



**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-116
km 39
AGOSTO/2020**

INDICE

• APRESENTAÇÃO	1
• OBJETIVO	3
• MAPA DE LOCALIZAÇÃO	4
RESOLUÇÃO N.º 798 Anexo II	
• 1. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA.....	6
• 2. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA.....	6
• 2.3 Classificação Viária (art. 60 do CTB).....	6
• 2.4 Tipo de Via.....	6
• 2.5 Tipo de Pista.....	6
• 2.6 Quantidade de Faixas Fiscalizadas.....	6
• 2.7 Geometria da Via.....	6
• 2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD).....	7
• 2.9 Trânsito de Vulneráveis.....	7
• 2.10 Obras de Arte	7
• 3. VELOCIDADE.....	8
• 3.1 Determinação da Velocidade Máxima.....	8
• 3.2 Redução dos Limites de Velocidade.....	8
• 3.2.1 Estudo de Percepção/Reação do condutor.....	8
• 3.2.2 Estudo de Frenagem em função da redução.....	8
• 3.2.3 Estudo sobre a Legibilidade da Placa R-19.....	10
• 3.2.4 Estudo sobre as distâncias entre as Placas R-19, com a metodologia estabelecida no MBST- Vol.I.....	11
• 3.3 - Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado (km/h).....	13
• 3.4 - Velocidade Praticada (85 percentil) antes do início da Fiscalização.....	13
• 3.5 Velocidade Praticada (85 percentil) 1 (um) ano, subsequentemente, depois, do início da Fiscalização.....	17
• 3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h).....	20
• 4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO.....	21
• 4.3 Placa R-19.....	23
• 4.3.2 Especificações Técnicas da placa R-19 (forma, tamanho, legibilidade e retrorrefletividade).....	26
• 4.4 Desenho em Escala do Leito Carroçável com a indicação de instalação das Placas R-19.....	27
• 4.5 Tabela com indicação dos dados Técnicos do Medidor de Velocidade.....	28
• 5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL.....	29
• 6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO.....	35
• 7. AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA.....	35
• CONCLUSÃO.....	36

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.

Para a definição de segmentos críticos, existem métodos internacionais, como: BAST de Benner de 1978, VSP de 1998, GDV/ISK de 1994, Transportation and Traffic Engineering Handbook de 1976, Traffic Engineering Handbook de 1992, e métodos nacionais, como: Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros – DENATRAN 1982, Modelo para Identificação dos segmentos Críticos de uma rede de rodovias DNER 1986, Nota Técnica NR 210 CET, Guia de redução de Acidentes com base em Medidas de Engenharia de Baixo Custo DNER 1998, Análise e tratamento de trechos Rodoviários Críticos em Ambientes de Grandes Centros Urbanos – Menezes 2001, Procedimentos para Tratamento de Locais Críticos de Acidentes de Trânsito CEFTRV 2002, entre outros métodos e Manuais existentes.



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.


Este corpo técnico da Diretoria de Operação, Monitoramento e Controle de Trânsito do DER/RJ, recebeu a incumbência de desenvolver, com base nos seus estudos do monitoramento do tráfego circulante nas rodovias estaduais, estudos que demonstrem a necessidade ou não do uso de equipamento redutor de velocidade na rodovia RJ-116.

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 e conclusão 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 item A 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. Foram demandadas pesquisas para levantamento de material ilustrativo e jornalístico, tudo objetivando reunir evidências para a instalação de um equipamento fiscalizador.

O período de coleta de amostras de dados do tráfego circulante, utilizando aparelhos contadores e classificadores de veículos daquele trecho, foi de quinze (15) dias corridos. Estes foram perfeitamente capazes para identificar uma série de veículos que apresentaram excesso de velocidade. As observações feitas 'in loco' pelos técnicos, também vão sugerir adotar sinalização especial e compatível com o tráfego local.

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.

Three handwritten signatures in blue ink are located at the bottom right of the page. The signatures are stylized and appear to be of different individuals.

OBJETIVO

O presente trabalho tem o objetivo de atender o Contrato nº. 085/2014, Processo Administrativo nº. E-17/003.001017/2014, que tem como objeto a execução dos "Serviços Contínuos de Elaboração de Estudos Técnicos referentes à Implantação, Remanejamento ou Realocação de Elementos de Pontos de Fiscalização Eletrônica", firmado com a Diretoria de Operação, Monitoramento e Controle de Trânsito, do DER-RJ.

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, Artigo 4o. 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-116, que liga o município de Itaboraí ao município de Itaperuna, no km 39 no município de Cachoeiras de Macacu.

Coordenadas GPS do Km 39:

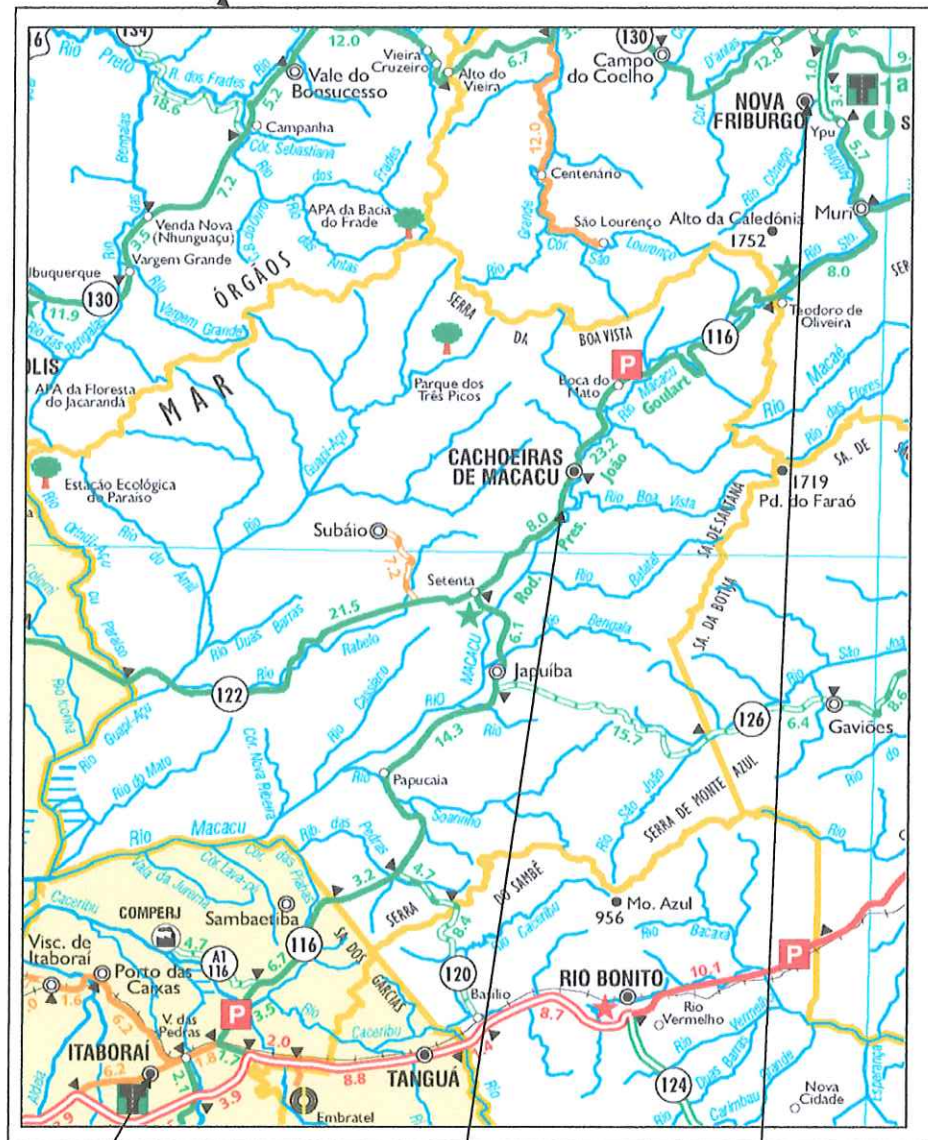
Latitude: 22°29'13.44"S

Longitude: 42°39'48.83"O

Foram então instalados aparelhos contadores e classificadores de veículos com objetivo de efetuar o levantamento volumétrico de todos os veículos automotores, identificando sua velocidade.



MAPA DE LOCALIZAÇÃO



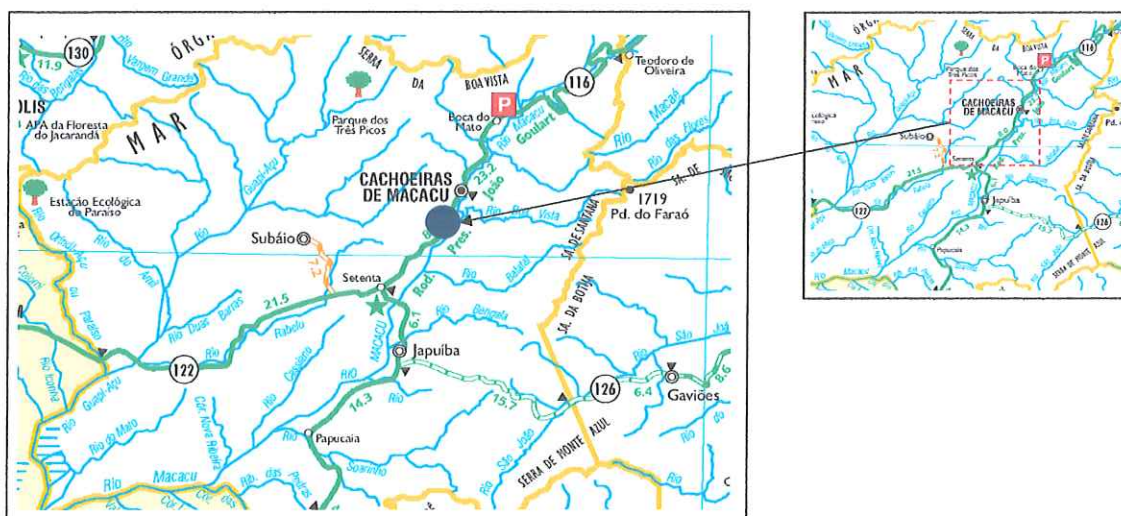
Ponto A

Km 38,7

Ponto B

Handwritten signatures and initials in blue ink.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km 39 da Rodovia RJ-116

Sentido Duplo (Itaboraí/Itaperuna e Itaperuna/Itaboraí)		
Coordenadas	Latitude	22°29'13.44"S
	Longitude	42°39'48.83"O

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**2. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA:****2.1 Endereço:****2.1.1 RODOVIA:** RJ-116- km 39 - Cachoeiras de Macacu/RJ**2.1.2 Logradouro:** RJ-116 - Cachoeiras de Macacu - Cachoeiras de Macacu/RJ**2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado****2.2.1 Crescente:** (Itaboraí/RJ > Itaperuna/RJ) - Faixa 1**2.2.2 Decrescente:** (Itaperuna/RJ > Itaboraí/RJ) - Faixa 2**2.2.3 Ambos os Sentidos** ((Itaboraí/RJ > Itaperuna/RJ) e (Itaperuna/RJ > Itaboraí/RJ))**2.3 Classificação Viária (art. 60 do CTB):**

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

2.4 Tipo de Via:

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

2.5 Tipo de Pista:

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

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

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

2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD):

- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 5.888 (Sentido Itaperuna)
- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 5.047 (Sentido Itaboraí)

2.9 Trânsito de Vulneráveis:

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

2.10 Obras de Arte:

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

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature, a circular stamp, and several smaller initials.

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-116 classificada como Via Rural com características Urbanas simples 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 permitida (km/h)
Rural com características Urbanas	Pista simples em área urbana	1 ou mais	60 ou 70

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

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

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 Estudo de Frenagem em função da redução:

Cálculo da Dfr

Cálculo da Dfr = Distância de frenagem

Para a desaceleração de frenagem é utilizado um valor constante de 2,79 m/s²

Sendo assim, a distância em metros de frenagem é calculada pela seguinte fórmula:

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

$$D_{fr} = 15,21 \text{ km/h} \quad V_f = 50 \text{ km/h}$$

Distância de frenagem = **15,21 m**

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

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = 41,67 + 15,21$$

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = \mathbf{56,88 \text{ m}}$$

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 = **56,88 m**

Determinando as mesmas distâncias pela tabela de (distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem do MBST Vol. I

$V_o = 60$ km/h

$V_f = 50$ km/h

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

$V_o \backslash V_f$	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:

D_L 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 (D_L).

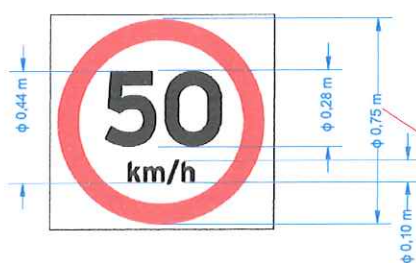


Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

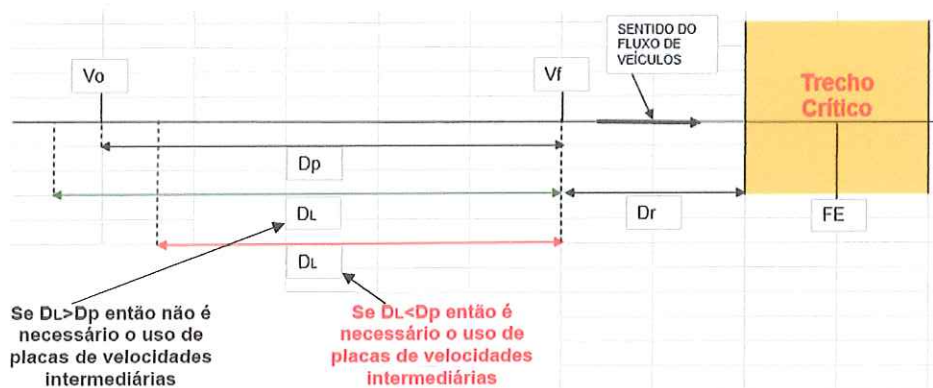
Diâmetro da placa ϕ (m)	Distância de legibilidade D_L (m)
1,20	200
1,00	160
0,75	120
0,50	80

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

Como a D_p utilizada é de 57 metros e a D_L é de 120 metros, a condição $D_L > D_p$ determina que não é necessário utilizar placas de velocidades intermediárias entre a velocidade inicial (60 km/h) e final (50 km/h).



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 (V_f), acrescida de 10 metros. Sendo calculada pela seguinte fórmula:

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

Onde:

Dr=Distância de reserva em metros.

V_f =Velocidade final em km/h.

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

$$V_f = 50 \text{ km/h}$$

$$Dr = (50 \times 3,6) / 3,6 + 10$$

$$Dr = 60 \text{ m}$$

Tabela (Dr) – Distância de reserva

Velocidade Regulamentada Final (V_f) 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):

$$Dr = 60 \text{ m}$$

$$Dr_{\min} = 45 \text{ m}$$

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. - Continuação

Classificação Viária Art. 60 CTB : Rural com características Urbanas

Velocidade Inicial (V_o)= 60 km/h

Velocidade Final (V_f)= 50 km/h

a- Cálculo da distância de reserva, conforme tabela D_r = 60 m (máximo) a 45 m.

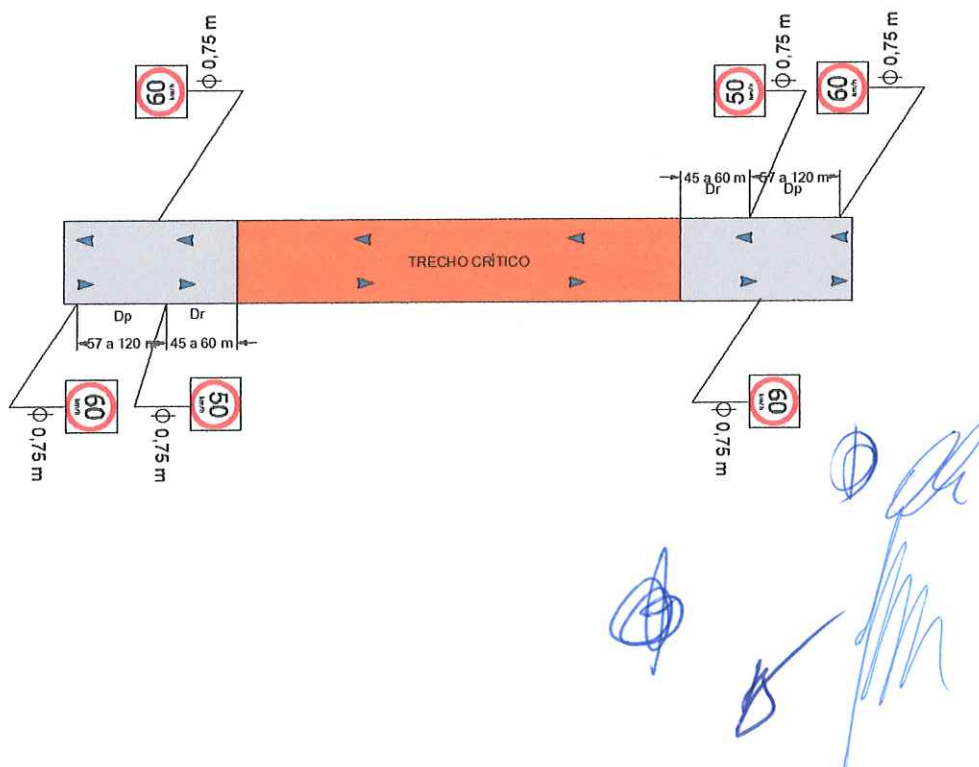
b- Cálculo da distância de percepção/reação e frenagem, conforme tabela D_p = 57 m

c- Valor da distância de legibilidade, para sinais com diâmetro igual a 0,5 m, conforme tabela, D_L = 120 m

d- Como a distância de percepção / reação e frenagem é menor que a distância de legibilidade, não é necessário utilizar sinais R-19 com valores intermediários de velocidade.

Velocidades (km/h)		Aplicação das Tabelas			Distâncias obtidas	
Inicial (V_o)	Final (V_f)	ϕ do sinal	D_L (m)	D_p (m)	$D_{mín}$ (m)	$D_{máx}$ (m)
60	50	0,75	120	57	57	120

Esquema geral da sinalização para redução de velocidade de 60 km/h para 50 km/h.



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

Sentido Itaboraí/Itaperuna

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	210
20-29	134
30-39	2.469
40-49	11.239
50-59	14.217
60-69	8.414
70-79	3.118
80-89	948
90-99	344
100-109	89
110-119	25
120-129	2
130-139	3
>140	4
	41.216

Sentido Itaperuna/Itaboraí

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	964
20-29	183
30-39	866
40-49	4.926
50-59	12.828
60-69	10.791
70-79	3.481
80-89	758
90-99	263
100-109	112
110-119	66
120-129	45
130-139	39
>140	5
	35.327

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 Itaboraí/Itaperuna

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	210	0,51%	0,51%
20-29	25	134	0,33%	0,83%
30-39	35	2.469	5,99%	6,83%
40-49	45	11.239	27,27%	34,09%
50-59	55	14.217	34,49%	68,59%
60-69	65	8.414	20,41%	89,00%
70-79	75	3.118	7,57%	96,57%
80-89	85	948	2,30%	98,87%
90-99	95	344	0,83%	99,70%
100-109	105	89	0,22%	99,92%
110-119	115	25	0,06%	99,98%
120-129	125	2	0,00%	99,98%
130-139	135	3	0,01%	99,99%
>140	170	4	0,01%	100,00%
		41.216		

Sentido Itaperuna/Itaboraí

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	964	2,73%	2,73%
20-29	25	183	0,52%	3,25%
30-39	35	866	2,45%	5,70%
40-49	45	4.926	13,94%	19,64%
50-59	55	12.828	36,31%	55,95%
60-69	65	10.791	30,55%	86,50%
70-79	75	3.481	9,85%	96,35%
80-89	85	758	2,15%	98,50%
90-99	95	263	0,74%	99,24%
100-109	105	112	0,32%	99,56%
110-119	115	66	0,19%	99,75%
120-129	125	45	0,13%	99,88%
130-139	135	39	0,11%	99,99%
>140	170	5	0,01%	100,00%
		35.327		

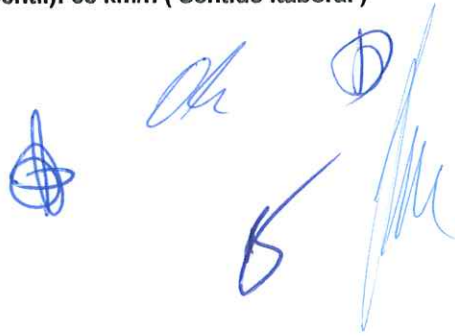
3.3 - Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: 60 km/h

3.4 - Velocidade Praticada (85 percentil) antes do início da Fiscalização:

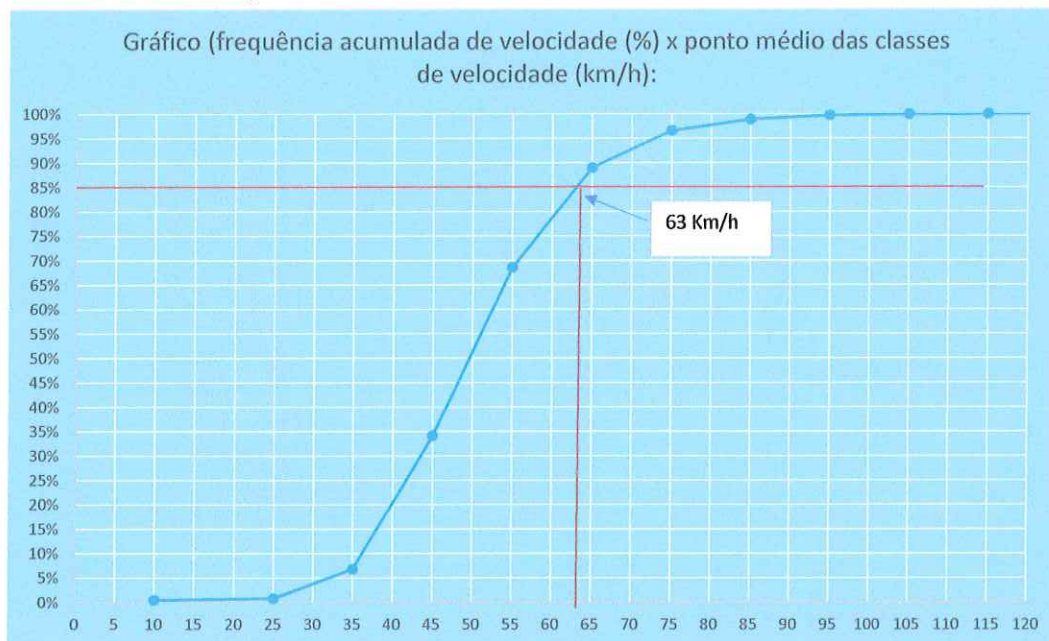
Velocidade praticada (85 percentil): 63 km/h (Sentido Itaperuna)

Velocidade praticada (85 percentil): 65 km/h (Sentido Itaboraí)

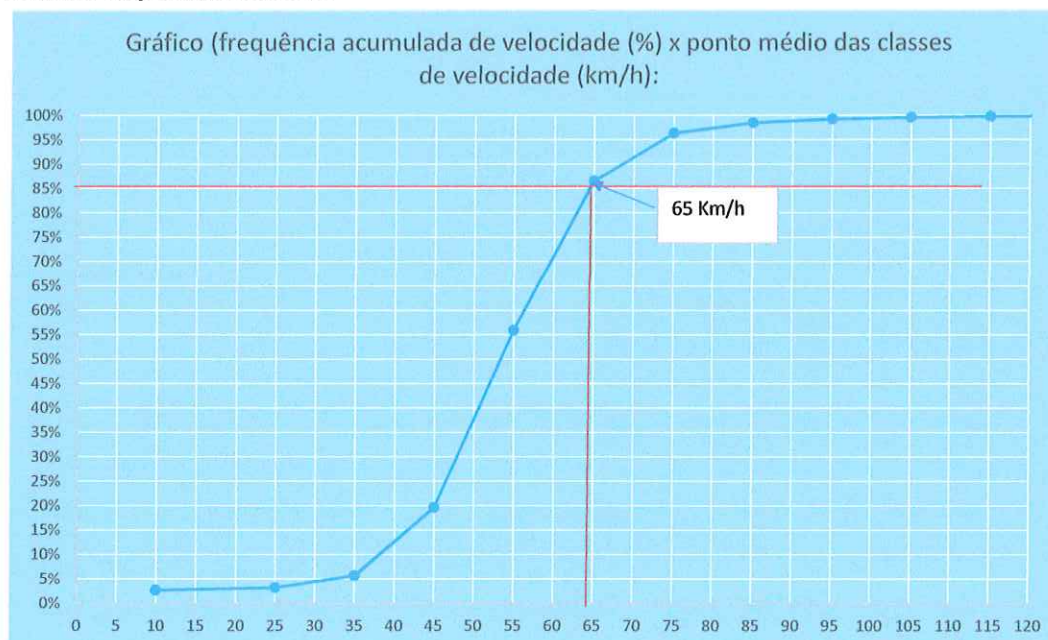
Several handwritten signatures and initials in blue ink are present. On the left, there is a circular scribble. In the center, there are two distinct signatures. To the right, there is a large, stylized signature that appears to be 'M' followed by a long vertical stroke.

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 Itaboraí/Itaperuna



Sentido Itaperuna/Itaboraí



3.4.4 Data: ____/____/____

(Assinaturas manuscritas)

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 Itaboraí/Itaperuna

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	210
20-29	134
30-39	2.469
40-49	11.239
50-59	14.217
60-69	8.414
70-79	3.118
80-89	948
90-99	344
100-109	89
110-119	25
120-129	2
130-139	3
>140	4
	41.216

Sentido Itaperuna/Itaboraí

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	964
20-29	183
30-39	866
40-49	4.926
50-59	12.828
60-69	10.791
70-79	3.481
80-89	758
90-99	263
100-109	112
110-119	66
120-129	45
130-139	39
>140	5
	35.327

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 Itaboraí/Itaperuna

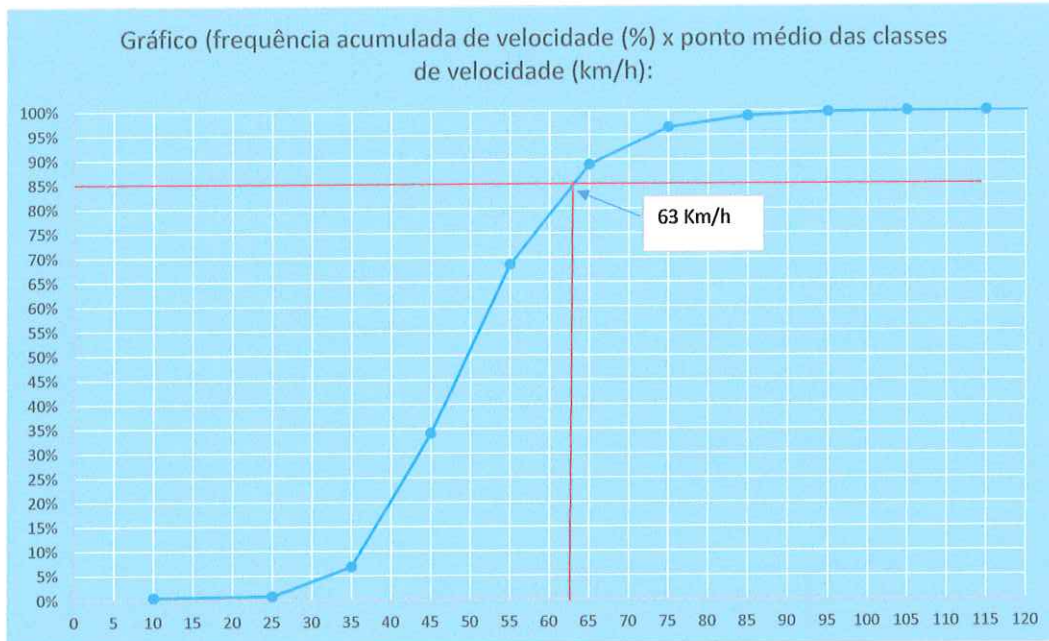
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	210	0,51%	0,51%
20-29	25	134	0,33%	0,83%
30-39	35	2.469	5,99%	6,83%
40-49	45	11.239	27,27%	34,09%
50-59	55	14.217	34,49%	68,59%
60-69	65	8.414	20,41%	89,00%
70-79	75	3.118	7,57%	96,57%
80-89	85	948	2,30%	98,87%
90-99	95	344	0,83%	99,70%
100-109	105	89	0,22%	99,92%
110-119	115	25	0,06%	99,98%
120-129	125	2	0,00%	99,98%
130-139	135	3	0,01%	99,99%
>140	170	4	0,01%	100,00%
		41.216		

Sentido Itaperuna/Itaboraí

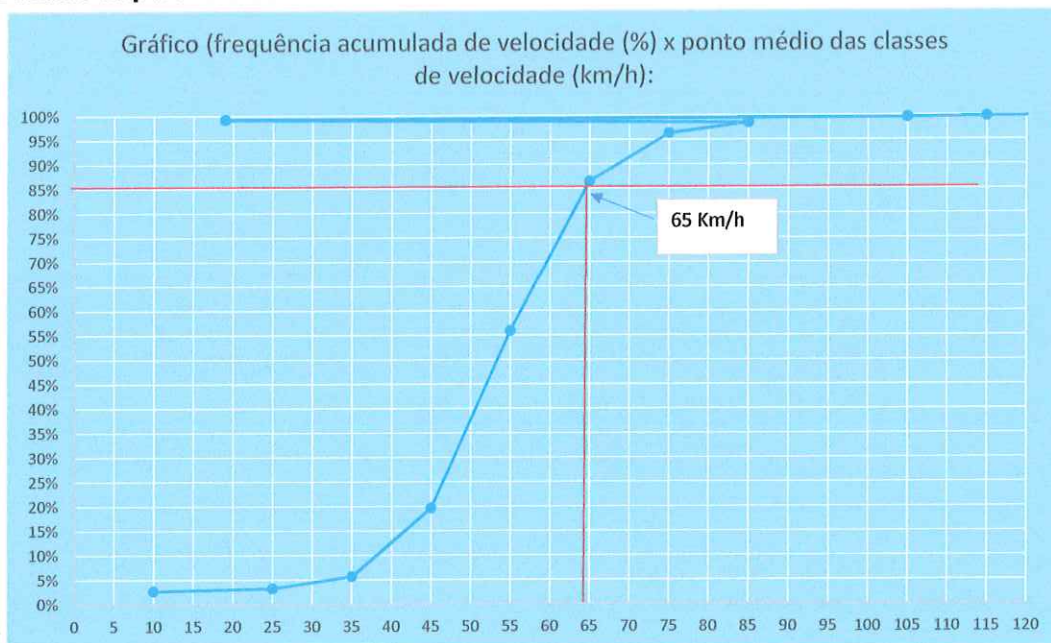
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	964	2,73%	2,73%
20-29	25	183	0,52%	3,25%
30-39	35	866	2,45%	5,70%
40-49	45	4.926	13,94%	19,64%
50-59	55	12.828	36,31%	55,95%
60-69	65	10.791	30,55%	86,50%
70-79	75	3.481	9,85%	96,35%
80-89	85	758	2,15%	98,50%
90-99	95	263	0,74%	99,24%
100-109	105	112	0,32%	99,56%
110-119	115	66	0,19%	99,75%
120-129	125	45	0,13%	99,88%
130-139	135	39	0,11%	99,99%
>140	170	5	0,01%	100,00%
		35.327		

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 Itaboraí/Itaperuna



Sentido Itaperuna/Itaboraí




3.5.4 Data: ____/____/____

(Assinaturas manuscritas)

3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: 60 km/h

Five blue ink signatures are present. From left to right: a small circular signature, a signature starting with 'Ch', a signature starting with 'M', a signature starting with 'B', and a signature starting with 'S'.

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



4.2 Imagem com Vista Terrestre do Local antes da Instalação:



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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:

SENTIDO CRESCENTE - Itaboraí/RJ para Itaperuna/RJ

O projeto no trecho estudado, da rodovia RJ-116 no km 39 necessita de inclusão e remoção de placa(s) e que placa(s) existentes sejam mantidas para sinalizar e alertar os condutores de veículos quanto aos riscos do local e a necessidade de controle da velocidade.

Incluir as seguintes placas para a Dp e Dr antes e após o trecho crítico:

-(1) Uma placa(s) R19 de 60 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral entre 57 a 120 metros como Dp + Uma Dr entre 45 a 60 metros + uma distância de 500 metros até o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral entre 45 a 60 metros como Dr + uma distância de 500 metros até o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 60 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a uma distância de 500 metros após o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

Manter as placas no sentido Itaboraí / Itaperuna nessa ordem:

-(1) Uma placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 200 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 150 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

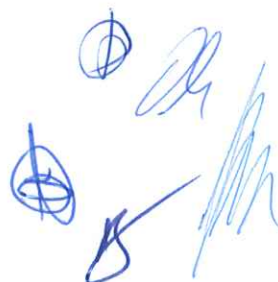
-(1) Uma placa(s) de "50 km/h - "SUJEITO A MULTA" no canteiro lateral a 50 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral junto ao Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma pintura de fiscalização eletrônica de velocidade no asfalto a 50 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

Dp: distância de percepção + distância de reação + distância de frenagem

Dr: Distância de reserva



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:****SENTIDO DECRESCENTE - Itaperuna/RJ para Itaboraí/RJ**

O projeto no trecho estudado, da rodovia RJ-116 no km 39 necessita de inclusão e remoção de placa(s) e que placa(s) existentes sejam mantidas para sinalizar e alertar os condutores de veículos quanto aos riscos do local e a necessidade de controle da velocidade.

Incluir as seguintes placas para a Dp e Dr antes e após o trecho crítico:

-(1) Uma placa(s) R19 de 60 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral entre 57 a 120 metros como Dp + Uma Dr entre 45 a 60 metros + uma distância de 500 metros até o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral entre 45 a 60 metros como Dr + uma distância de 500 metros até o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 60 km / h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a uma distância de 500 metros após o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

Manter as placas no sentido Itaperuna / Itaboraí nessa ordem:

-(1) Uma placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica" no canteiro lateral a 350 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 200 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 100 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral junto ao Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

-(1) Uma pintura de fiscalização eletrônica de velocidade no asfalto a 50 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.


No sentido Itaperuna / Itaboraí remover nessa ordem:

-(1) Uma placa(s) de "80 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 350 metros após o Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

Dp: distância de percepção + distância de reação + distância de frenagem

Dr: Distância de reserva

PLACAS DE SINALIZAÇÃO: EDUCATIVAS, DE ADVERTÊNCIA, DE INDICAÇÃO, E DE REGULAMENTAÇÃO UTILIZADAS NO TRECHO:

 EFE - EQUIPAMENTO DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA DE VELOCIDADE COM DISPLAY TIPO I.A - Existente - 2 UNIDADES



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 80 km/h
Existente - Remover - 1 PLACA



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 60 km/h
Projeto - 4 PLACAS



50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA
Existente - 2 PLACAS



50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA
Existente - 1 PLACA



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 50 km/h
Existente - 4 PLACAS



DISPLAY INDICADOR DE VELOCIDADE
Existente - 2 UNIDADES



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 50 km/h
Projeto - 2 PLACAS



PONTO DE ÔNIBUS
Existente - 2 PLACAS



MARCO KM 39
Existente - 1 PLACA



ATENÇÃO 50 km/h
SUJEITO A MULTA
Existente - 1 PLACA



PLACA DE IDENTIFICAÇÃO
Existente - 1 PLACAS



PLACA DE IDENTIFICAÇÃO
Existente - 1 PLACAS



PROIBIDO ULTRAPASSAR
Existente - 2 PLACAS



ORIENTAÇÃO DE DESTINO
Existente - 1 PLACAS



CURVA A DIREITA
Existente - 1 PLACA



ORIENTAÇÃO DE DESTINO
Existente - 2 PLACAS



PONTO DE ÔNIBUS
Existente - 2 PLACAS



ORIENTAÇÃO DE DESTINO
Existente - 1 PLACAS



ORIENTAÇÃO DE DESTINO
Existente - 1 PLACAS



ORIENTAÇÃO DE DESTINO
Existente - 1 PLACAS



PINTURA A 50M DO EFE
Existente - 2 PINTURAS

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

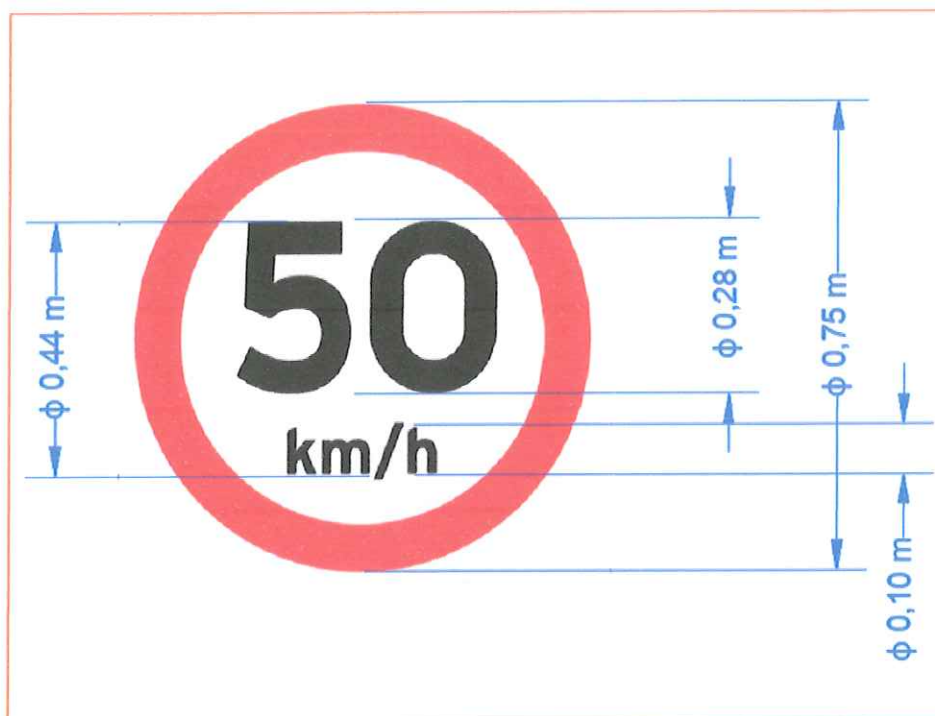


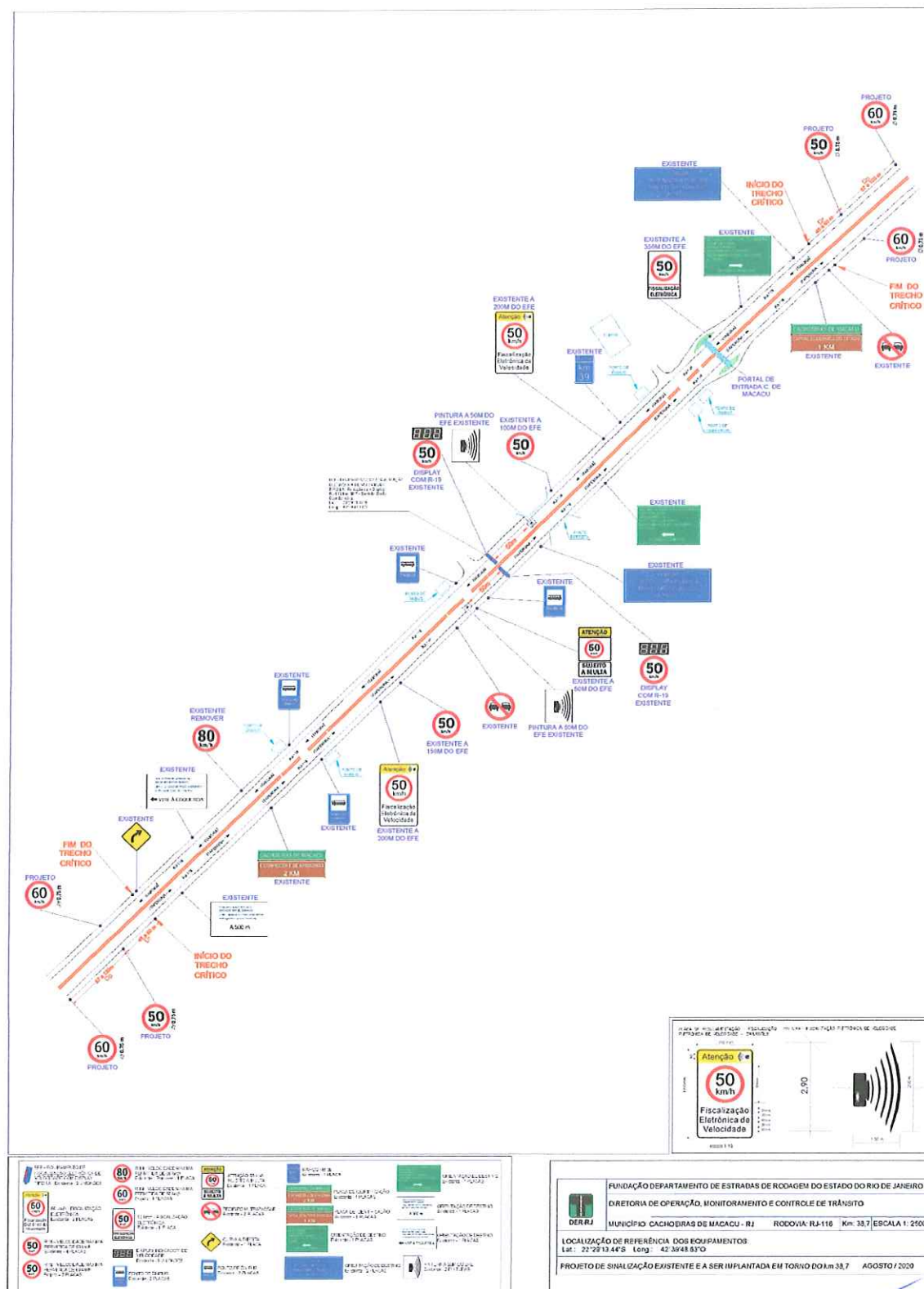
Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

Diâmetro da placa ϕ (m)	Distância de legibilidade D_L (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.

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:



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)
CACHOEIRAS DE MACACU	RJ	CACHOEIRAS DE MACACU	RJ-116	39	ITABORAÍ PARA ITAPERUNA	TIPO I.A - Redução com Display	22°29'13.44"S	42°39'48.83"O	50

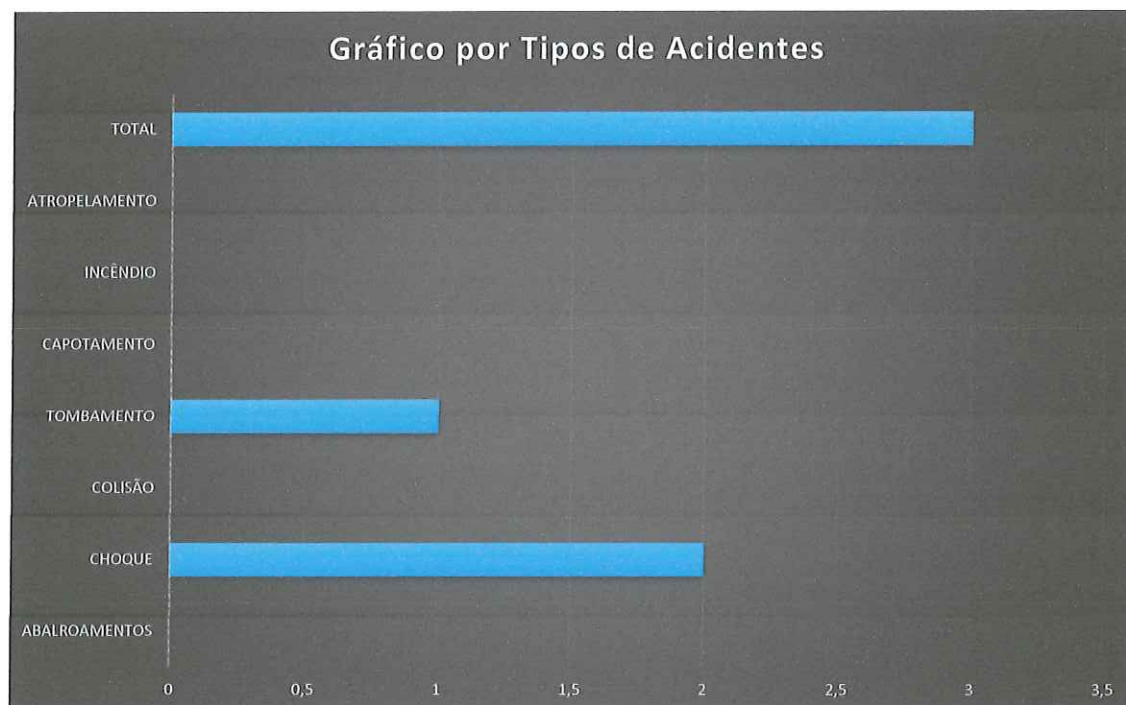
MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
CACHOEIRAS DE MACACU	RJ	CACHOEIRAS DE MACACU	RJ-116	39	ITAPERUNA PARA ITABORAÍ	TIPO I.A - Redução com Display	22°29'13.44"S	42°39'48.83"O	50



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	COLISÃO	TOMBAMENTO	CAPOTAMENTO	INCÊNDIO	ATROPELAMENTO	TOTAL
0	2	0	1	0	0	0	3



Handwritten signatures and initials in blue ink.

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

Descrição dos fatores de risco — km 39

A localidade de Cachoeiras de Macacu, no km 39 da Rodovia RJ-116, apresenta fatores de risco, tais como:

Travessia de pedestres.

Trânsito de ciclistas.

Entrada de veículos.

Ponto de ônibus.

Ponte estreita.

Comércio.

Área residencial.



Fotos dos Fatores de Risco do km 39 na Rodovia RJ-116:



Travessia de pedestres



Trânsito de ciclistas

[Handwritten signatures and marks]



Entrada de veículos



Ponto de ônibus

Handwritten signatures and marks in blue ink.

MATERIAL JORNALÍSTICO DE ACIDENTES OCORRIDOS



REGIÃO SERRANA



Homem fica ferido em acidente envolvendo dois carros na RJ-116, em Cachoeiras de Macacu

Acidente aconteceu na altura do km 39 da rodovia na madrugada deste domingo (19).

Por G1 — Região Serrana

19/05/2019 12h41 • Atualizado há um ano



Um homem ficou ferido em um acidente de carro na RJ-116, no início da madrugada deste domingo (19) na altura de Cachoeiras de Macacu (RJ).

De acordo com a Rota 116, concessionária que administra a rodovia, dois carros teriam batido após uma tentativa de ultrapassagem no km 39 da rodovia.

Ainda de acordo com a concessionária, a vítima sofreu ferimentos moderados e foi encaminhada a uma unidade do município.

Veja outras notícias da região no **G1 Região Serrana**.




Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Existe sinalização vertical e horizontal no trecho de acordo com as normas do CONTRAN.

· Outras informações julgadas necessárias:

Existe sinalização vertical e horizontal no trecho de acordo com as normas do CONTRAN..

Handwritten signatures and initials in blue ink. There are three distinct marks: a circular stamp-like signature at the top left, a stylized signature at the top right, and a larger, more complex signature with a long horizontal stroke at the bottom right.

6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

6.1 Nome: José Ferreira Martins

6.2 Engenheiro Civil – CREA/RJ nº 28.408/D

6.3 Assinatura:  _____

6.4 Data de Elaboração: ____/____/____

- RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

6.1 Nome: Alan Silvério Horta

6.2 Engenheiro Eletricista – CREA/RJ nº 127.901/D

6.3 Assinatura:  _____

6.4 Data de Elaboração: ____/____/____

- DIRETOR DE OPERAÇÃO, MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO

Nome: José Luiz Teixeira da Silva

Matrícula nº: 13/55.489 CREA: n.º: 1991101955

Assinatura:  _____

- FISCAL RESPONSÁVEL DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

Nome: Paulo Roberto Lopes Netto

Matrícula nº: 13/71015 CREA: n.º: 163871/D

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

CONCLUSÃO

O trecho da Rodovia RJ-116 km 39, em Cachoeiras de Macacu, mereceu estudos diversos.

Aferiu-se nas contagens, um VMD (Valor Médio Diário) de 5.888 para o sentido Itaperuna e 5.047 para o sentido Itaboraí.

No gráfico de 85 percentil obteve-se uma velocidade de 63 km/h para Itaperuna e 65 km/h para Itaboraí.

Existem no trecho fatores de risco como: travessia de pedestres, trânsito de ciclistas, entrada de veículos, ponto de ônibus, ponte estreita, comércio e área residencial.

Deve ser considerado que o trecho em questão já vem sendo monitorado com aparelho de fiscalização eletrônica, apresentando sinalização pertinente para o local. Foi confirmada a necessidade de se manter o aparelho de fiscalização eletrônica.

Foi identificado que existe a necessidade de se manter instalado o equipamento de fiscalização eletrônica de excesso de velocidade com redução com display (Tipo I.A) no limite de 50 km/h na rodovia RJ-116 no km 39 para ambos os sentidos.

6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

6.1 Nome: José Ferreira Martins

6.2 Engenheiro Civil – CREA/RJ nº 28.408/D

6.3 Assinatura: _____

6.4 Data de Elaboração: ____/____/____

- RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

6.1 Nome: Alan Silvério Horta

6.2 Engenheiro Eletricista – CREA/RJ nº 127.901/D

6.3 Assinatura: _____

6.4 Data de Elaboração: ____/____/____

- DIRETOR DE OPERAÇÃO, MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO

Nome: José Luiz Teixeira da Silva

Matrícula nº: 13/55.489 CREA: n.º: 1991101955

Assinatura: _____

- FISCAL RESPONSÁVEL DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

Nome: Paulo Roberto Lopes Netto

Matrícula nº: 13/71015 CREA: n.º: 163871/D

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