

**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**

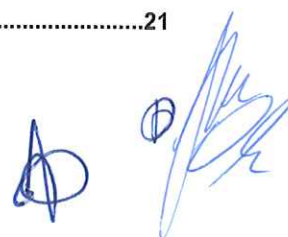
**RJ-122
km 32
DEZEMBRO/2018**

INDICE

• APRESENTAÇÃO	1
• OBJETIVO	3
• MAPA DE LOCALIZAÇÃO	4

Item A Anexo I

• 1- IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO	6
• 2- LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO	6
• 3- EQUIPAMENTO	6
• 4- CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA	6
• 5- VELOCIDADE	7
• 6- NÚMERO (N.) DE ACIDENTES NO LOCAL	10
• 7- POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL	11
• 8 - PROJETO OU CROQUI DO LOCAL	13
• 9- RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO	17
• 10- RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA	17
• MATERIAL JORNALÍSTICO / FATORES DE RISCO DE ACIDENTES	18
• CONCLUSÃO	21



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.

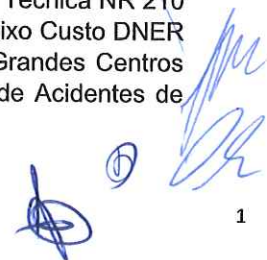
Cabem as autoridades de trânsito ordenar o crescimento deste tráfego, aplicando a legislação pertinente e estabelecendo uma convivência de respeito e harmonia entre os motoristas com seus veículos e os pedestres.

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 de que seja instalado na rodovia RJ-122, um outro equipamento redutor de velocidade.

Face ao exposto e, atendendo ao que preconiza a Resolução n. 396 de 13 de Dezembro de 2011 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 I da Resolução n. 396, 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.



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. 396 de 13 de Dezembro de 2011, 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-122, que liga o município de Guapimirim ao município de Cachoeiras de Macacu, no km 32 no município de Cachoeiras de Macacu.

Coordenadas GPS do Km 32:

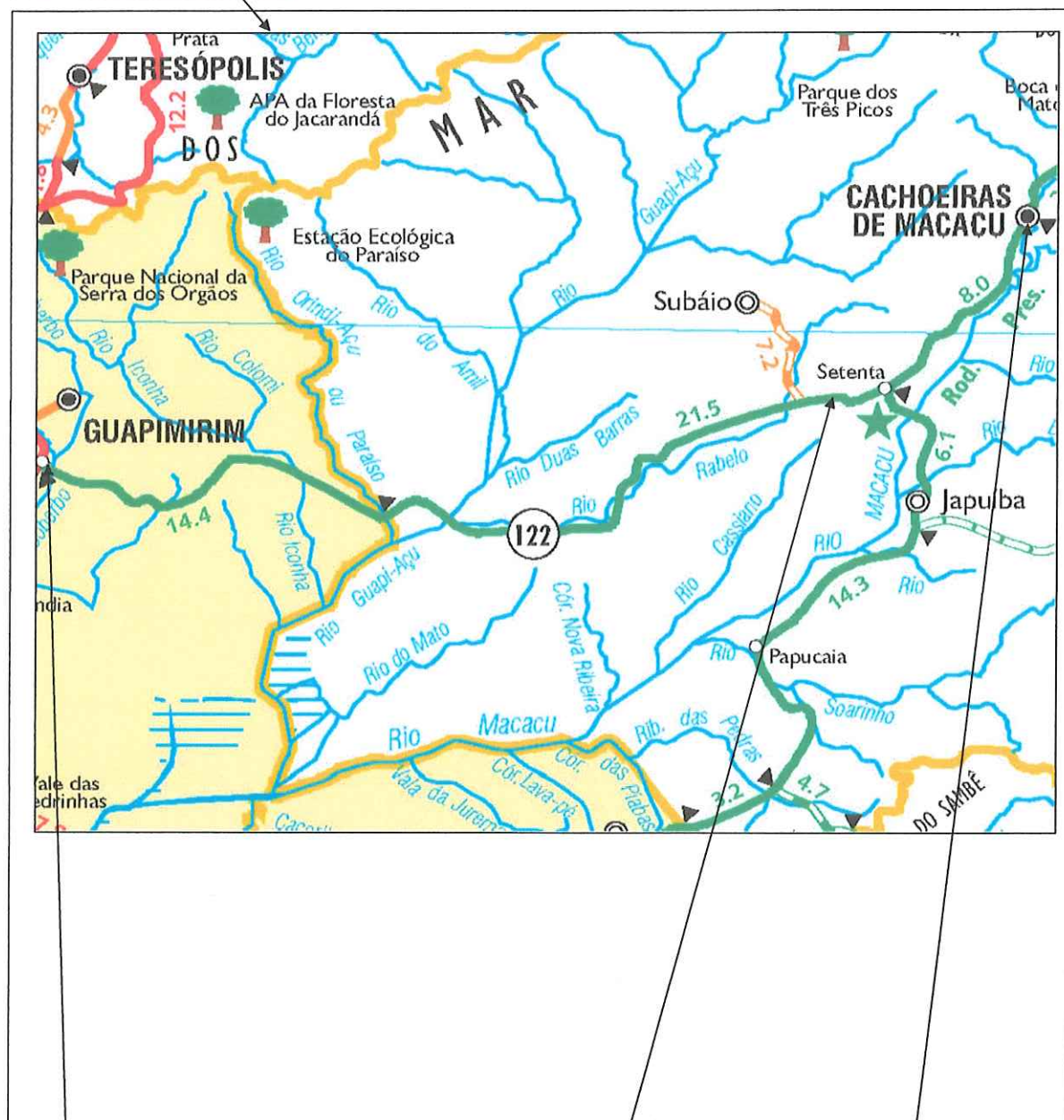
Latitude: 22°31'27.26" S

Longitude: 42°43'28.32" 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

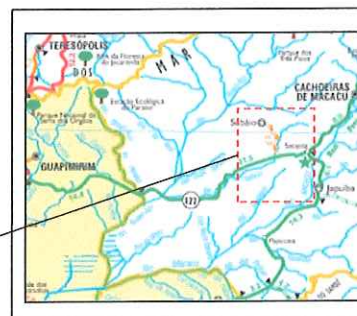
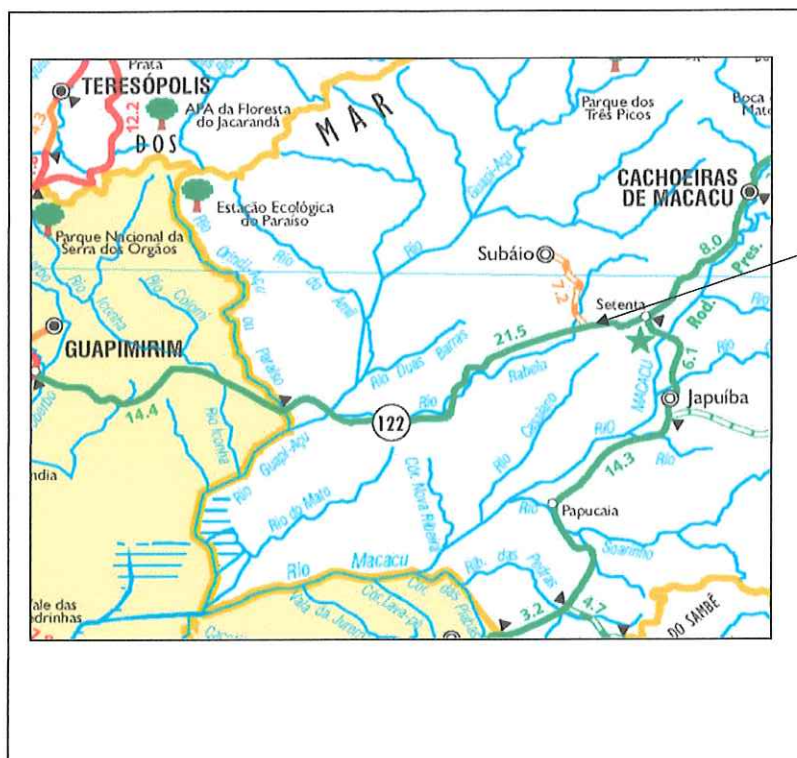


Ponto A

Km 32

Ponto B

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km 32 da Rodovia RJ-122

Sentido Duplo (Cachoeiras de Macacu/Guapimirim e Guapimirim/Cachoeiras de Macacu)

Coordenadas	Latitude	22°31'27.26" S
	Longitude	42°43'28.32" O

-	-	-
-	-	-

Handwritten signature and stamp.

1-IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Razão Social: **FUNDAÇÃO DER-RJ**
- Estado/Município: **Rio de Janeiro / RJ**

2 - LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

- Local: RJ-122- km 32 - Cachoeiras de Macacu
- Pista principal
- Sentido do fluxo fiscalizado: Ambos Sentidos
- Faixa (s) de trânsito (circulação) fiscalizada (s) (numeração da esquerda para direita):
Faixa(s) 1 - Sentido: Cachoeiras de Macacu
Faixa(s) 2 - Sentido: Guapimirim

3- EQUIPAMENTO

- Tipo:
 - ☐ aparelho controlador eletrônico de velocidade
 - ☒ aparelho redutor eletrônico de velocidade

Data de início de operação no local: ____/____/____

4-CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Classificação viária (art. 60 do CTB): **Rodovia**
- N. de pista(s): Uma Pista(s)
- N. de faixa(s) de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: Duas Faixa(s)
- Geometria:

☐ Active ☐ Declive ☒ Plano ☐ Curva

- Trecho Urbano: ☐ Sim ☒ Não

- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 3749 (Sentido Cachoeiras de Macacu)
- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 3607 (Sentido Guapimirim)

- Trânsito de pedestre: ☒ Sim ☒ Ao longo da via ☒ Transversal a via
 ☐ Não

- Trânsito de ciclista: ☒ Sim ☒ Ao longo da via ☒ Transversal a via
 ☐ Não



7 - VELOCIDADE

- 5.1- Em trecho da via com velocidade inferior a regulamentada no trecho anterior:
- 5.1.1-Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: 50 km/h

Velocidade praticada (85 percentil): 47 km/h (Sentido Cachoeiras de Macacu)

Velocidade praticada (85 percentil): 48 km/h (Sentido Guapimirim)

- 5.1.2- Velocidade no local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: 50 km/h **50 km/h**
- 5.2- Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:
Velocidade regulamentada: 50 km/h **50 km/h**

Handwritten signatures and stamps in blue ink. There are three distinct signatures and two circular stamps, one of which appears to contain a stylized 'A' or similar symbol.

Cálculo do 85 Percentil - Sentido Guapimirim/Cachoeiras de Macacu

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	1,97%
20-29	25	6,96%
30-39	35	66,95%
40-49	45	81,94%
50-59	55	91,92%
60-69	65	94,91%
70-79	75	96,88%
80-89	85	97,87%
90-99	95	98,85%
100-109	105	99,84%
110-119	115	99,92%
120-129	125	100,00%
130-139	135	100,00%
>140	145	100,00%
TOTAL		100,00%

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



Cálculo do 85 Percentil - Sentido Cachoeiras de Macacu/Guapimirim

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	1,99%
20-29	25	6,98%
30-39	35	66,91%
40-49	45	81,89%
50-59	55	91,86%
60-69	65	94,85%
70-79	75	96,84%
80-89	85	97,84%
90-99	95	98,84%
100-109	105	99,83%
110-119	115	99,92%
120-129	125	100,00%
130-139	135	100,00%
>140	145	100,00%
TOTAL		100,00%

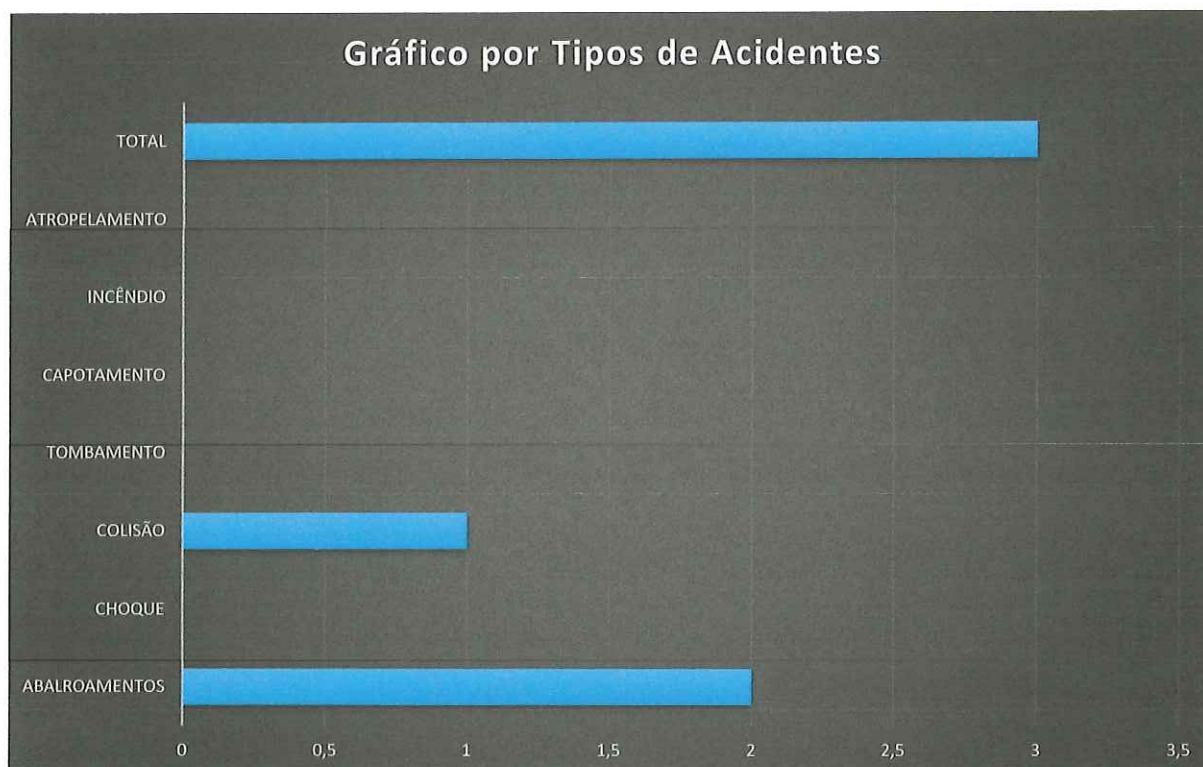
[Handwritten signature and initials]



6- N. DE ACIDENTES NO LOCAL (para esta definição, considerar-se-á um trecho máximo de quinhentos metros antes e quinhentos metros depois do local).

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

TIPOS DE ACIDENTES							
ABALROAMENTOS	CHOQUE	COLISÃO	TOMBAMENTO	CAPOTAMENTO	INCÊNDIO	ATROPELAMENTO	TOTAL
2	0	1	0	0	0	0	3



Handwritten signatures and initials in blue ink.

7- POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL:

Descrição dos fatores de risco – km 32

A localidade de Funchal, no km 32 da Rodovia RJ-122, apresenta fatores de risco, tais como:

Área escolar.

Entrada e saída de veículos.

Existência de ponto de ônibus.

Trânsito de ciclistas.

Travessia de pedestres.



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.

Three handwritten signatures in blue ink are visible. The first signature is on the left, the second is on the right, and the third is below the first. There are also two circular stamps, one above the second signature and one below the first signature.



PROJETO DE SINALIZAÇÃO

O projeto no trecho estudado, da rodovia RJ-122 no km 32 consiste na inclusão e remoção de placa(s) para sinalizar e alertar os condutores de veículos quanto aos riscos do local e a necessidade de controle da velocidade.

No sentido Guapimirim / Cachoeiras de Macacu acrescentar nessa ordem:

-(1) Uma placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 200 metros do Equipamento Controlador de Velocidade com Display.

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

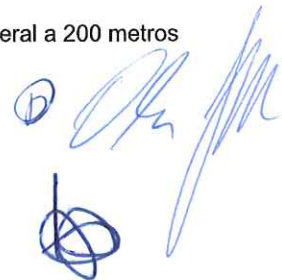
No sentido Cachoeiras de Macacu / Guapimirim acrescentar nessa ordem:

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

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



No sentido Cachoeiras de Macacu / Guapimirim remover nessa ordem:

-(1) Uma placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 200 metros do Equipamento Controlador de Velocidade com Display.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a circled 'D' and several stylized signatures.

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

	R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 50 km/h - Projeto e Existente - 2 PLACAS		APARELHO CONTROLADOR ELETRÔNICO DE VELOCIDADE TIPO I.A - Projeto - 1 UNIDADE
	50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA Existente - 4 PLACAS		ATENÇÃO - ÁREA ESCOLAR - Existente - 3 PLACAS
	Atenção - 50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA DE VELOCIDADE - Projeto - 2 PLACAS		PROIBIDO ULTRAPASSAR - Existente - 1 PLACA
	RJ122 KM 32 - Existente - 1 PLACA		ATENÇÃO - ÁREA ESCOLAR - A 100 metros - Existente - 1 PLACA
	R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 60 km/h - Existente - 1 PLACA		

	ORIENTAÇÃO E DESTINO - Existente - 1 PLACA
	IDENTIFICAÇÃO - 1 PLACA
	IDENTIFICAÇÃO - 1 PLACA
	IDENTIFICAÇÃO - 1 PLACA

(Handwritten signatures and initials)

CONCLUSÃO

O trecho da Rodovia RJ-122 km 32, em Cachoeiras de Macacu, mereceu estudos diversos.

Aferiu-se nas contagens, um VMD (Valor Médio Diário) de 3749 para o sentido Cachoeiras de Macacu e 3607 para o sentido Guapimirim.

No gráfico de 85 percentil obteve-se uma velocidade de 47 km/h para Cachoeiras de Macacu e 48 km/h para Guapimirim.


Existem no trecho fatores de risco como: área escolar, entrada e saída de veículos, existência de ponto de ônibus, trânsito de ciclistas e travessia de pedestres.

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 instalar equipamento controlador eletrônico de excesso de velocidade com redução com display (Tipo I.A) no limite de 50 km/h na rodovia RJ-122 no km 32 para ambos os sentidos.

The block contains two handwritten signatures in blue ink. The top signature is a cursive name, possibly 'Rafael', followed by a circular stamp containing a cross. Below it is another circular stamp, also containing a cross, with a diagonal line through it.

9- RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

- Nome: José Ferreira Martins
- Engenheiro Civil – CREA/RJ nº 28.408/D
- Assinatura:  _____
- Data: ____/____/____

- RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

- Nome: Alan Silvério Horta
- Engenheiro Eletricista – CREA/RJ nº 127.901/D
- Assinatura:  _____
- Data: ____/____/____

10- RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

Nome: José Luiz Teixeira da Silva

CREA: n.º: 1991101955 Matrícula: 13/55.489

Assinatura:  _____

Data: ____/____/____

- FISCAL RESPONSÁVEL DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

Nome: Paulo Roberto Lopes Netto

CREA: n.º: 163871/D Matrícula 13/71015

Assinatura:  _____

MATERIAL JORNALÍSTICO DE ACIDENTES OCORRIDOS**Grave acidente deixa três mortos na RJ-122 em Cachoeiras de Macacu**

Redação 3 de outubro de 2017



Fotos: enviadas por leitores

Dois homens e uma mulher morreram em um grave acidente ocorrido na manhã desta terça-feira (03/10) em Cachoeiras de Macacu. A colisão entre dois carros aconteceu na altura do KM 32 da RJ-122.

Em um dos carros estava Adriana Guilhon Martelotta dos Santos, de 49 anos. No outro veículo estavam Leandro Mota dos Santos, de 36 anos, e Alexandro Inácio Pinto, de 40 anos. Os três

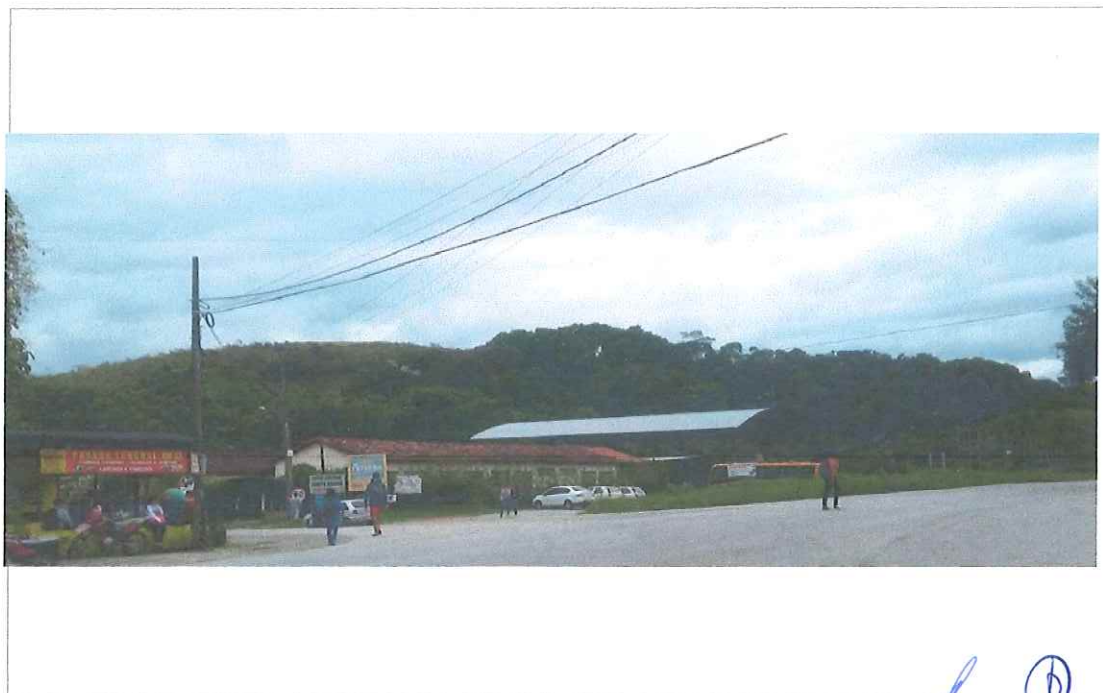
morreram antes mesmo da chegada dos bombeiros. Os corpos ficaram presos às ferragens

A perícia da Polícia Civil foi acionada e as causas do acidente serão investigadas pela 159ª Delegacia de Polícia.

Fotos dos Fatores de Risco do km 32 na Rodovia RJ-122:



Travessia de Pedestres



Travessia de Pedestres

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature, a circled 'D', and another signature.



Parada de ônibus e entrada e saída de veículos



Travessia de Pedestres e entrada e saída de veículos

[Handwritten signatures and marks]

CONCLUSÃO

O trecho da Rodovia RJ-122 km 32, em Cachoeiras de Macacu, mereceu estudos diversos.

Aferiu-se nas contagens, um VMD (Valor Médio Diário) de 3749 para o sentido Cachoeiras de Macacu e 3607 para o sentido Guapimirim.

No gráfico de 85 percentil obteve-se uma velocidade de 47 km/h para Cachoeiras de Macacu e 48 km/h para Guapimirim.

Existem no trecho fatores de risco como: área escolar, entrada e saída de veículos, existência de ponto de ônibus, trânsito de ciclistas e travessia de pedestres.

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 instalar equipamento controlador eletrônico de excesso de velocidade com redução com display (Tipo I.A) no limite de 50 km/h na rodovia RJ-122 no km 32 para ambos os sentidos.

DIRETOR DA DIRETORIA DE OPERAÇÃO, MONITORAMENTO E CONTROLE DE TRÂNSITO

Nome: José Luiz Teixeira da Silva

CREA: n.º: 1991101955 Matrícula: 13/55.489

Assinatura: _____

ENGENHEIRO FISCAL

Nome: Paulo Roberto Lopes Netto

CREA: n.º: 163871/D Matrícula 13/71015

Assinatura: _____

RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

Nome: José Ferreira Martins

Engenheiro Civil – CREA/RJ n° 28.408/D

Assinatura: _____

RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO

Nome: Alan Silvério Horta

Engenheiro Eletricista – CREA/RJ n° 127.901/D

Assinatura: _____

Data: ____/____/____