



**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-125  
km 57**

**FEVEREIRO /2024**

INDICE

APRESENTAÇÃO ..... 1

OBJETIVO ..... 2

MAPA DE LOCALIZAÇÃO ..... 3

RESOLUÇÃO N. º 798 Anexo II

1. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA ..... 5

2. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA ..... 5

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

3. VELOCIDADE ..... 7

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

4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO ..... 17

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

5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL ..... 22

6. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO ..... 23

7. AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA ..... 23



## 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.



**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-125**  
Que liga o município de Seropédica  
Ao município de Vassouras  
**No km 57,0**  
No município de Miguel Pereira

Coordenadas GPS do km 57

Sentido crescente:

Latitude: 22°25'6.01"S

Longitude: 43°25'13.03"O

Sentido decrescente:

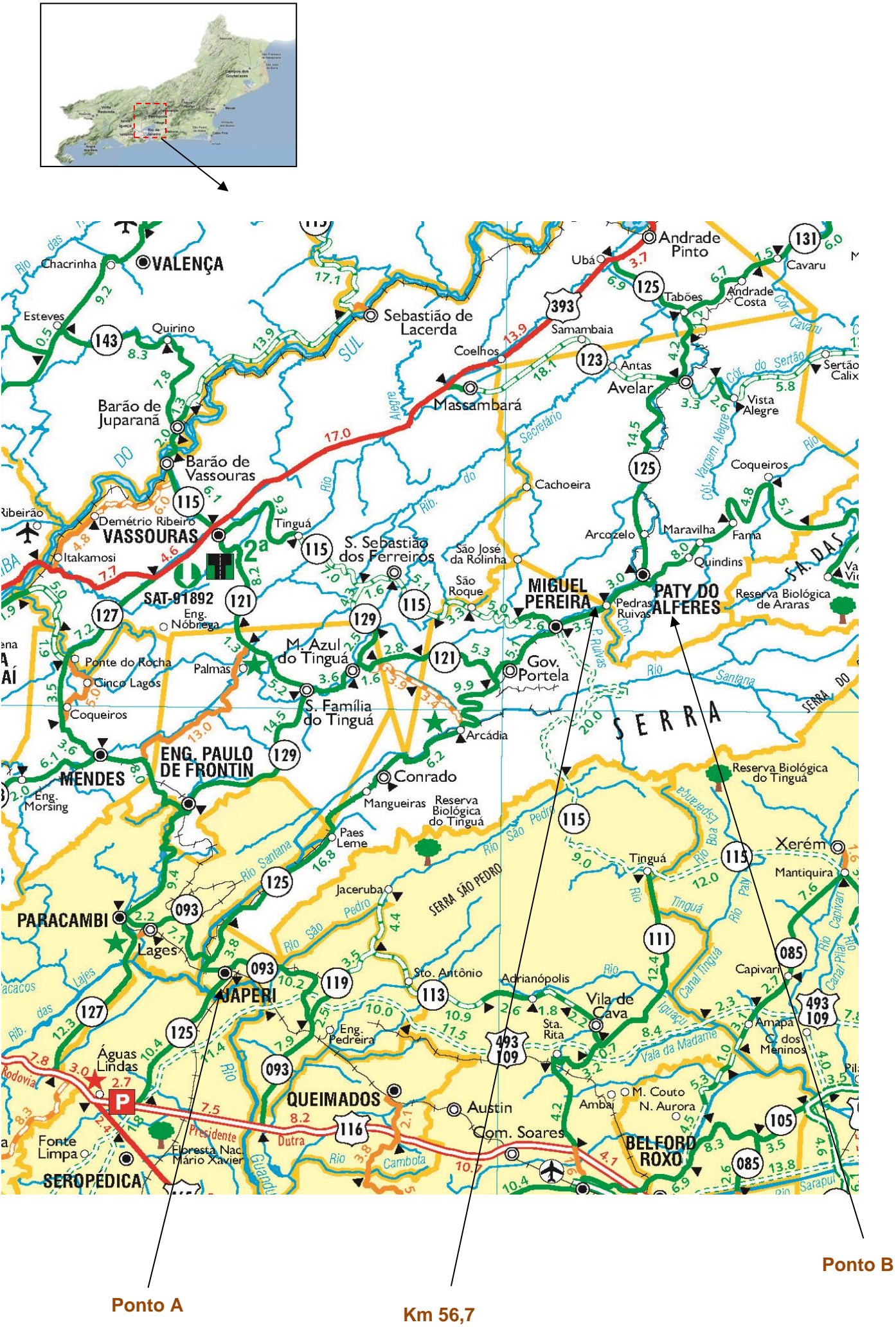
Latitude: 22°25'6.01"S

Longitude: 43°25'13.03"O

Tipo de equipamento I.A - Redutor de Velocidade com Display

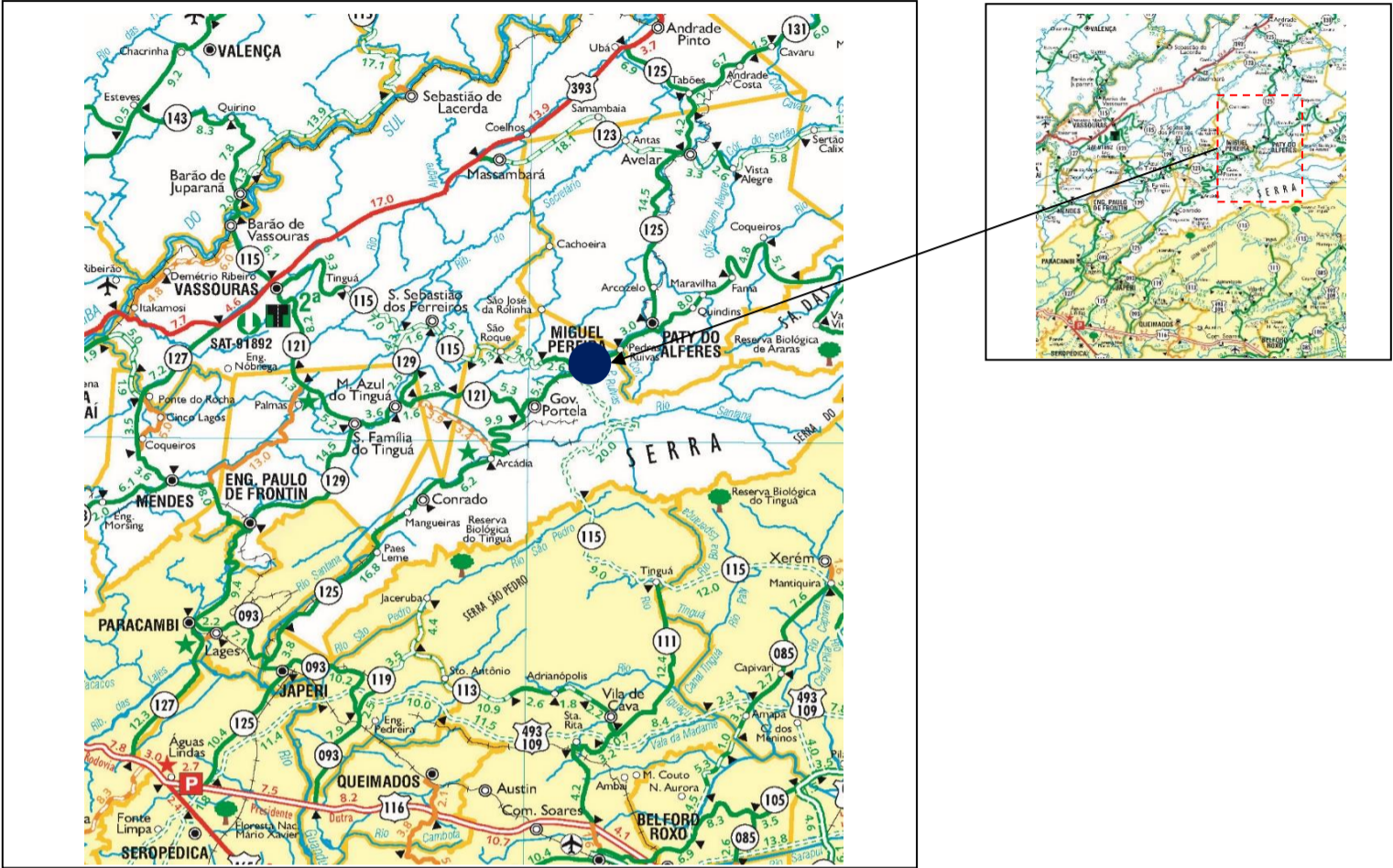


MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Handwritten signatures and a date '3' are present at the bottom right of the page.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km    57    da Rodovia    RJ-125

Sentido			
De:	Seropédica		
Para:	Vassouras		
Coordenadas	Latitude	22°25'6.01"S	
	Longitude	43°25'13.03"O	

Sentido			
De:	Vassouras		
Para:	Seropédica		
	Latitude	22°25'6.01"S	
	Longitude	43°25'13.03"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

LOCAL/TRECHO DA VIA:

- 2.1 Endereço:
  - 2.1.1 RODOVIA: RJ-125 km 57 - Miguel Pereira / RJ
  - 2.1.2 Logradouro: RJ-125 Miguel Pereira - Miguel Pereira / RJ

2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado

- 2.2.1 Crescente: Seropédica / RJ > Vassouras / RJ - Faixa(s): 1
- 2.2.2 Decrescente: Vassouras / RJ > Seropédica / RJ - Faixa(s): 2
- 2.2.3 Ambos os Sentidos.

2.3 Classificação Viária (art. 60

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

2.4 Tipo de Via:

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

2.5 Tipo de Pista:

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

2.6 Quantidade de Faixas Fiscalizadas: 2

2.7 Geometria da Via:

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

A B 5

2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD):

Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD):    **3849**

Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD):    **4571**

Sentido Vassouras

Sentido Seropédica

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: _____	



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  
Vo = 60 km/h  
Vf = 50 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).

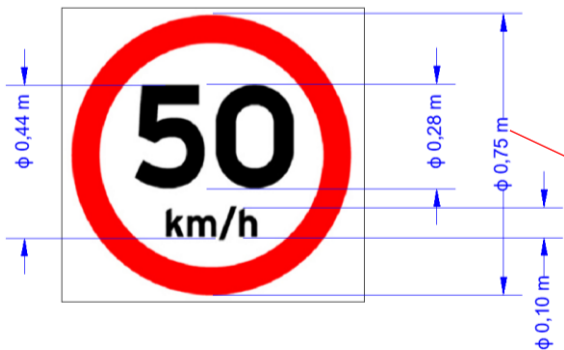


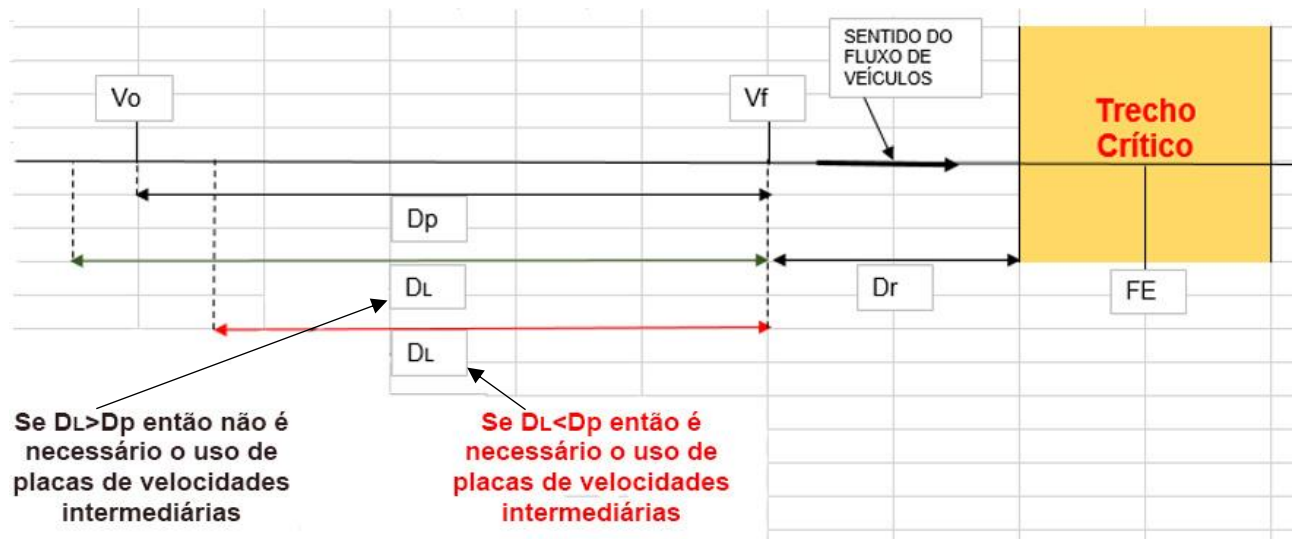
Tabela (DL) – Distância de legibilidade

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 (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 (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.

$Vf = 50 \text{ km/h}$        $Dr = (50 \times 3,6) / 3,6 + 10$        $Dr = 60 \text{ m}$

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):

$Dr = 60 \text{ m}$   
 $Dr \text{ min} = 45 \text{ m}$

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

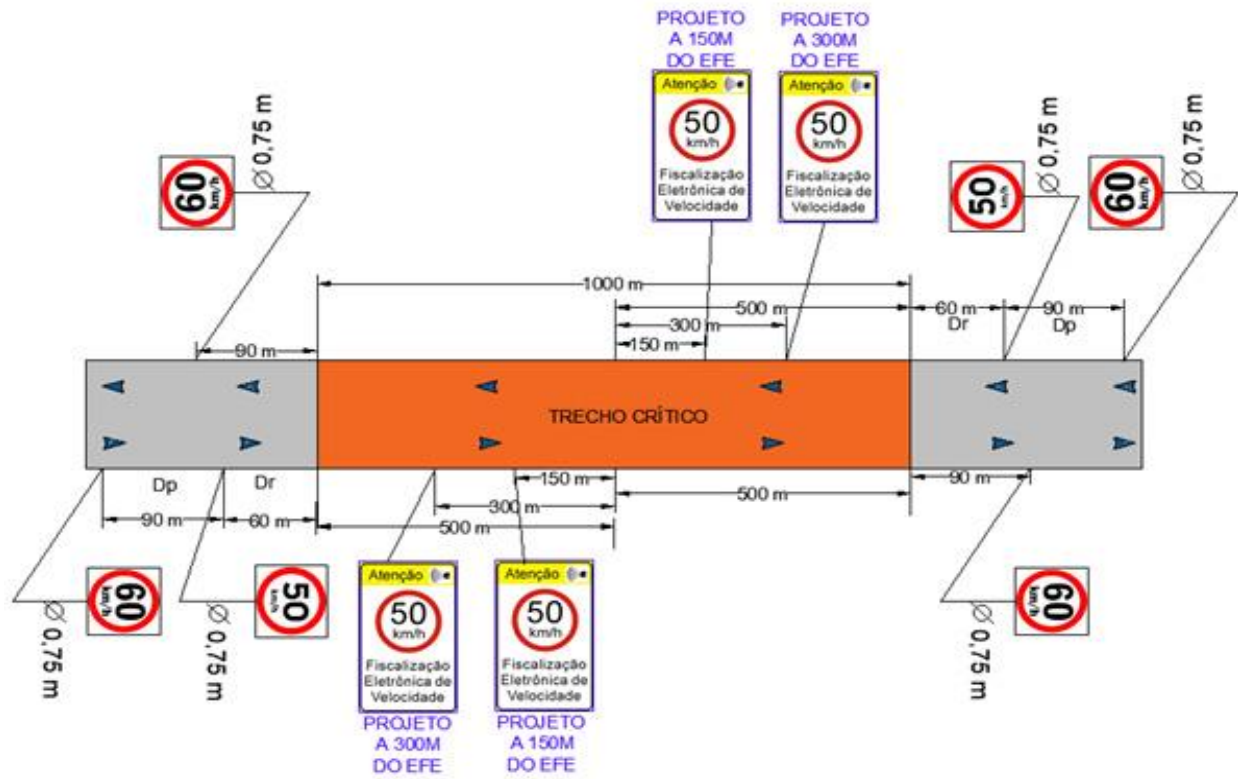
Classificação Viária Art. 60 CTB :                    Rural com características Urbanas

Velocidade Inicial                    60 km/h  
Velocidade praticada                50 km/h

- a- Cálculo da distância de reserva, conforme tabela Dr = 60 m (máximo) a 45 m.
- b- Cálculo da distância de percepção/reação e frenagem, conforme tabela                    Dp =    57 m
- c- Valor da distância de legibilidade, de placas com diâmetro igual a                    0,75    m                    DL = 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 (Vo)	Final (Vf)	φ da placa (m)	DL (m)	Dp (m)	Dmín (m)	Dmáx (m)
60	50	0,75	120	57	57	120

Sinalização geral para redução de velocidade de



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):                    60    km/h                    Sentido:    Vassouras  
Velocidade praticada (85 percentil):                    60    km/h                    Sentido:    Seropédica

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

Sentido:      Seropédica      para      Vassouras

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	38
11-20	854
21-30	16.925
31-40	78.220
41-50	15.624
51-60	428
61-70	295
71-80	136
81-90	31
91-100	20
101-110	8
111-120	10
121-130	5
131-140	6
≥ 141	24
	112.624

Sentido:      Vassouras      para      Seropédica

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	237
11-20	967
21-30	21.984
31-40	75.964
41-50	9.497
51-60	271
61-70	260
71-80	108
81-90	44
91-100	14
101-110	5
111-120	3
121-130	4
131-140	4
≥ 141	42
	109.404

**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:**

Seropédica	para	Vassouras
------------	------	-----------

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	38	0,034%	0,03%
11-20	15	854	0,758%	0,79%
21-30	25	16.925	15,028%	15,82%
31-40	35	78.220	69,452%	85,27%
41-50	45	15.624	13,873%	99,14%
51-60	55	428	0,380%	99,52%
61-70	65	295	0,262%	99,79%
71-80	75	136	0,121%	99,91%
81-90	85	31	0,028%	99,94%
91-100	95	20	0,018%	99,95%
101-110	105	8	0,007%	99,96%
111-120	115	10	0,009%	99,97%
121-130	125	5	0,004%	99,97%
131-140	135	6	0,005%	99,98%
≥ 141	145	24	0,021%	100,00%
		112.624		

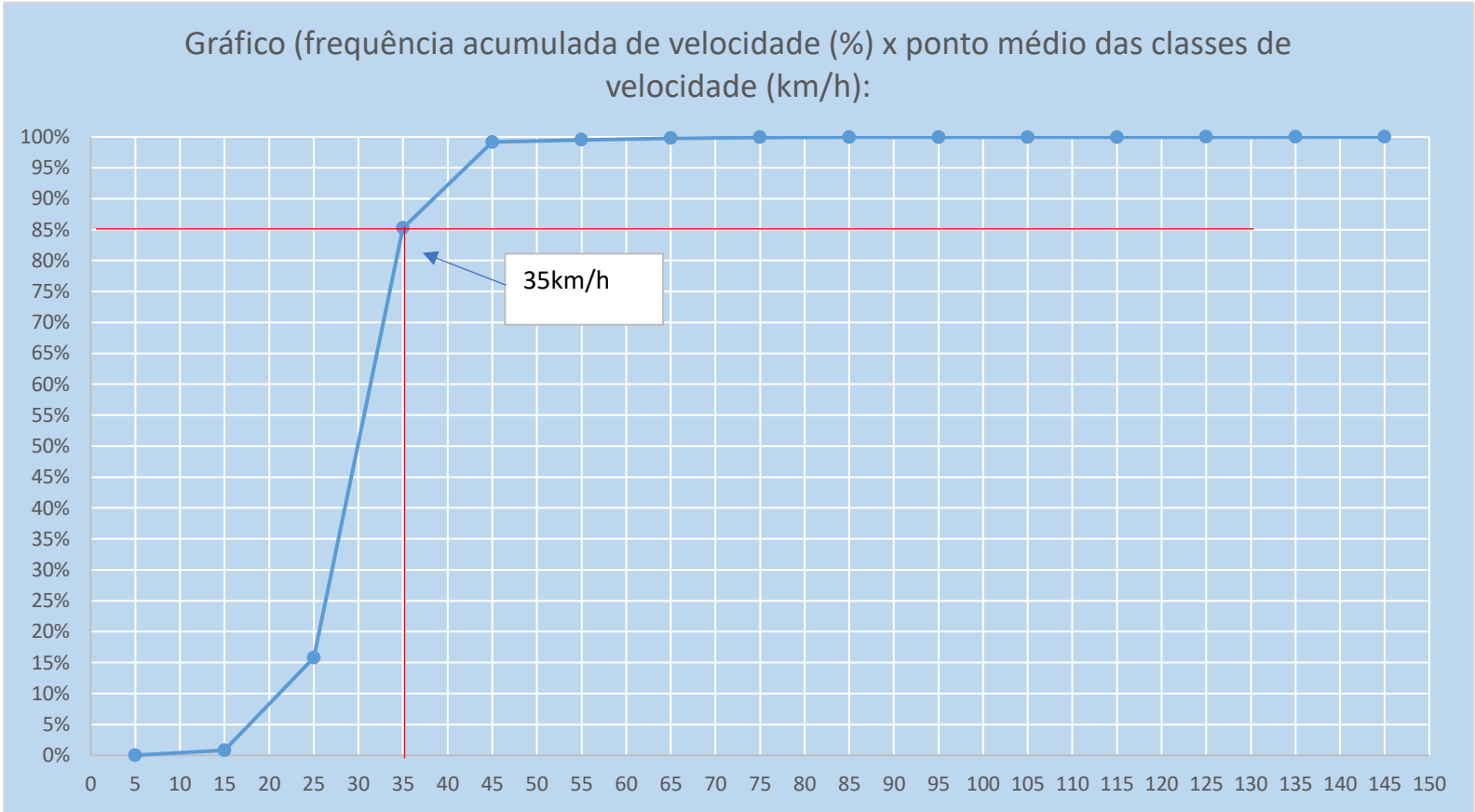
**Sentido:**

Vassouras	para	Seropédica
-----------	------	------------

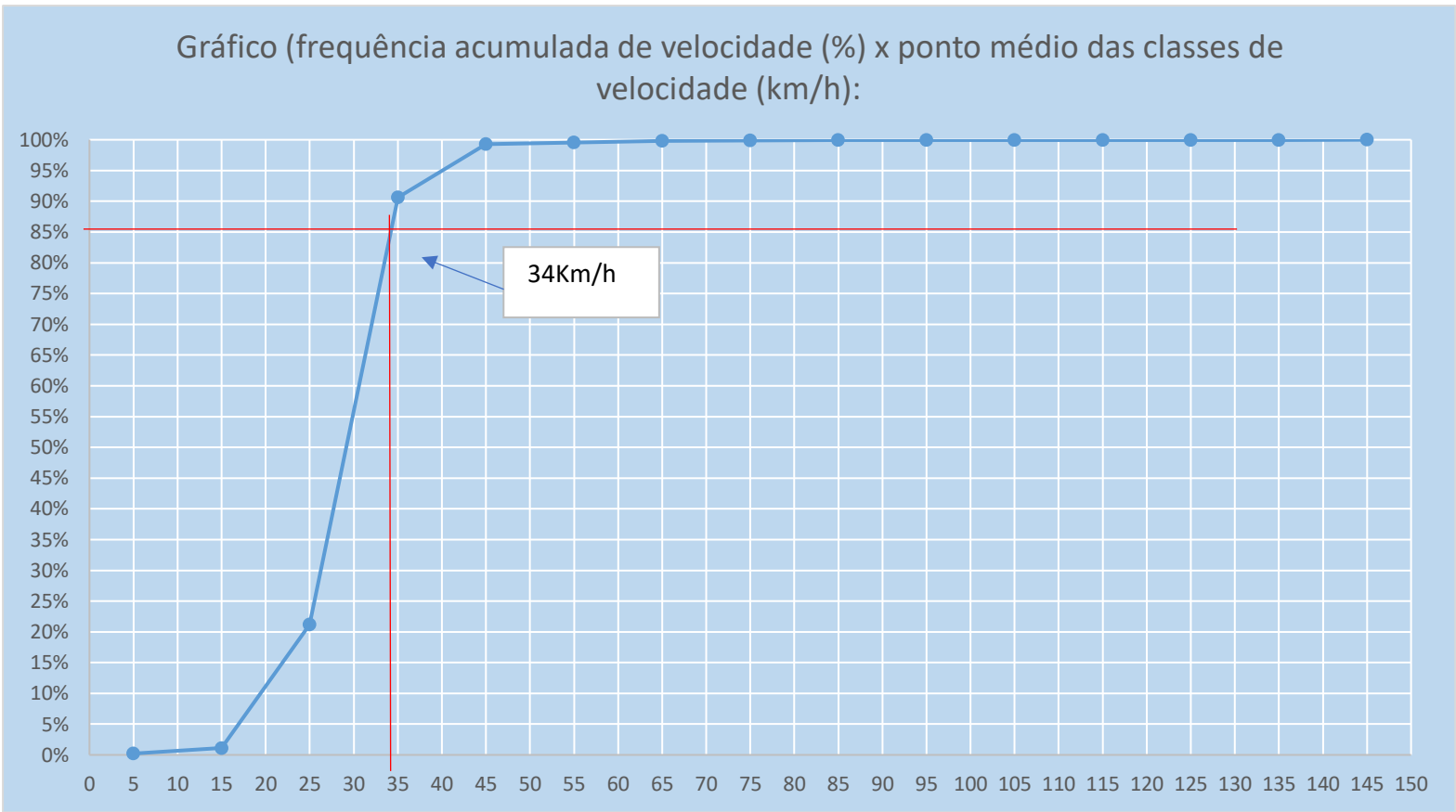
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	237	0,217%	0,22%
11-20	15	967	0,884%	1,10%
21-30	25	21.984	20,094%	21,19%
31-40	35	75.964	69,434%	90,63%
41-50	45	9.497	8,681%	99,31%
51-60	55	271	0,248%	99,56%
61-70	65	260	0,238%	99,80%
71-80	75	108	0,099%	99,89%
81-90	85	44	0,040%	99,93%
91-100	95	14	0,013%	99,95%
101-110	105	5	0,005%	99,95%
111-120	115	3	0,003%	99,95%
121-130	125	4	0,004%	99,96%
131-140	135	4	0,004%	99,96%
≥ 141	145	42	0,038%	100,00%
		109.404		

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:    Seropédica    para    Vassouras



Sentido:    Vassouras    para    Seropédica



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:      Seropédica      para      Vassouras

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	60
11-20	695
21-30	19.410
31-40	76.806
41-50	13.789
51-60	645
61-70	137
71-80	51
81-90	14
91-100	3
101-110	2
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	0
	111.612

VDM =    3849

Sentido:      Vassouras      para      Seropédica

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	60
11-20	1.406
21-30	36.383
31-40	85.750
41-50	8.391
51-60	372
61-70	129
71-80	45
81-90	9
91-100	0
101-110	0
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	2
	132.547

VDM =    4571

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: Seropédica para Vassouras

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais		Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5		60	0,054%	0,05%
11-20	15		695	0,623%	0,68%
21-30	25		19.410	17,391%	18,07%
31-40	35		76.806	68,815%	86,88%
41-50	45		13.789	12,354%	99,24%
51-60	55		645	0,578%	99,81%
61-70	65		137	0,123%	99,94%
71-80	75		51	0,046%	99,98%
81-90	85		14	0,013%	100,00%
91-100	95		3	0,003%	100,00%
101-110	105		2	0,002%	100,00%
111-120	115		0	0,000%	100,00%
121-130	125		0	0,000%	100,00%
131-140	135		0	0,000%	100,00%
≥ 141	145		0	0,000%	100,00%
		111.612			

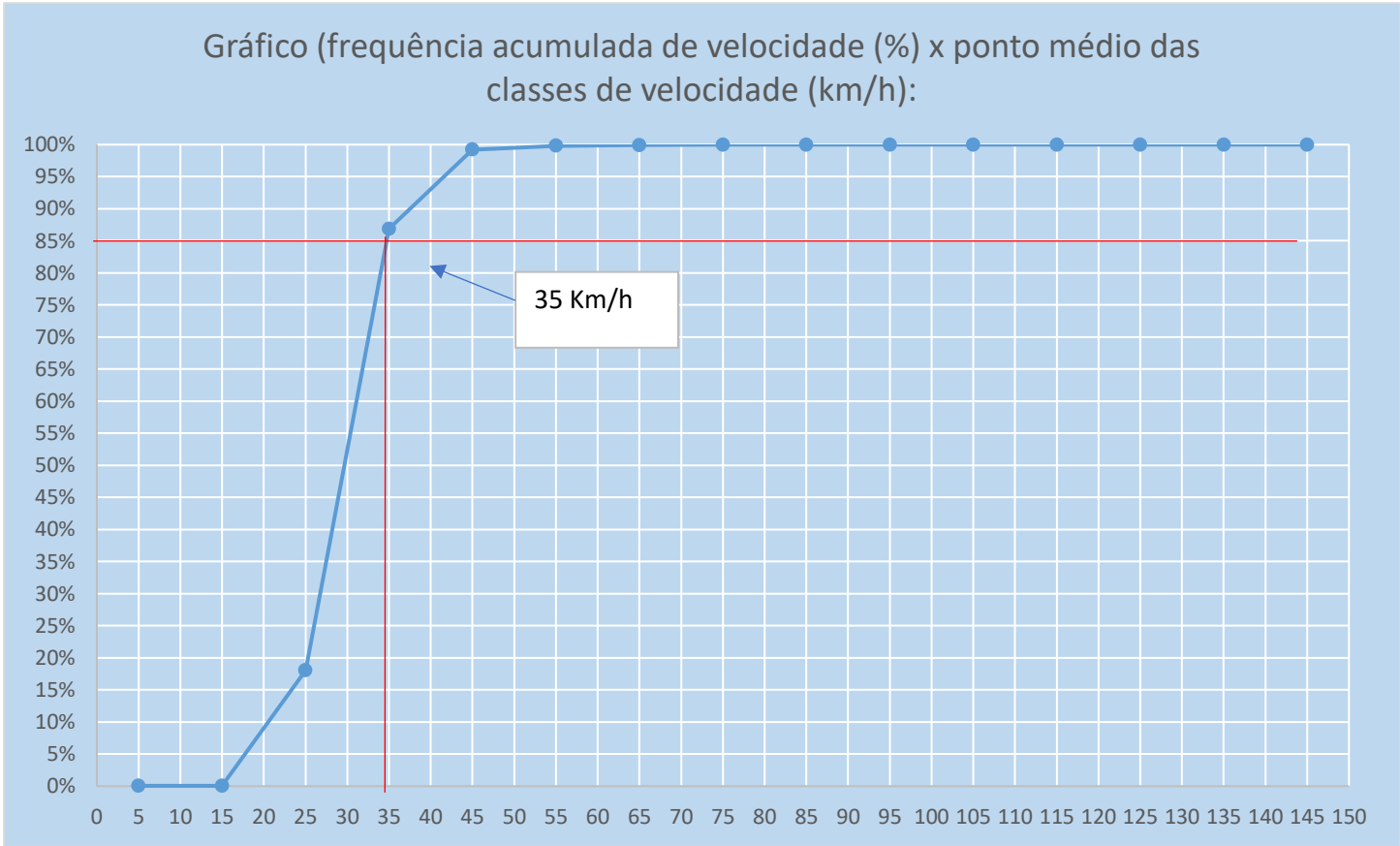
Sentido: Vassouras para Seropédica

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais		Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5		60	0,045%	0,05%
11-20	15		1.406	1,061%	1,11%
21-30	25		36.383	27,449%	28,56%
31-40	35		85.750	64,694%	93,25%
41-50	45		8.391	6,331%	99,58%
51-60	55		372	0,281%	99,86%
61-70	65		129	0,097%	99,96%
71-80	75		45	0,034%	99,99%
81-90	85		9	0,007%	100,00%
91-100	95		0	0,000%	100,00%
101-110	105		0	0,000%	100,00%
111-120	115		0	0,000%	100,00%
121-130	125		0	0,000%	100,00%
131-140	135		0	0,000%	100,00%
≥ 141	145		2	0,002%	100,00%
		132.547			

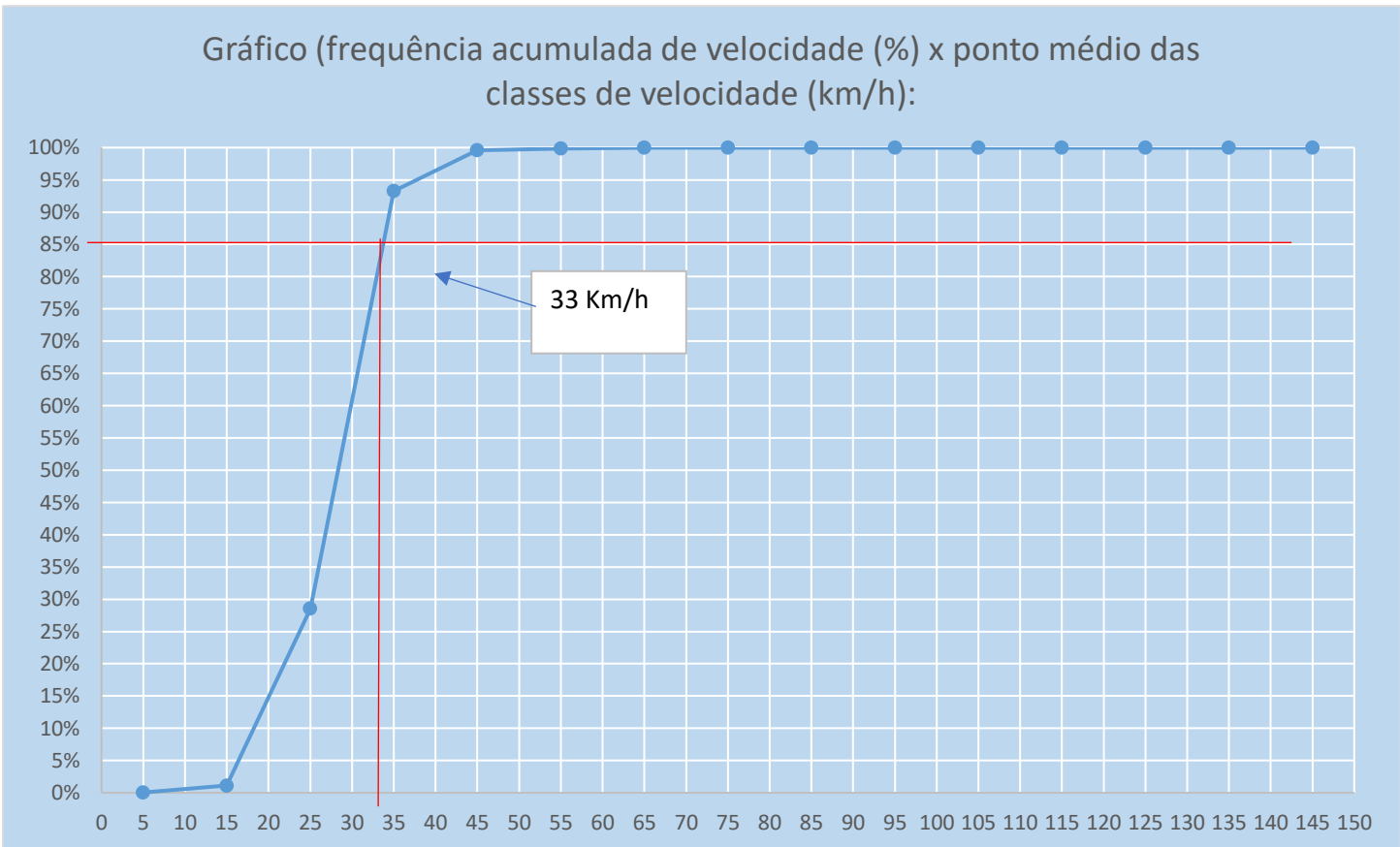


3.5.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

Sentido:    Seropédica    para    Vassouras



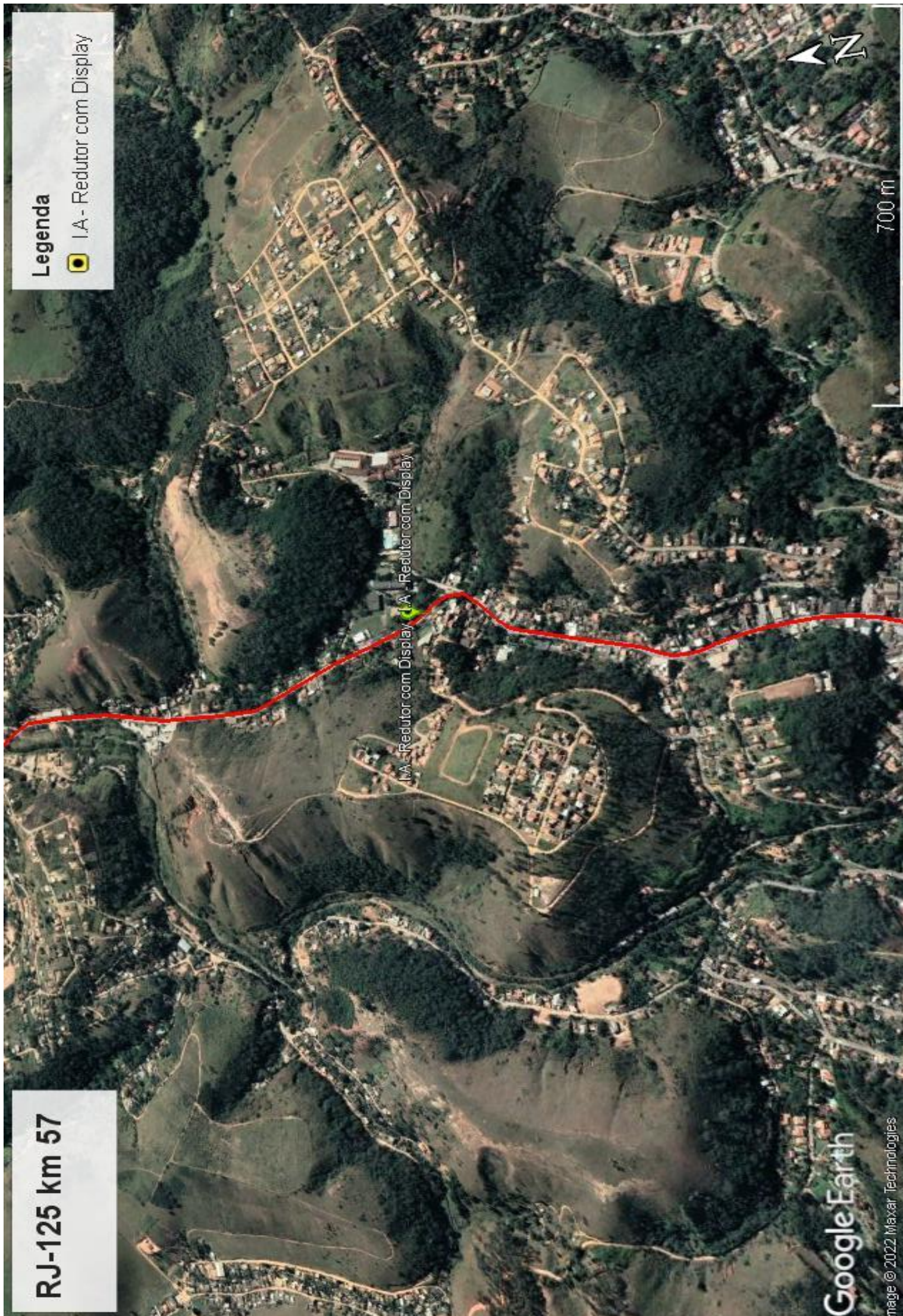
Sentido:    Vassouras    para    Seropédica



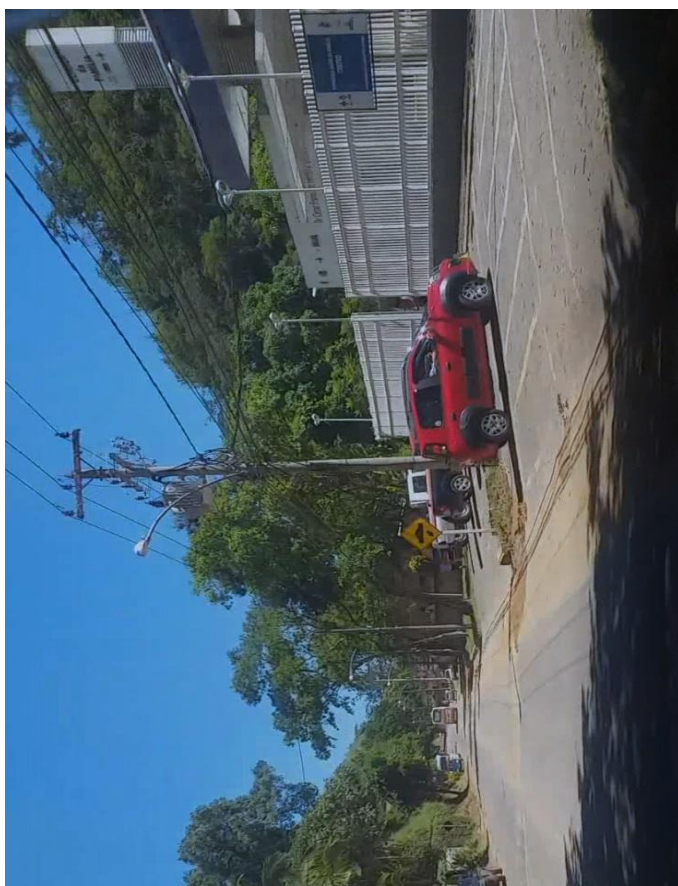
3.5.4 Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h):                    50 km/h

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

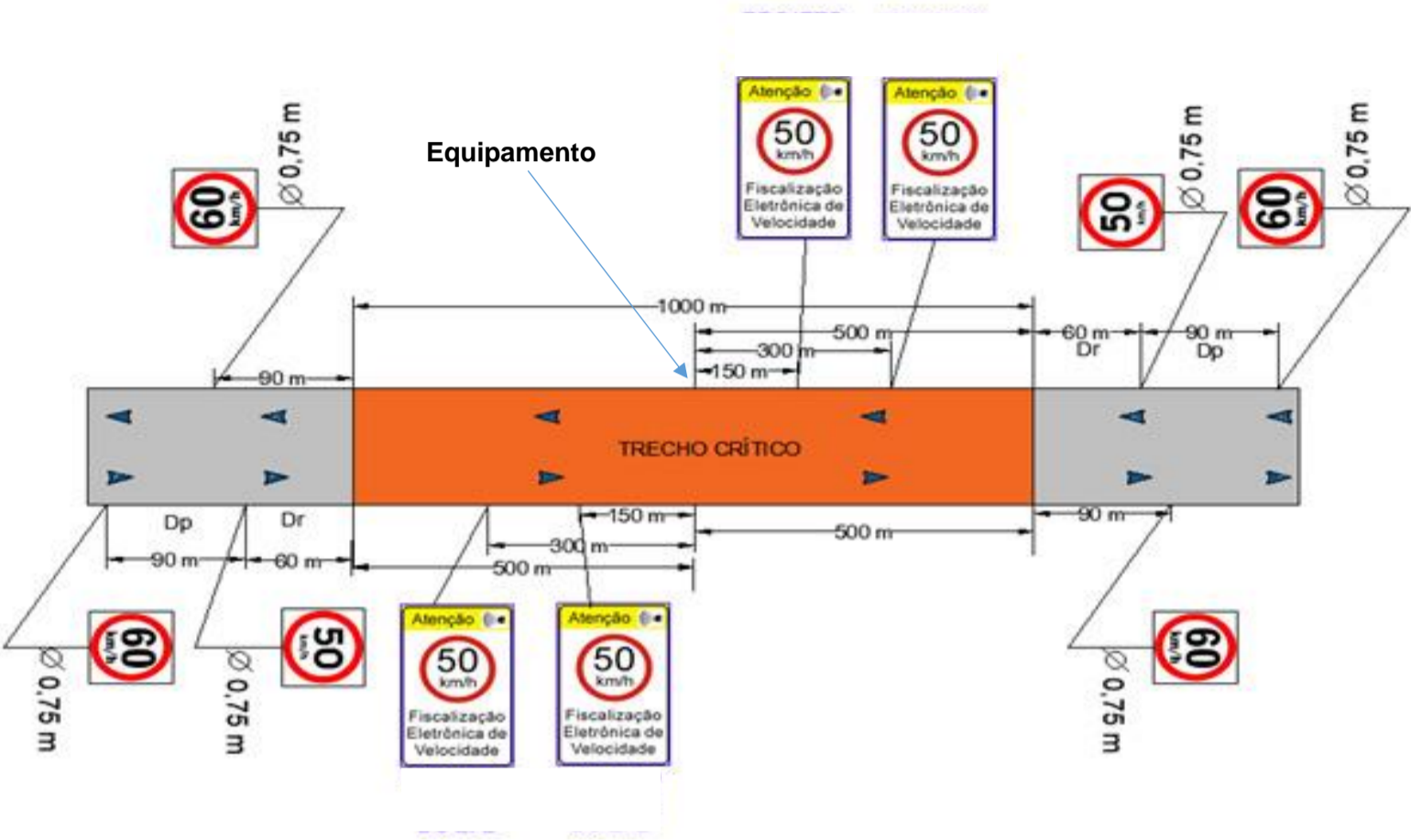


## 4.2 Imagem com Vista Terrestre do Local antes da Instalação:



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:



LOCALIZAÇÃO												
X	X	X			X	X	X				X	X
R-19 de 60 km/h à 650m - Sentido Crescente												
R-19 60 km/h à 590m após o Equipamento - Sentido Decrescente												
R-19 de 50 km/h à 560m - Sentido Crescente												
R-19 à 450m - Sentido Crescente												
R-19 à 360m - Sentido Crescente												
Sinalização Composta: R-19 km/h + FE à 300m - Sentido Crescente												
Sinalização Composta: R-19 50 km/h + FE à 150m - Sentido Crescente												
R-19 de 50 km/h junto ao Equipamento - Sentido Crescente												
Equipamento												
R-19 de 50 km/h junto ao Equipamento - Sentido Decrescente												
Sinalização Composta - R-19 + FE à 150m - Sentido Decrescente												
Sinalização Composta - R-19 + FE à 300m - Sentido Decrescente												
R-19 à 360m - Sentido Decrescente												
R-19 à 390m - Sentido Crescente												
R-19 à 450m - Sentido Decrescente												
R-19 de 50 km/h à 560m - Sentido Decrescente												
R-19 de 60 km/h à 590m após o Equipamento - Sentido Crescente												
R-19 DE 60 km/h à 650m - Sentido Decrescente												

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

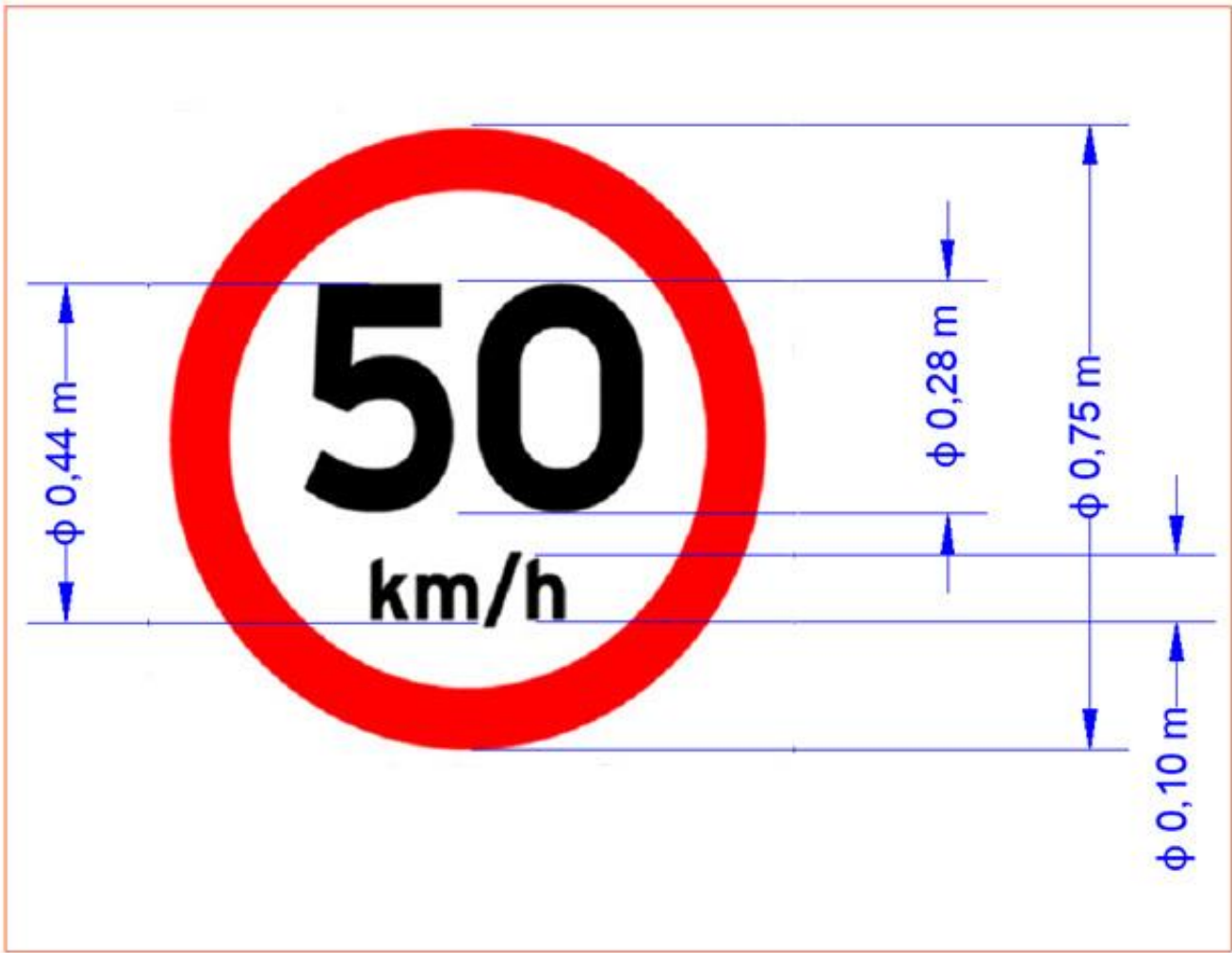


Tabela (D<sub>L</sub>) – Distância de legibilidade

Diâmetro da placa $\phi$ (m)	Distância de legibilidade D <sub>L</sub> (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.



4.5 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)
Miguel Pereira	RJ	Miguel Pereira	RJ-125	57	Seropédica para Vassouras	I.A - Redutor de Velocidade com Display	22°25'6.01"S	43°25'13.03"O	50

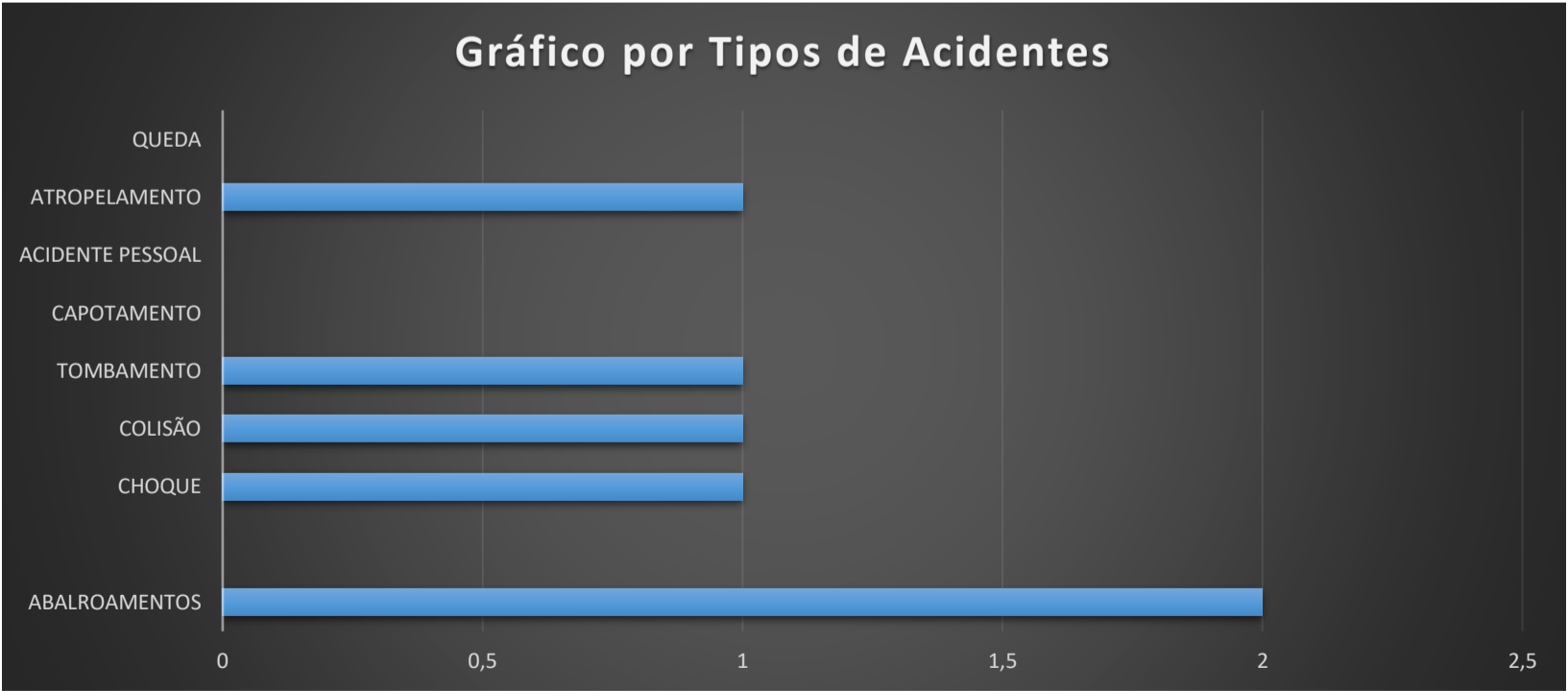
MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
Miguel Pereira	RJ	Miguel Pereira	RJ-125	57	Vassouras para Seropédica	I.A - Redutor de Velocidade com Display	22°25'6.01"S	43°25'13.03"O	50

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	ACIDENTE PESSOAL	ATROPELAMENTO	QUEDA	TOTAL
2	1	1	1	0	0	1	0	6



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

A localidade de Miguel Pereira no km 57 da Rodovia RJ-125, apresenta fatores de risco, tais como:

Travessia de pedestres.

Área escolar

Trânsito de ciclistas

Posto de saúde

Ponto de ônibus

## 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: Paulo Roberto Lopes Netto

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

6.5 Nilton de Souza Lima

6.6 Engenheiro Civil – Matrícula nº: 13/71039 CREA: n.º: 1985102271

6.7 Assinatura: Nilton de Souza Lima

## 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: Reinaldo Barbosa Alves

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: José Luiz Teixeira da Silva