



**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-130  
km 35  
DEZEMBRO/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.

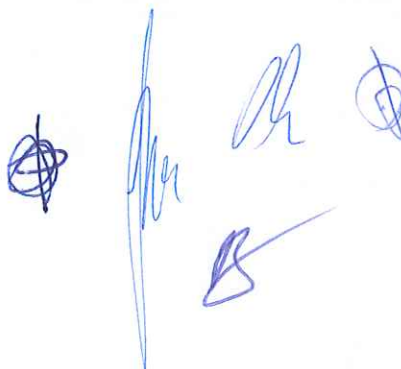
Cabem as autoridades de trânsito ordenar o crescimento deste tráfego, aplicando a legislação pertinente e estabelecendo uma convivência de respeito e harmonia entre os motoristas com seus veículos e os pedestres.

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.

The image shows several handwritten signatures in blue ink. There are five distinct signatures: one on the left, a tall vertical one in the center, and three others on the right. The signatures are stylized and appear to be official or personal marks.



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.

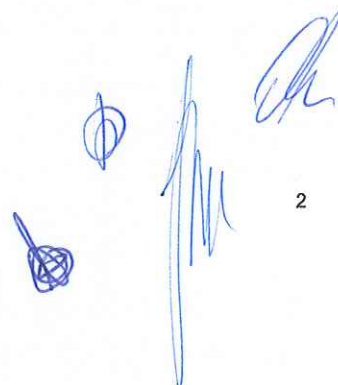
Este corpo técnico da Diretoria de Operação, Monitoramento e Controle de Trânsito do DER/RJ, recebeu a incumbência de desenvolver, com base nos seus estudos do monitoramento do tráfego circulante nas rodovias estaduais, estudos que demonstrem a necessidade ou não do uso de equipamento redutor de velocidade na rodovia RJ-130.

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 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.



2

## 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, 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-130, que liga o município de Teresópolis ao município de Nova Friburgo, no km 35 no município de Teresópolis.

Coordenadas GPS do km 35

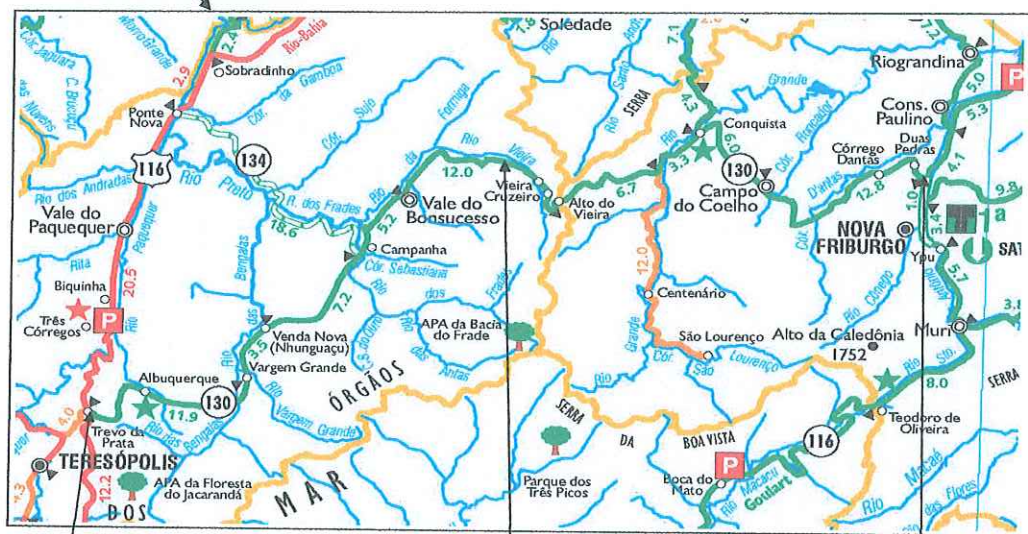
Latitude: 22°15'35.50"S

Longitude: 42°44'21.94"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.

The image shows three handwritten signatures in blue ink. One signature is at the top left, another is at the top right, and a third, more complex signature is at the bottom center.

# MAPA DE LOCALIZAÇÃO



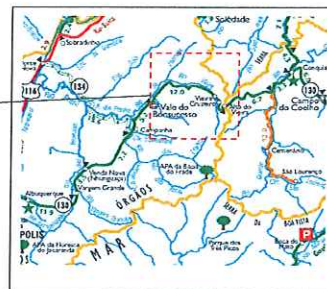
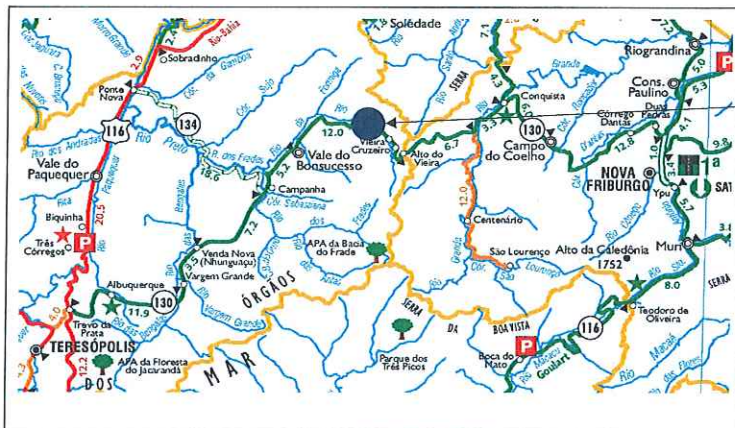
Ponto A

Km 35

Ponto B

*[Handwritten signature]*

## MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Handwritten signature in blue ink.

Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km 35 da Rodovia RJ-130

| Sentido Duplo (Teresópolis/Nova Friburgo e Nova Friburgo/Teresópolis) |           |               |
|---|-----------|---------------|
| Coordenadas   | Latitude  | 22°15'35.50"S |
|   | Longitude | 42°44'21.94"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-130- km 35 - Teresópolis/RJ**2.1.2 Logradouro:** RJ-130 Teresópolis - Teresópolis/RJ**2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado****2.2.1 Crescente:** (Teresópolis/RJ>Nova Friburgo/RJ) - Faixa(s): 1**2.2.2 Decrescente:** (Nova Friburgo/RJ>Teresópolis/RJ) - Faixa(s): 2**2.2.3 Ambos os Sentidos** (Teresópolis/RJ>Nova Friburgo/RJ) e (Nova Friburgo/RJ>Teresópolis/RJ)**2.3 Classificação Viária (art. 60 do CTB):**

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

**2.4 Tipo de Via:**

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

**2.5 Tipo de Pista:**

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

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

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



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

·Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 2404 (Sentido Nova Friburgo)

·Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 2338 (Sentido Teresópolis)

**2.9 Trânsito de Vulneráveis:**

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

**2.10 Obras de Arte:**

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

### 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 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 |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------------------------|--|
| rural com características urbanas | Pista simples       | 1                                    | 60   |

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

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

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:

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

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

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:

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

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

Distância de frenagem = 15,21 m

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

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

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

8

### 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 ( $D_L$ ).

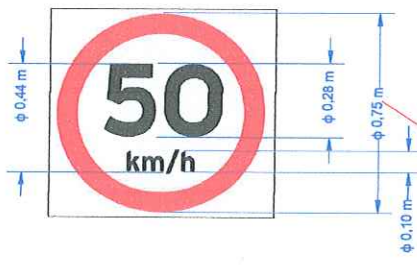


Tabela ( $D_L$ ) – Distância de legibilidade

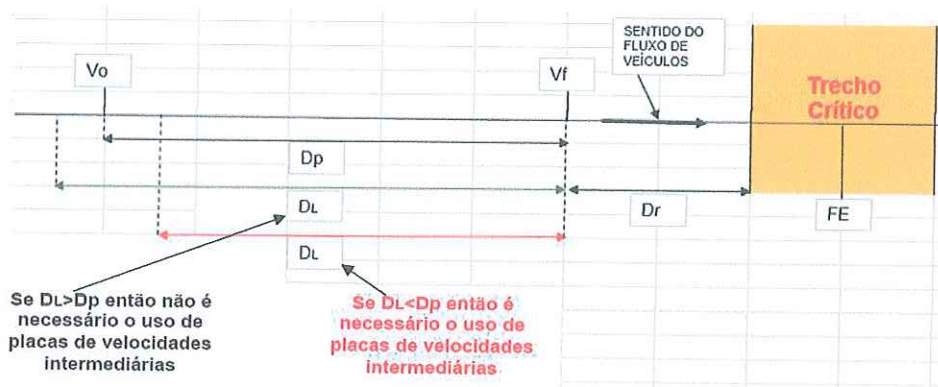
| Diâmetro da placa<br>$\phi$ (m) | Distância de legibilidade<br>$D_L$ (m) |
|---------------------------------|--|
| 1,20                            | 200                                    |
| 1,00                            | 160                                    |
| 0,75                            | 120                                    |
| 0,50                            | 80                                     |

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

Como a  $D_p$  utilizada é de 57 metros, 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 (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 ( $V_o$ )= 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.

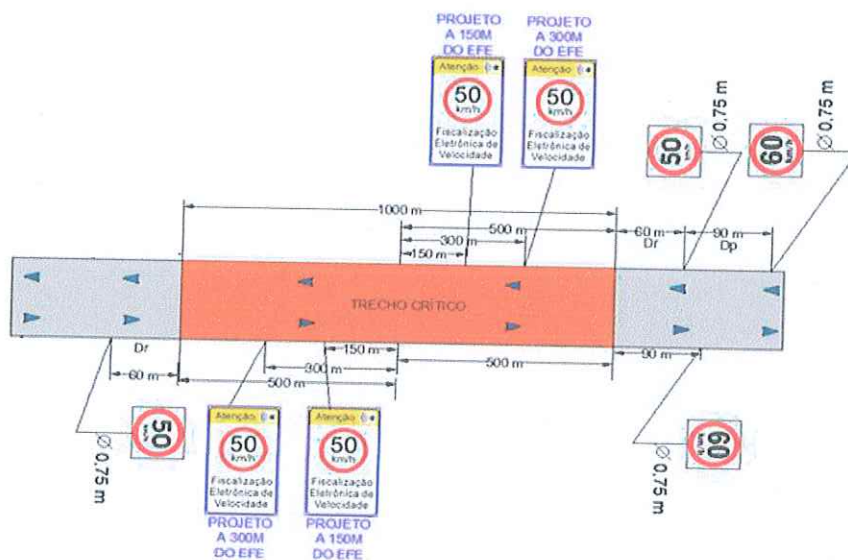
b- Cálculo da distância de percepção/reação e frenagem, conforme tabela  $D_p = 57$  m

c- Valor da distância de legibilidade, para sinais com diâmetro igual a 0,5 m, conforme tabela,  $DL = 120$  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 ( $V_o$ )  | Final ( $V_f$ ) | $\phi$ do sinal       | DL (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.





**3.3 - 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): 79 km/h ( Sentido Nova Friburgo )

Velocidade praticada (85 percentil): 82 km/h ( Sentido Teresópolis )

A collection of handwritten signatures in blue ink, including a large vertical signature on the left and several smaller, more stylized signatures to its right.

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

#### Sentido Teresópolis/Nova Friburgo

| Intervalo de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 01-19                      | 12                                  |
| 20-29                      | 20                                  |
| 30-39                      | 146                                 |
| 40-49                      | 551                                 |
| 50-59                      | 2.052                               |
| 60-69                      | 5.080                               |
| 70-79                      | 5.493                               |
| 80-89                      | 2.426                               |
| 90-99                      | 797                                 |
| 100-109                    | 170                                 |
| 110-119                    | 49                                  |
| 120-129                    | 22                                  |
| 130-139                    | 7                                   |
| >140                       | 2                                   |
|                            | <b>16.827</b>                       |

#### Sentido Nova Friburgo/Teresópolis

| Intervalo de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 01-19                      | 134                                 |
| 20-29                      | 39                                  |
| 30-39                      | 108                                 |
| 40-49                      | 573                                 |
| 50-59                      | 2.302                               |
| 60-69                      | 4.491                               |
| 70-79                      | 4.640                               |
| 80-89                      | 2.449                               |
| 90-99                      | 1.144                               |
| 100-109                    | 363                                 |
| 110-119                    | 92                                  |
| 120-129                    | 25                                  |
| 130-139                    | 8                                   |
| >140                       | 0                                   |
|                            | <b>16.368</b>                       |

**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 Teresópolis/Nova Friburgo**

| Intervalo de Classe (km/h) | Ponto Médio de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais | Frequência Relativa (%) | Frequência Acumulada (%) |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 01-19                      | 10                           | 12                                  | 0,07%                   | 0,07%                    |
| 20-29                      | 25                           | 20                                  | 0,12%                   | 0,19%                    |
| 30-39                      | 35                           | 146                                 | 0,87%                   | 1,06%                    |
| 40-49                      | 45                           | 551                                 | 3,27%                   | 4,33%                    |
| 50-59                      | 55                           | 2.052                               | 12,19%                  | 16,53%                   |
| 60-69                      | 65                           | 5.080                               | 30,19%                  | 46,72%                   |
| 70-79                      | 75                           | 5.493                               | 32,64%                  | 79,36%                   |
| 80-89                      | 85                           | 2.426                               | 14,42%                  | 93,78%                   |
| 90-99                      | 95                           | 797                                 | 4,74%                   | 98,51%                   |
| 100-109                    | 105                          | 170                                 | 1,01%                   | 99,52%                   |
| 110-119                    | 115                          | 49                                  | 0,29%                   | 99,82%                   |
| 120-129                    | 125                          | 22                                  | 0,13%                   | 99,95%                   |
| 130-139                    | 135                          | 7                                   | 0,04%                   | 99,99%                   |
| >140                       | 170                          | 2                                   | 0,01%                   | 100,00%                  |
|                            |                              | 16.827                              |                         |                          |

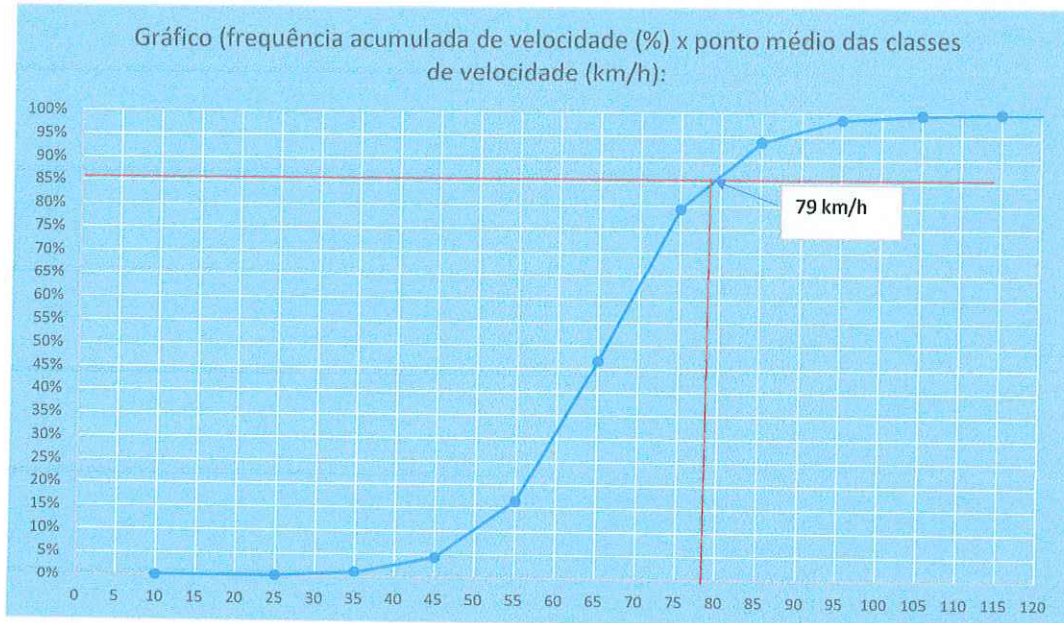
**Sentido Nova Friburgo/Teresópolis**

| Intervalo de Classe (km/h) | Ponto Médio de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais | Frequência Relativa (%) | Frequência Acumulada (%) |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 01-19                      | 10                           | 134                                 | 0,82%                   | 0,82%                    |
| 20-29                      | 25                           | 39                                  | 0,24%                   | 1,06%                    |
| 30-39                      | 35                           | 108                                 | 0,66%                   | 1,72%                    |
| 40-49                      | 45                           | 573                                 | 3,50%                   | 5,22%                    |
| 50-59                      | 55                           | 2.302                               | 14,06%                  | 19,28%                   |
| 60-69                      | 65                           | 4.491                               | 27,44%                  | 46,72%                   |
| 70-79                      | 75                           | 4.640                               | 28,35%                  | 75,07%                   |
| 80-89                      | 85                           | 2.449                               | 14,96%                  | 90,03%                   |
| 90-99                      | 95                           | 1.144                               | 6,99%                   | 97,02%                   |
| 100-109                    | 105                          | 363                                 | 2,22%                   | 99,24%                   |
| 110-119                    | 115                          | 92                                  | 0,56%                   | 99,80%                   |
| 120-129                    | 125                          | 25                                  | 0,15%                   | 99,95%                   |
| 130-139                    | 135                          | 8                                   | 0,05%                   | 100,00%                  |
| >140                       | 170                          | 0                                   | 0,00%                   | 100,00%                  |
|                            |                              | 16.368                              |                         |                          |

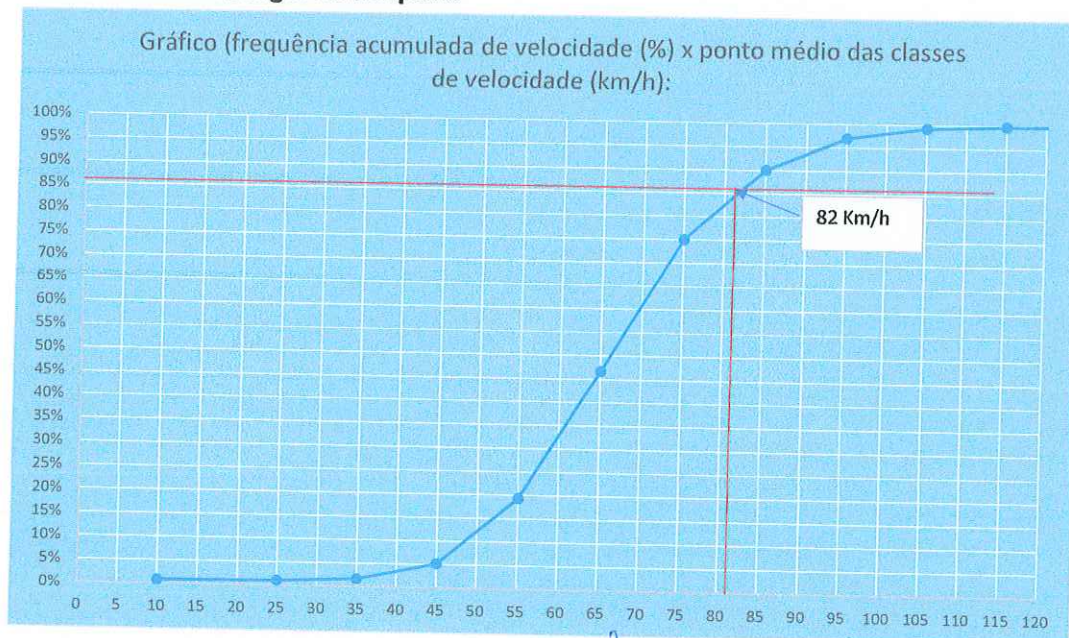


### 3.4.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

#### Sentido Teresópolis/Nova Friburgo



#### Sentido Nova Friburgo/Teresópolis



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 Teresópolis/Nova Friburgo**

| Intervalo de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 01-19                      | 12                                  |
| 20-29                      | 20                                  |
| 30-39                      | 146                                 |
| 40-49                      | 551                                 |
| 50-59                      | 2.052                               |
| 60-69                      | 5.080                               |
| 70-79                      | 5.493                               |
| 80-89                      | 2.426                               |
| 90-99                      | 797                                 |
| 100-109                    | 170                                 |
| 110-119                    | 49                                  |
| 120-129                    | 22                                  |
| 130-139                    | 7                                   |
| >140                       | 2                                   |
|                            | <b>16.827</b>                       |

**Sentido Nova Friburgo/Teresópolis**

| Intervalo de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 01-19                      | 134                                 |
| 20-29                      | 39                                  |
| 30-39                      | 108                                 |
| 40-49                      | 573                                 |
| 50-59                      | 2.302                               |
| 60-69                      | 4.491                               |
| 70-79                      | 4.640                               |
| 80-89                      | 2.449                               |
| 90-99                      | 1.144                               |
| 100-109                    | 363                                 |
| 110-119                    | 92                                  |
| 120-129                    | 25                                  |
| 130-139                    | 8                                   |
| >140                       | 0                                   |
|                            | <b>16.368</b>                       |



**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 Teresópolis/Nova Friburgo**

| Intervalo de Classe (km/h) | Ponto Médio de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais | Frequência Relativa (%) | Frequência Acumulada (%) |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 01-19                      | 10                           | 12                                  | 0,07%                   | 0,07%                    |
| 20-29                      | 25                           | 20                                  | 0,12%                   | 0,19%                    |
| 30-39                      | 35                           | 146                                 | 0,87%                   | 1,06%                    |
| 40-49                      | 45                           | 551                                 | 3,27%                   | 4,33%                    |
| 50-59                      | 55                           | 2.052                               | 12,19%                  | 16,53%                   |
| 60-69                      | 65                           | 5.080                               | 30,19%                  | 46,72%                   |
| 70-79                      | 75                           | 5.493                               | 32,64%                  | 79,36%                   |
| 80-89                      | 85                           | 2.426                               | 14,42%                  | 93,78%                   |
| 90-99                      | 95                           | 797                                 | 4,74%                   | 98,51%                   |
| 100-109                    | 105                          | 170                                 | 1,01%                   | 99,52%                   |
| 110-119                    | 115                          | 49                                  | 0,29%                   | 99,82%                   |
| 120-129                    | 125                          | 22                                  | 0,13%                   | 99,95%                   |
| 130-139                    | 135                          | 7                                   | 0,04%                   | 99,99%                   |
| >140                       | 170                          | 2                                   | 0,01%                   | 100,00%                  |
|                            |                              | 16.827                              |                         |                          |

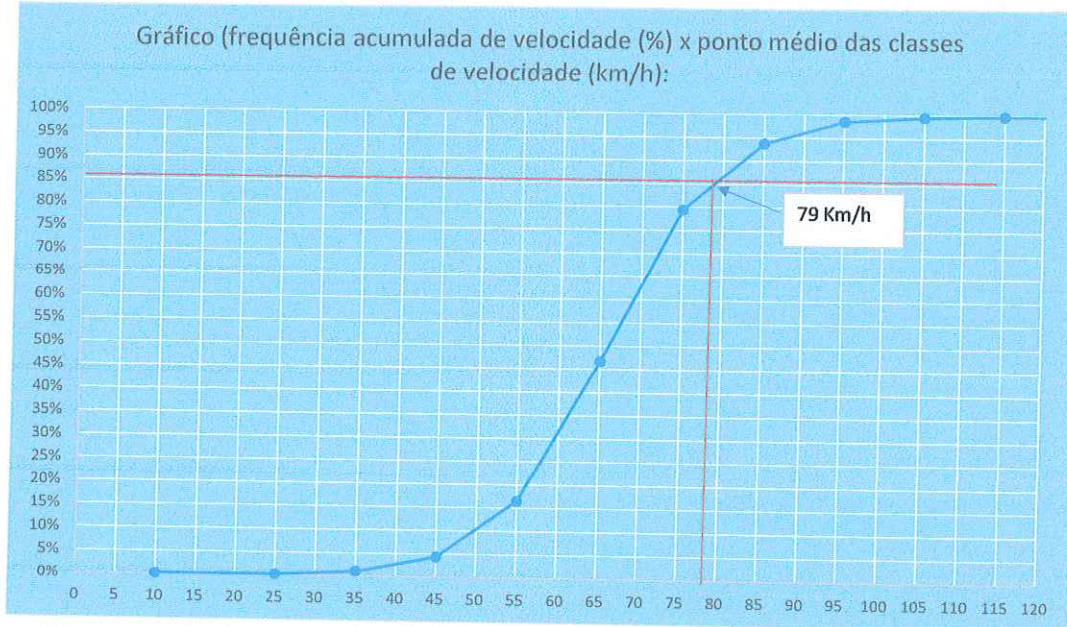
**Sentido Nova Friburgo/Teresópolis**

| Intervalo de Classe (km/h) | Ponto Médio de Classe (km/h) | Frequência das velocidades pontuais | Frequência Relativa (%) | Frequência Acumulada (%) |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 01-19                      | 10                           | 134                                 | 0,82%                   | 0,82%                    |
| 20-29                      | 25                           | 39                                  | 0,24%                   | 1,06%                    |
| 30-39                      | 35                           | 108                                 | 0,66%                   | 1,72%                    |
| 40-49                      | 45                           | 573                                 | 3,50%                   | 5,22%                    |
| 50-59                      | 55                           | 2.302                               | 14,06%                  | 19,28%                   |
| 60-69                      | 65                           | 4.491                               | 27,44%                  | 46,72%                   |
| 70-79                      | 75                           | 4.640                               | 28,35%                  | 75,07%                   |
| 80-89                      | 85                           | 2.449                               | 14,96%                  | 90,03%                   |
| 90-99                      | 95                           | 1.144                               | 6,99%                   | 97,02%                   |
| 100-109                    | 105                          | 363                                 | 2,22%                   | 99,24%                   |
| 110-119                    | 115                          | 92                                  | 0,56%                   | 99,80%                   |
| 120-129                    | 125                          | 25                                  | 0,15%                   | 99,95%                   |
| 130-139                    | 135                          | 8                                   | 0,05%                   | 100,00%                  |
| >140                       | 170                          | 0                                   | 0,00%                   | 100,00%                  |
|                            |                              | 16.368                              |                         |                          |

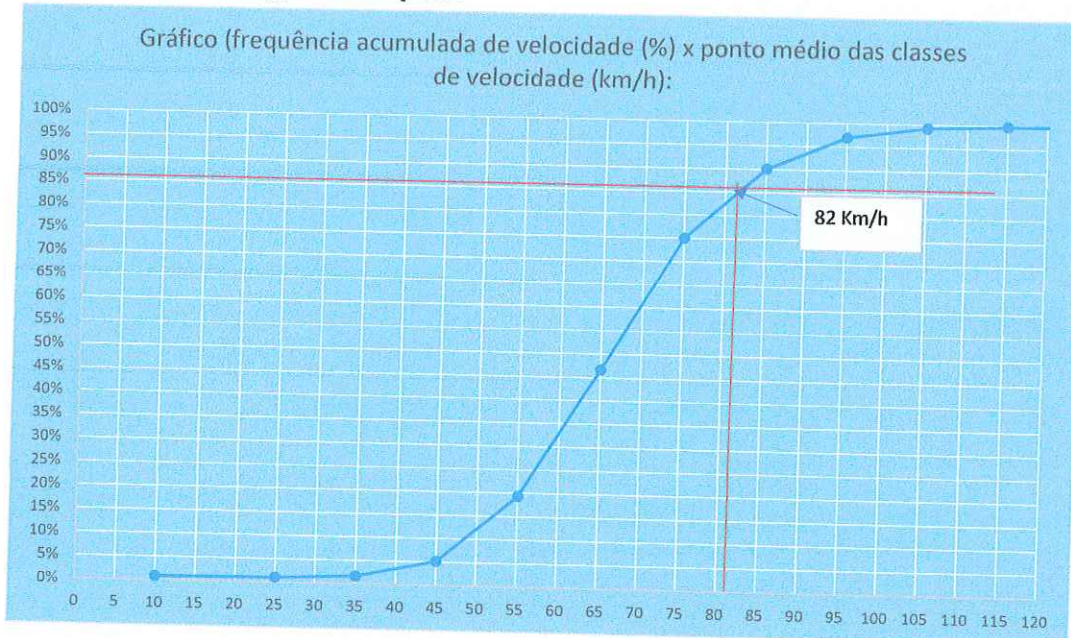


### 3.5.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

#### Sentido Teresópolis/Nova Friburgo



#### Sentido Nova Friburgo/Teresópolis



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

*(Assinaturas manuscritas)*

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

**Velocidade fiscalizada: 50 km/h**

The image shows five handwritten signatures in blue ink. One signature is a dense scribble on the left. The others are more fluid, including a tall, vertical signature, a signature that appears to be 'OK', a signature that looks like 'D', and a signature at the bottom that resembles a stylized 'S' or 'B'.



**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:**

RJ-130 km 35



Handwritten signatures in blue ink, including a large stylized 'B' and several other illegible signatures.



**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 - Teresópolis/RJ para Nova Friburgo/RJ**

O projeto no trecho estudado, para esse sentido da rodovia RJ-130 no km 35 necessita de inclusão 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 redução da velocidade.

**Incluir as seguintes placas:**

- Uma (1) placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 650 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 560 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral após 590 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

**Manter as seguintes placas:**

- Uma (1) placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 300 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 150 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) 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.

The image shows several handwritten signatures and initials in blue ink. There are four distinct marks: a circular scribble on the left, a tall vertical signature in the center, a signature to the right of the center, and a circular mark with a cross inside on the far right. Below the central signature is a large, stylized letter 'B'.

**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 - Nova Friburgo/RJ para Teresópolis/RJ**

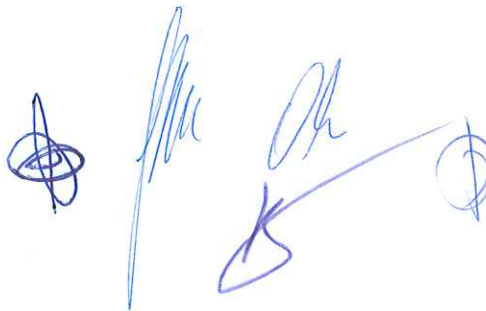
O projeto no trecho estudado, para esse sentido da rodovia RJ-130 no km 35 necessita de inclusão de placa(s) e que placa(s) existentes sejam mantidas para sinalizar e alertar os condutores de veículos quanto aos riscos do local e a necessidade de redução da velocidade.

**Incluir as seguintes placas:**

- Uma (1) placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 650 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 560 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral após 590 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.

**Manter as seguintes placas:**

- Uma (1) placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 300 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 200 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) placa(s) de "50 km/h - Fiscalização Eletrônica de Velocidade" no canteiro lateral a 150 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- Uma (1) 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.



**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 50 km/h Projeto - 2 PLACAS



50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA Existente - 4 PLACAS



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



DISPLAY INDICADOR DE VELOCIDADE Existente - 2 UNIDADES



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 50 km/h Existente - 3 PLACAS



LOMBADA Existente - 2 PLACAS



PONTE ESTREITA Existente - 1 PLACA



ÁREA ESCOLAR Existente - 2 PLACAS



CURVA EM "S" À DIREITA Existente - 1 PLACA



LOMBADA Existente - 1 PLACA



MARCO KM 32 Existente - 1 PLACA



CURVA EM "S" À ESQUERDA Existente - 1 PLACA



PERÍMETRO URBANO Existente - 1 PLACA



PINTURA A 50M DO EFE Existente - 2 PINTURAS

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

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



Tabela ( $D_L$ ) – Distância de legibilidade

| Diâmetro da placa<br>$\phi$ (m) | Distância de legibilidade<br>$D_L$ (m) |
|---------------------------------|--|
| 1,20                            | 200                                    |
| 1,00                            | 160                                    |
| 0,75                            | 120                                    |
| 0,50                            | 80                                     |

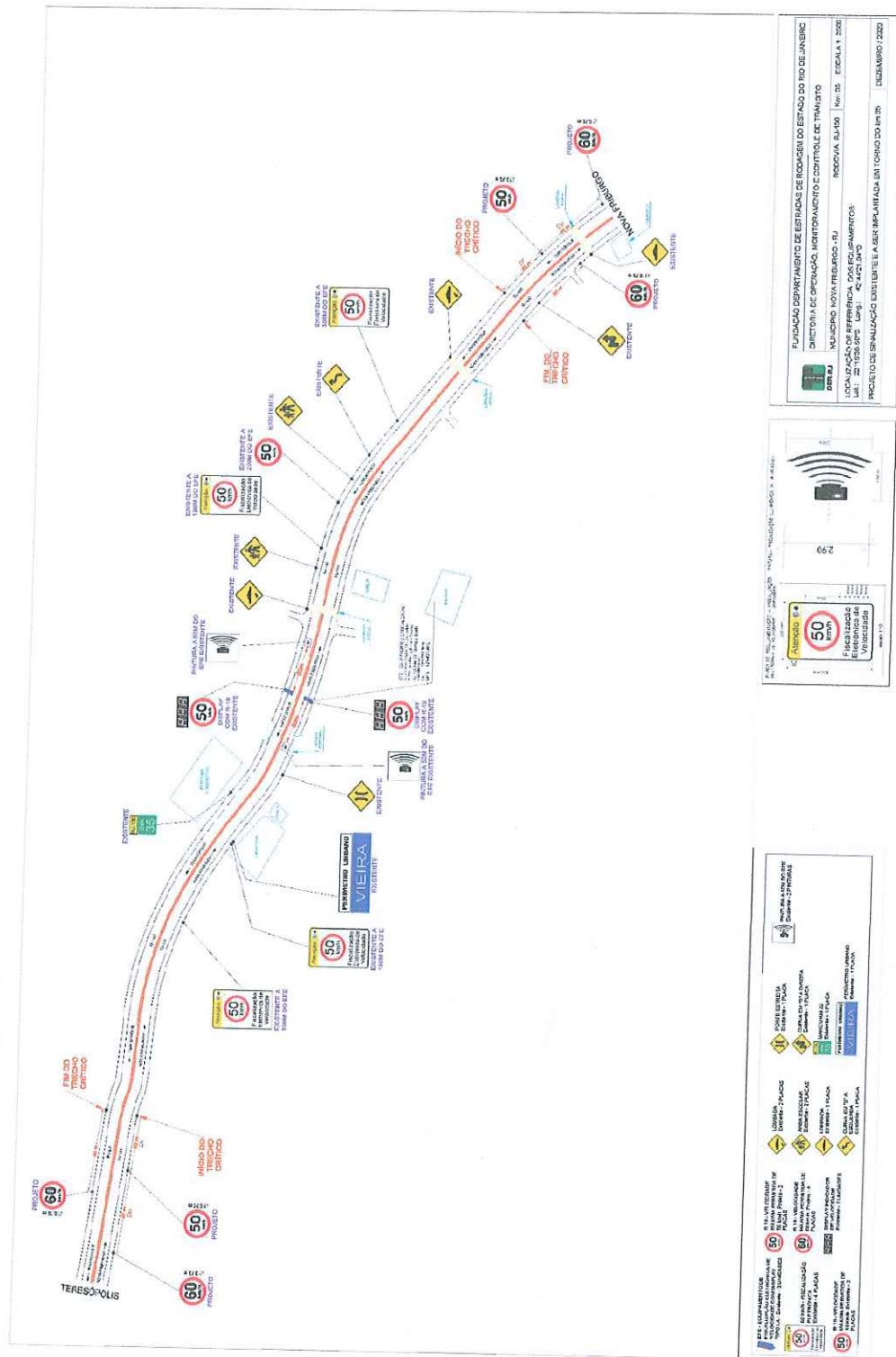
Diâmetro da placa (m): 0,75  
Distância de legibilidade (m): 120

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



RJ-130 km 35

#### 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:

RJ-130 km 35

| MUNICÍPIO   | UF | LOCALIDADE | RODOVIA | km | SENTIDO                        | TIPO                      | LATITUDE      | LONGITUDE     | VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h) |
|-------------|----|------------|---------|----|--------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|-------------------------------|
| Teresópolis | RJ | Vieira     | RJ-130  | 35 | Teresópolis para Nova Friburgo | I.A - Redução com Display | 22°15'36.29"S | 42°44'17.72"O | 50                            |

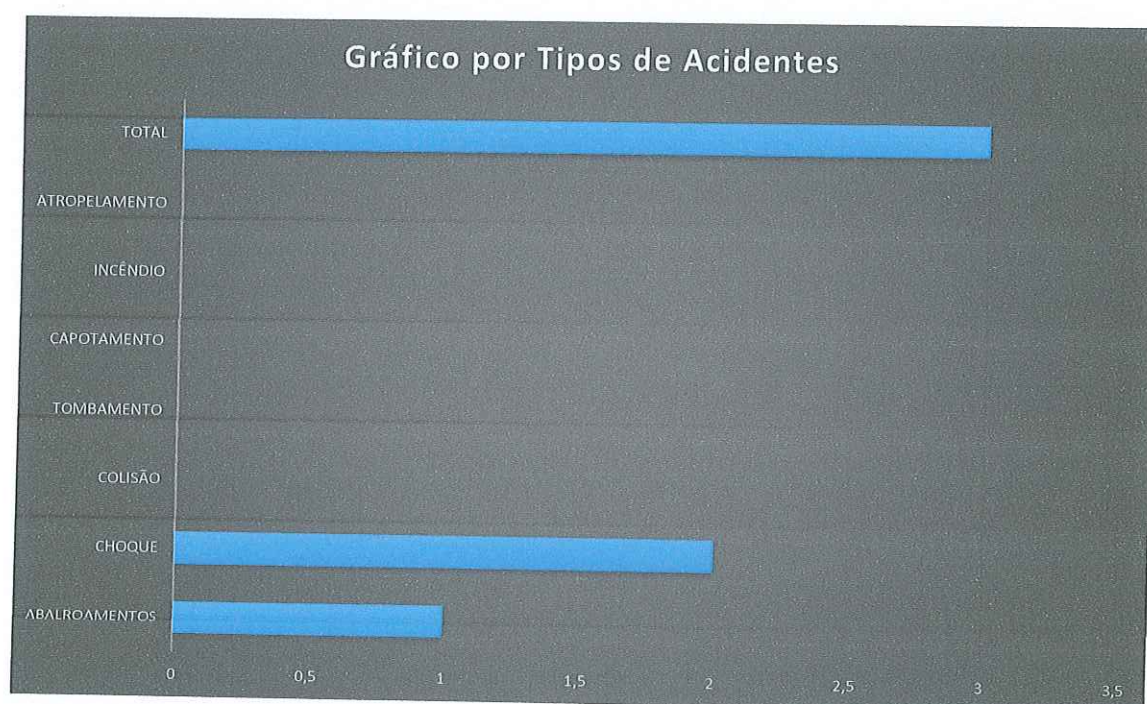
| MUNICÍPIO   | UF | LOCALIDADE | RODOVIA | km | SENTIDO                        | TIPO                      | LATITUDE      | LONGITUDE     | VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h) |
|-------------|----|------------|---------|----|--------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|-------------------------------|
| Teresópolis | RJ | Vieira     | RJ-130  | 35 | Nova Friburgo para Teresópolis | I.A - Redução com Display | 22°15'36.29"S | 42°44'17.72"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 |
| 1                  | 2      | 0       | 0          | 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 35

A localidade de Vieira, no km 35 da Rodovia RJ-130, apresenta fatores de risco, tais como:

Área Escolar.  
Travessia de Pedestres.  
Trânsito de Ciclistas.  
Área Residencial.  
Comércio.  
Entrada e saída de veículos.  
Igreja.  
Ponte estreita.





**Fotos dos Fatores de Risco do km 35 na Rodovia RJ-130:**

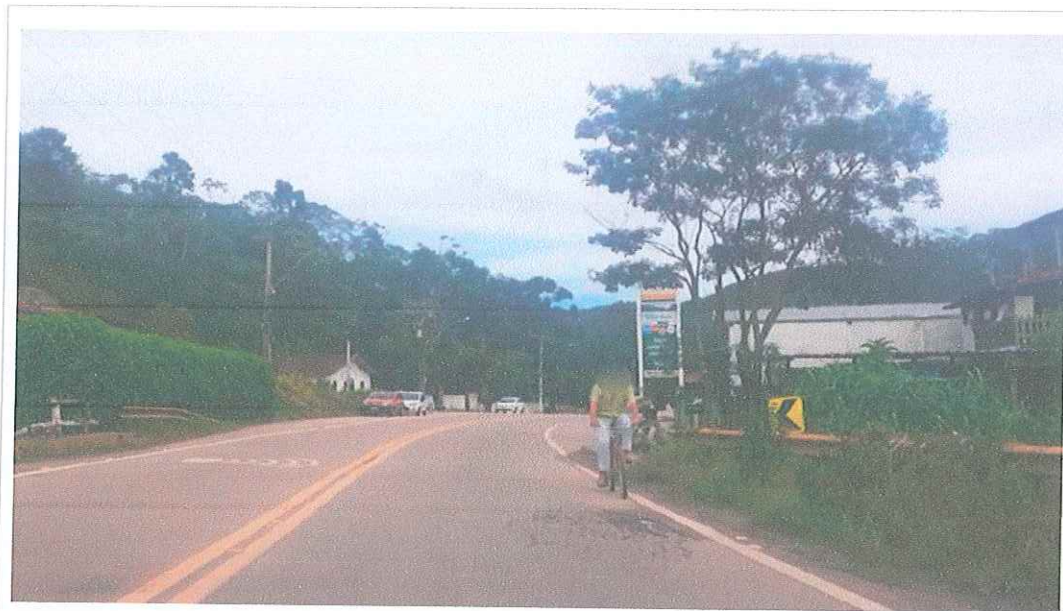


**Área Escolar**



**Travessia de pedestres**

Handwritten signatures in blue ink.



**Trânsito de ciclistas**



**Ponte estreita**

*[Handwritten signatures and marks in blue ink]*

**MATERIAL JORNALÍSTICO DE ACIDENTES OCORRIDOS**

Sem material jornalístico

The image shows several handwritten signatures in blue ink. On the left is a small, circular scribble. In the center is a tall, vertical signature. To its right are two smaller, more fluid signatures. Below the central signature is a horizontal signature that appears to be the letter 'B'.



**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.  
Existência de Lombada física.

Handwritten signatures and initials in blue ink. There are four distinct marks: a circular scribble on the left, a large stylized signature in the center, a smaller signature to its right, and a circular mark with a cross inside on the far right. Below the central signature is a large, stylized letter 'B'.

**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-130 km 35, Teresópolis, mereceu estudos diversos.

Aferiu-se nas contagens, um VMD (Valor Médio Diário) de 2404 para o sentido Nova Friburgo e 2338 para o sentido Teresópolis

No gráfico de 85 percentil obteve-se uma velocidade de 79 km/h para Nova Friburgo e 82 km/h para Teresópolis.

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

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 (I.A) no limite de 50 km/h na rodovia RJ-130 no km 35 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