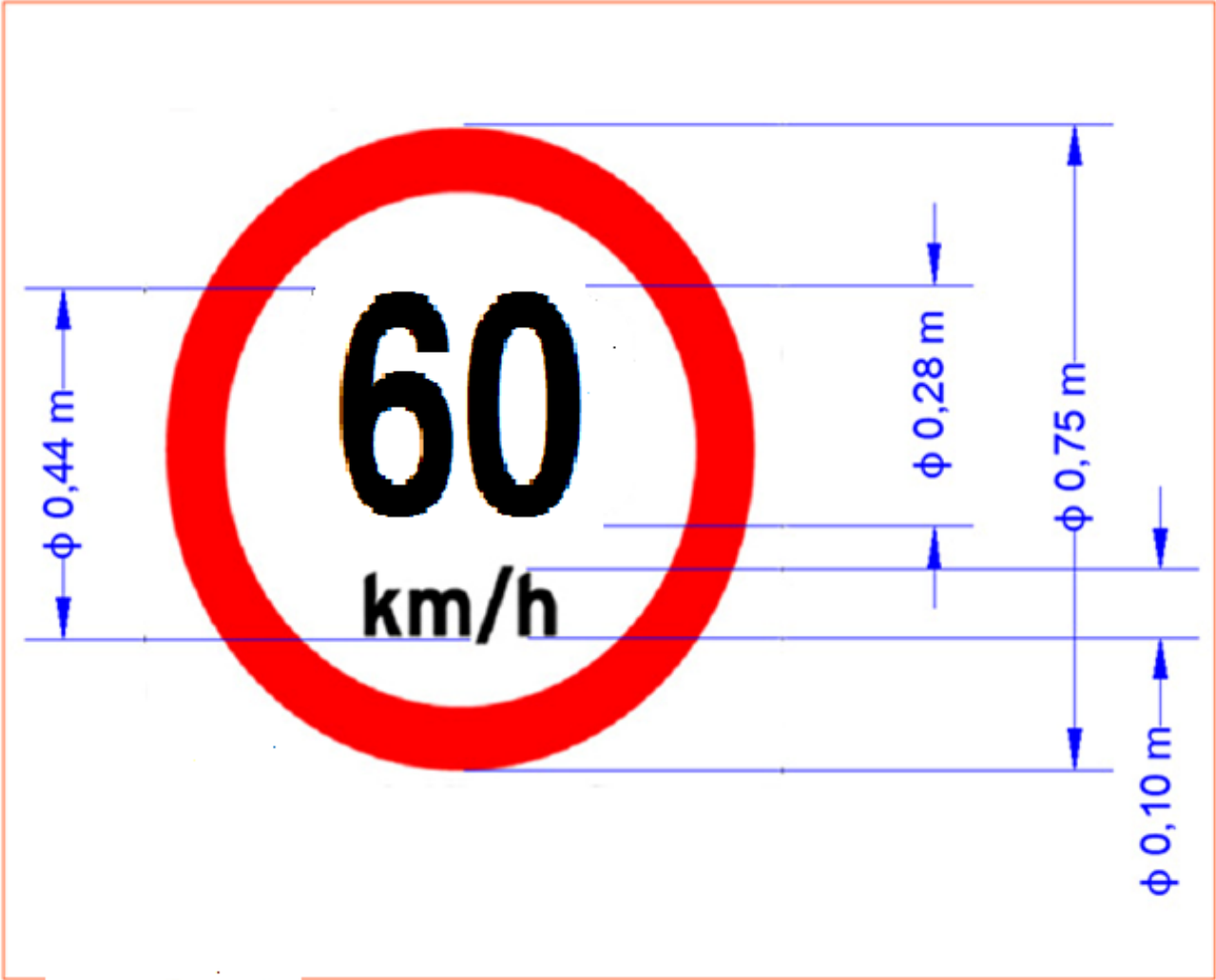


Tabela ( $D_L$ ) – Distância de legibilidade

Diâmetro da placa $\phi \text{ (m)}$	Distância de legibilidade $D_L \text{ (m)}$
1,20	200
1,00	160
0,75	120
0,50	80

Diâmetro da placa (m): 0,75  
Distância de legibilidade (m): 120

Refletividade: película refletiva tipo I-A ABNT-NBR 14.644.

  
LRPS.  
 

**4.4 Desenho em Escala do Leito Carroçável com a indicação de instalação das Placas R-19, com a indicação dos Laços Detectores ou Outra Tecnologia, da Câmera, do Gabinete e do Iluminador e demais sinalizações:**



Este projeto está igualmente repetido, em formato A1, para melhor visualização, anexado no final deste estudo.

*[Handwritten signatures and initials]*  
LRPS.

4.5 Tabela com indicação dos dados Técnicos do Medidor de Velocidade; Endereço e Localização; Latitude e Longitude; Município/UF; Observações:

MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
São Gonçalo	RJ	São Gonçalo	RJ-106	11	São Gonçalo para Macaé	Controlador de Velocidade com Display	22°54'10.96"S	42°57'54.94"O	60

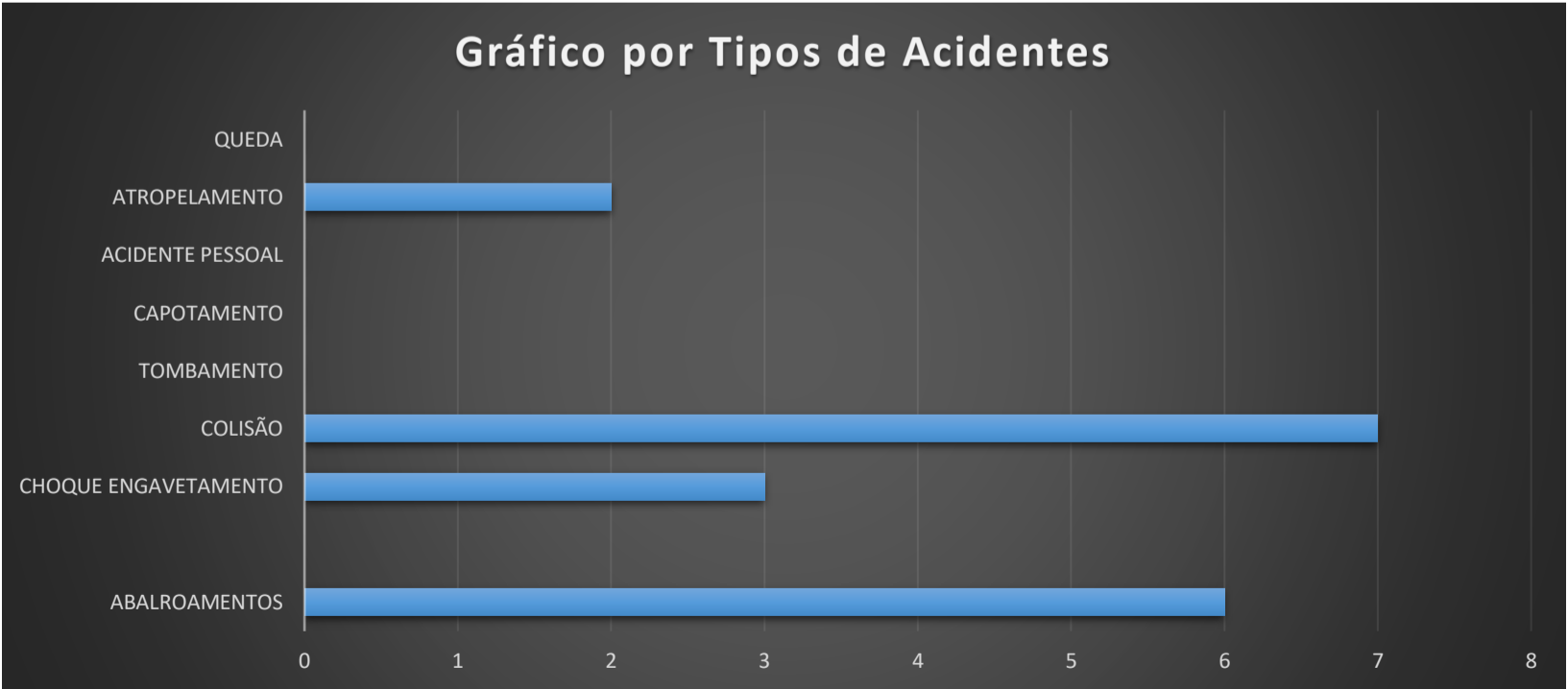
MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
São Gonçalo	RJ	São Gonçalo	RJ-106	11	Macaé para São Gonçalo	Controlador de Velocidade com Display	22°54'8.56"S	42°57'51.38"O	60

5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL:

5.1 Tabela com índices de acidentes dos últimos dois anos (quantidade de acidentes, feridos, mortos, tipo de acidente) no trecho correspondente:

Até 12 meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses):

TIPOS DE ACIDENTES								
ABALROAMENTOS	CHOQUE ENGAVETAMENTO	COLISÃO	TOMBAMENTO	CAPOTAMENTO	ACIDENTE PESSOAL	ATROPELAMENTO	QUEDA	TOTAL
6	3	7	0	0	0	2	0	18



## 5.2 Indicação das Vulnerabilidades (crianças, pessoas com deficiência, pedestres, ciclistas, veículos não motorizados):

A localidade de São Gonçalo, no km 11 da Rodovia RJ-106, apresenta fatores de risco, tais como:

Travessia de pedestres.

Comércio

Trânsito de ciclistas.

Curva perigosa

Ponto de ônibus.

### CONCLUSÃO:

Mesmo apesar de já ter um equipamento controlador de velocidade a 700 metros antes deste trecho, ainda assim, existe a necessidade de se implantar um novo equipamento de fiscalização eletrônica (controlador de velocidade) neste ponto para aumentar a segurança dos usuários da rodovia diante da imprudência de motoristas que passam pelo local acima do limite de velocidade sinalizado no trecho.

## 6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

### 6.1 Paulo Roberto Lopes Netto

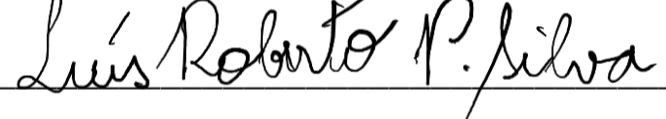
6.2 Engenheiro Civil – Matrícula nº: 13/71015 CREA: n.º: 163871/D

6.3 Assinatura: 

6.4 Data de Elaboração: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

### 6.5 Luís Roberto Pereira Silva


6.6 Engenheiro Civil – Matrícula nº: 13/91179 CREA: n.º: 1990105168

6.7 Assinatura: 

## 7. AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA:

### 7.1 Nome: Reinaldo Barbosa Alves

7.2 Matrícula nº: 13/91.124-8 ID Funcional n.º: 2831105-1


7.3 Assinatura: 

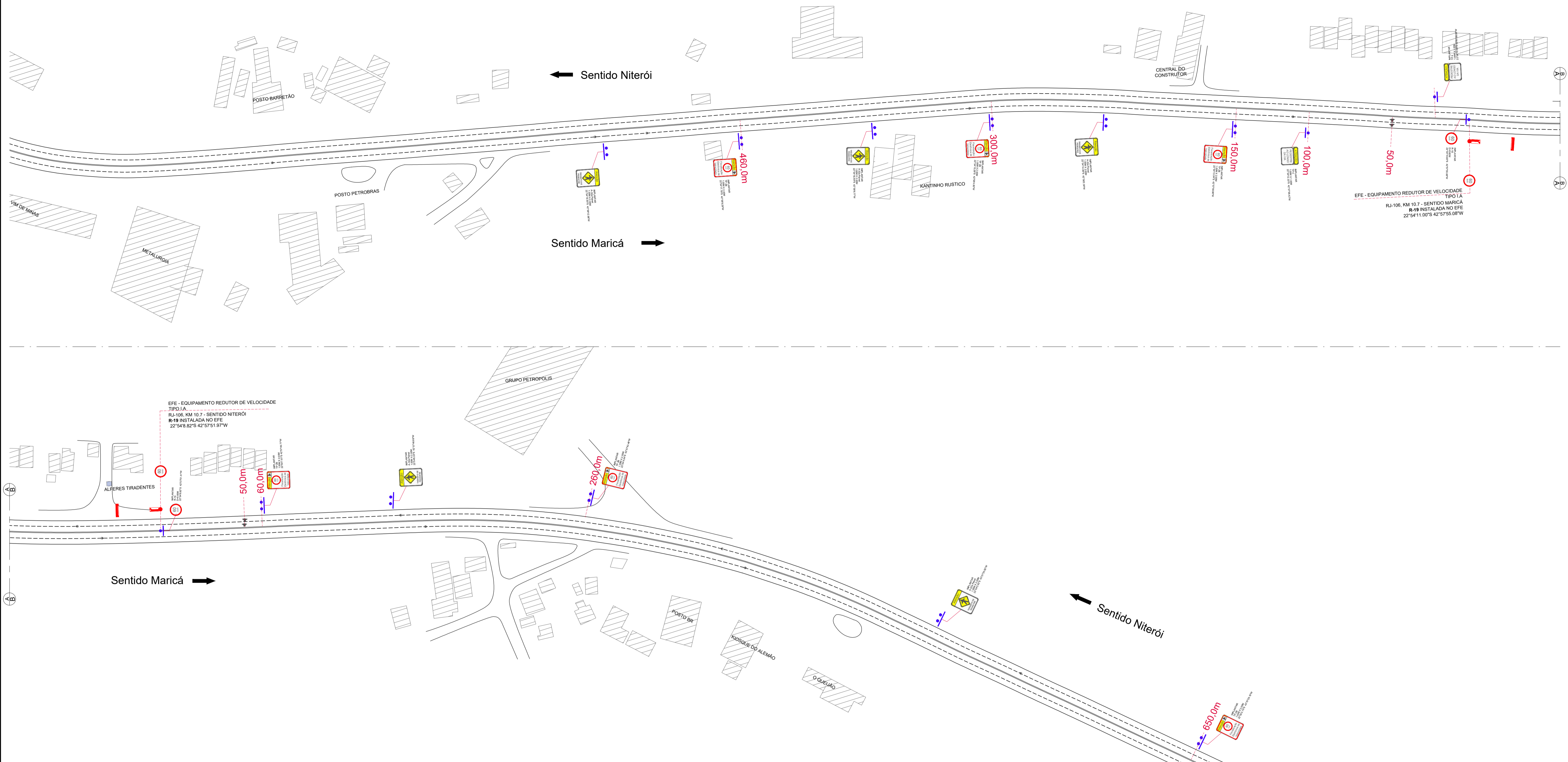
PORTARIA PRE-DER-RJ N.º 03 DE JANEIRO DE 2019

## DIRETOR DE OPERAÇÃO, MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO

Nome: José Luiz Teixeira da Silva

Engenheiro Civil – Matrícula nº: 13/55.489 CREA: n.º: 1991101955

Assinatura: 



INFORMAÇÕES:

QUADRO DE SINALIZAÇÃO VERTICAL (TABELA 1)								
TIPO	CÓDIGO	SITUAÇÃO			ÁREA UNIT. (m²)	ÁREA TOTAL (m²)	SUPORTE SOLO (UNID.)	SUPORTE CASTANHA (UNID.)
		IMPLANTAR	RETIRAR	REMANEJAR				
ADVERTÊNCIA / REGULAMENTAÇÃO								
ORIENTAÇÃO / AUXILIAR								
TOTAL (1)		##			#####		##	

QUADRO DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL			
CÓDIGO	TIPO	COR	PINTURA (m²)

QUADRO DE DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA			
CÓDIGO	TIPO	UND.	EXTENSÃO

LEGENDA			
	PLACA A SER IMPLANTADA		SUPORTE BRAÇADEIRA / CASTANHA - PLACA
	PLACA EXISTENTE A SER MANTIDA		SUPORTE SIMPLES SOLO - PLACA
	PLACA EXISTENTE A SER REMANEJADA		SUPORTE DUPLO SOLO - PLACA
	PLACA EXISTENTE A SER RETIRADA		BRAÇO PROJETADO - SUPORTE P/ PLACA AÉREA
	NEW JERSEY - (BARREIRA RÍGIDA DE CONCRETO)		PÓRTICO - SUPORTE PLACA AÉREA
	DEFENSA METÁLICA		SEMI PÓRTICO - SUPORTE PLACA AÉREA
	EFE - EQUIPAMENTO DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA		SEMI PÓRTICO BANDEIRA DUPLA - SUP. PLACA AÉREA
	EFE - DISPLAY DO EQUIPAMENTO DE FISCALIZAÇÃO		INDICAÇÃO SEMAFÓRICA
	SENTIDO DE CIRCULAÇÃO DA VIA		

**NOTAS TÉCNICAS:**

- A unidade de medida é o metro (m), exceto onde indicado.
- A sinalização horizontal a ser apagada não foi considerada no projeto.
- O projeto foi elaborado segundo as normas e recomendações previstas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN.
- A sinalização vertical e horizontal implantadas, deverão seguir as normas do DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, do CTB - Código de Trânsito Brasileiro e ABNT - Associação Brasileira de Infraestrutura de Transportes.

- O responsável pela implantação das placas fica encarregado de analisar o trecho para evitar inconciliabilidade;
- O responsável pela laboração da sinalização horizontal deve aplicar a mesma seguindo a ilustração e detalhes estampados no projeto;
- A sinalização horizontal e vertical deverão estar em conformidade entre si e com o local de destino.

FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
**DIRETORIA DE OPERAÇÃO MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO**

11610610.7F/2024  
JULHO/2024

1/01

1/1200

Arq. e Urb. JAYNE DOS SANTOS TEIXEIRA

Arq. e Urb. LUZAIR TAVARES JUNIOR

Engº JOSÉ LUIZ TEIXEIRA DA SILVA  
CREA-RJ: 1991101955