



**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-142
km 46**

OUTUBRO/23

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



1

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-142**
Que liga o município de Nova Friburgo
Ao município de Casimiro de Abreu
No km 46,0
No município de Casimiro de Abreu

Coordenadas GPS do km 46

Sentido crescente:

Latitude: 22°22'18.73"S

Longitude: 42°12'35.68"O

Sentido decrescente:

Latitude: 22°22'18.73"S

Longitude: 42°12'35.68"O

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



MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Ponto A

km 46

Ponto B

[Handwritten signatures and initials]

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****2.1 Endereço:**

2.1.1 RODOVIA: RJ-142 km 46 - Casimiro de Abreu / RJ

2.1.2 Logradouro: RJ-142 Casimiro de Abreu - Casimiro de Abreu / RJ

2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado

2.2.1 Crescente: Nova Friburgo / RJ > Casimiro de Abreu / RJ - Faixa(s):

2.2.2 Decrescente: Casimiro de Abreu / RJ > Nova Friburgo / RJ - Faixa(s):

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 Ative	<input checked="" type="checkbox"/> 2.7.2 Declive	<input 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



2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD):Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): **1100**

Sentido Casimiro de Abreu

Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): **1.433**

Sentido Nova Friburgo

2.9 Trânsito de Vulneráveis:

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

2.10 Obras de Arte:

<input type="checkbox"/> 2.10.1 Passarela	<input type="checkbox"/> 2.10.2 Passagem subterrânea	<input type="checkbox"/> 2.10.3 Viaduto	<input type="checkbox"/> 2.10.4 Ponte
<input type="checkbox"/> 2.10.5 Pórtico	<input type="checkbox"/> 2.10.6 Linha Férrea	<input type="checkbox"/> 2.10.7 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-142 classificada como Via Rural com características urbanas dupla com uma faixa por sentido, temos de acordo com a tabela 1:

Classificação Viária Art. 60 CTB	Indicadores físicos	Nº de faixas de trânsito por sentido	Velocidade máxima regulamentada por R19 em trecho anterior
Rural com características urbanas	Pista simples	1	50 km/h

Velocidade máxima permitida: **40 km/h**

3.2 Redução dos Limites de Velocidade:

3.2.1 Estudo de Percepção/Reação do condutor:

Cálculo da Dp

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

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

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

Distância de Percepção+Reação
 Distância de frenagem

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

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

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

$$D_{pr} = (V_o \times 2,5) / 3,6$$

Vo = 50 km/h
 Dpr = 34,72 km/h
 Distância de percepção e reação do motorista = **34,72 m**

3.2.2

Cálculo da Dfr

Cálculo da Dfr = Distância de frenagem
 desacel

assim, a

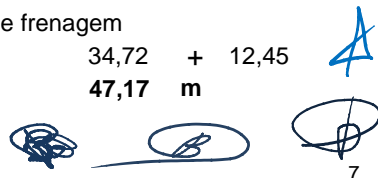
$$D_{fr} = (V_o^2 - V_f^2) / 72,3$$

Vo = 50 km/h
 Vf = 40 km/h
 Distância de frenagem = **12,45 m**

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

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = 34,72 + 12,45$$

$$(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **47,17 m**$$



3.2 Redução dos Limites de Velocidade - continuação

Considerando-se os valores obtidos nos subitens 3.2.1 e 3.2.2 temos:

(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **47,17 m**

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

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

$V_f = 40 \text{ km/h}$

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 = **48 m**

Dp utilizada = **48 m**

3.2.3 Estudo sobre a Legibilidade da Placa R-19:

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

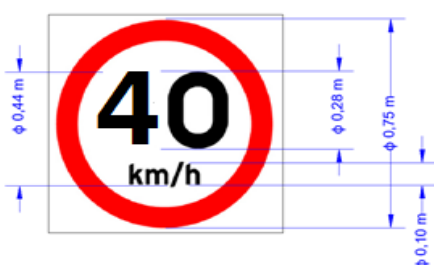


Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

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

Diâmetro da placa (m): **0,75 m**

Distância de legibilidade (m): **120 m**

Como a Dp utilizada é de **48 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. - Continuação

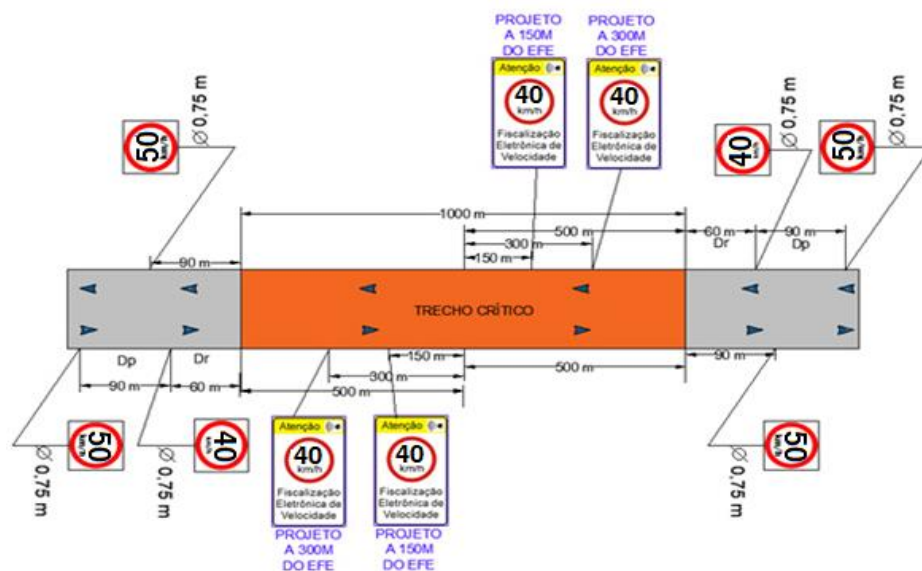
Classificação Viária Art. 60 CTB : Rural com características Urbanas

Velocidade Inicial 50 km/h
Velocidade praticada 40 km/h

a- Cálculo da distância de reserva, conforme tabela $D_r = 50$ m (máximo) a 35 m.		
b- Cálculo da distância de percepção/reação e frenagem, conforme tabela		$D_p = 48$ m
c- Valor da distância de legibilidade, de placas com diâmetro igual a	0,75 m	$D_L = 120$ m
d- Como a distância de percepção / reação e frenagem é menor que a distância de legibilidade, não é necessário utilizar sinais R-19 com valores intermediários de velocidade.		

Velocidades (km/h)		Aplicação das Tabelas			Distâncias obtidas	
Inicial (Vo)	Final (Vf)	ϕ da placa (m)	DL (m)	Dp (m)	Dmín (m)	Dmáx (m)
50	40	0,75	120	48	48	120

Sinalização geral para redução de velocidade de



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

Velocidade regulamentada: 50 km/h

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

Velocidade praticada (85 percentil): 62 km/h Sentido: Casimiro de Abreu
Velocidade praticada (85 percentil): 55 km/h Sentido: Nova Friburgo

(Assinaturas)

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

Sentido: Nova Friburgo para Casimiro de Abreu

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	293
11-20	183
21-30	9.110
31-40	17.645
41-50	1.685
51-60	526
61-70	133
71-80	34
81-90	2
91-100	0
101-110	0
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	0
	29.611

Sentido: Casimiro de Abreu para Nova Friburgo

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	161
11-20	224
21-30	13.879
31-40	24.336
41-50	1.323
51-60	235
61-70	48
71-80	13
81-90	3
91-100	0
101-110	0
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	0
	40.222

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:

Nova Friburgo

 para

Casimiro de Abreu

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	293	0,989%	0,99%
11-20	15	183	0,618%	1,61%
21-30	25	9.110	30,766%	32,37%
31-40	35	17.645	59,589%	91,96%
41-50	45	1.685	5,690%	97,65%
51-60	55	526	1,776%	99,43%
61-70	65	133	0,449%	99,88%
71-80	75	34	0,115%	99,99%
81-90	85	2	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	0	0,000%	100,00%
		29.611		

Sentido:

Casimiro de Abreu

 para

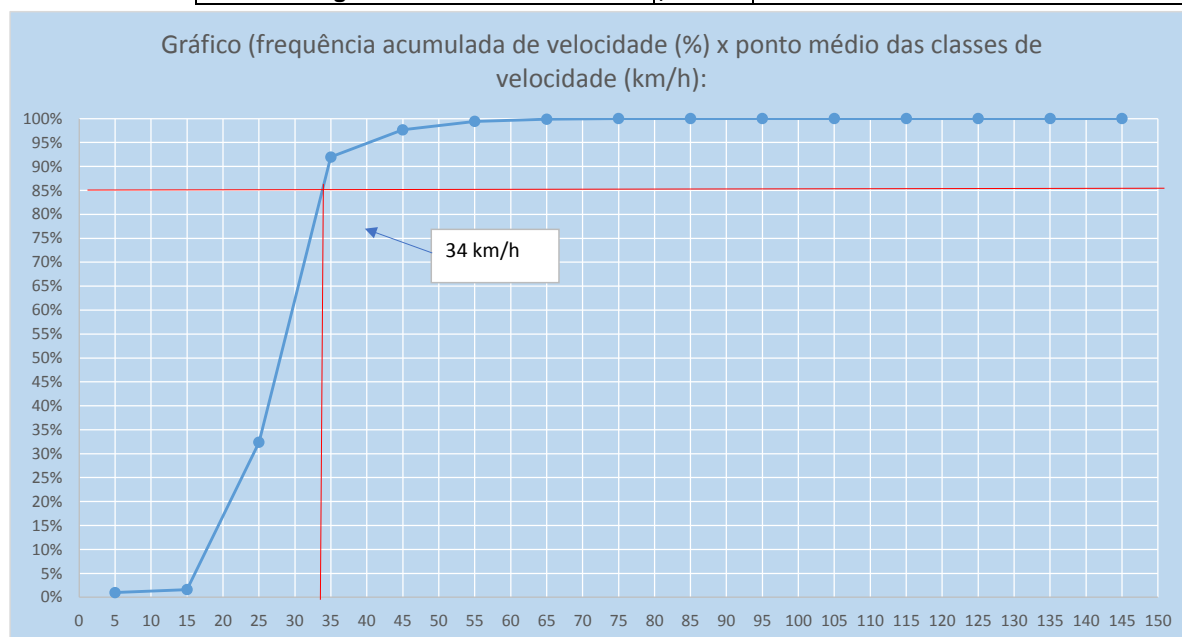
Nova Friburgo

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	161	0,400%	0,40%
11-20	15	224	0,557%	0,96%
21-30	25	13.879	34,506%	35,46%
31-40	35	24.336	60,504%	95,97%
41-50	45	1.323	3,289%	99,26%
51-60	55	235	0,584%	99,84%
61-70	65	48	0,119%	99,96%
71-80	75	13	0,032%	99,99%
81-90	85	3	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	0	0,000%	100,00%
		40.222		

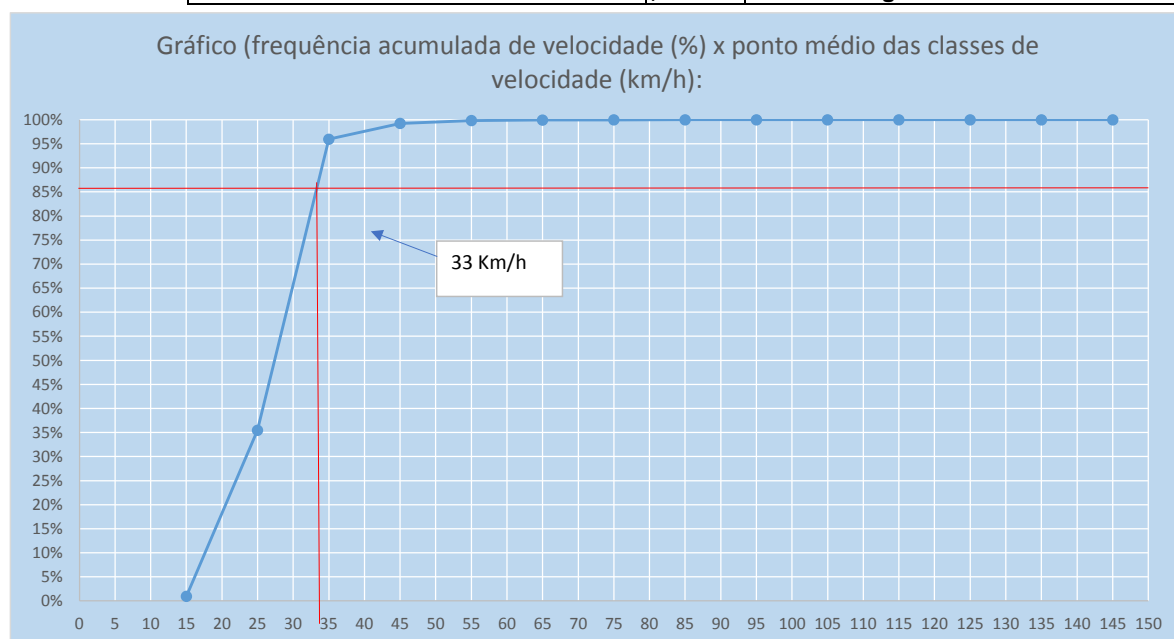


3.4.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

Sentido: **Nova Friburgo** para **Casimiro de Abreu**



Sentido: **Casimiro de Abreu** para **Nova Friburgo**



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:

Nova Friburgo

 para

Casimiro de Abreu

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	17
11-20	241
21-30	10.559
31-40	20.676
41-50	1.320
51-60	157
61-70	30
71-80	5
81-90	0
91-100	0
101-110	0
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	0
	33.005

VDM = 1100

Sentido:

Casimiro de Abreu

 para

Nova Friburgo

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
< 10	48
11-20	269
21-30	14.775
31-40	26.322
41-50	1.385
51-60	157
61-70	31
71-80	6
81-90	4
91-100	1
101-110	0
111-120	0
121-130	0
131-140	0
≥ 141	0
	42.998

VDM = 1.433

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: Nova Friburgo para Casimiro de Abreu

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	17	0,052%	0,05%
11-20	15	241	0,730%	0,78%
21-30	25	10.559	31,992%	32,77%
31-40	35	20.676	62,645%	95,42%
41-50	45	1.320	3,999%	99,42%
51-60	55	157	0,476%	99,89%
61-70	65	30	0,091%	99,98%
71-80	75	5	0,015%	100,00%
81-90	85	0	0,000%	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	0	0,000%	100,00%
		33.005		

Sentido: Casimiro de Abreu para Nova Friburgo

Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
< 10	5	48	0,112%	0,11%
11-20	15	269	0,626%	0,74%
21-30	25	14.775	34,362%	35,10%
31-40	35	26.322	61,217%	96,32%
41-50	45	1.385	3,221%	99,54%
51-60	55	157	0,365%	99,90%
61-70	65	31	0,072%	99,97%
71-80	75	6	0,014%	99,99%
81-90	85	4	0,009%	100,00%
91-100	95	1	0,002%	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	0	0,000%	100,00%
		42.998		

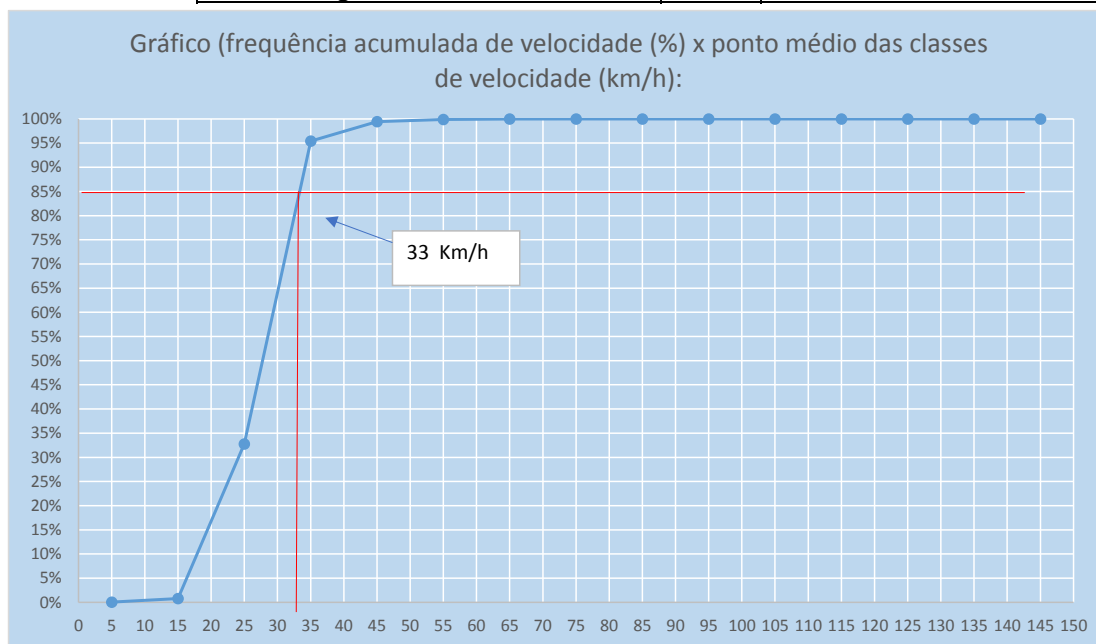
3.5.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h)):

Sentido:

Nova Friburgo

 para

Casimiro de Abreu

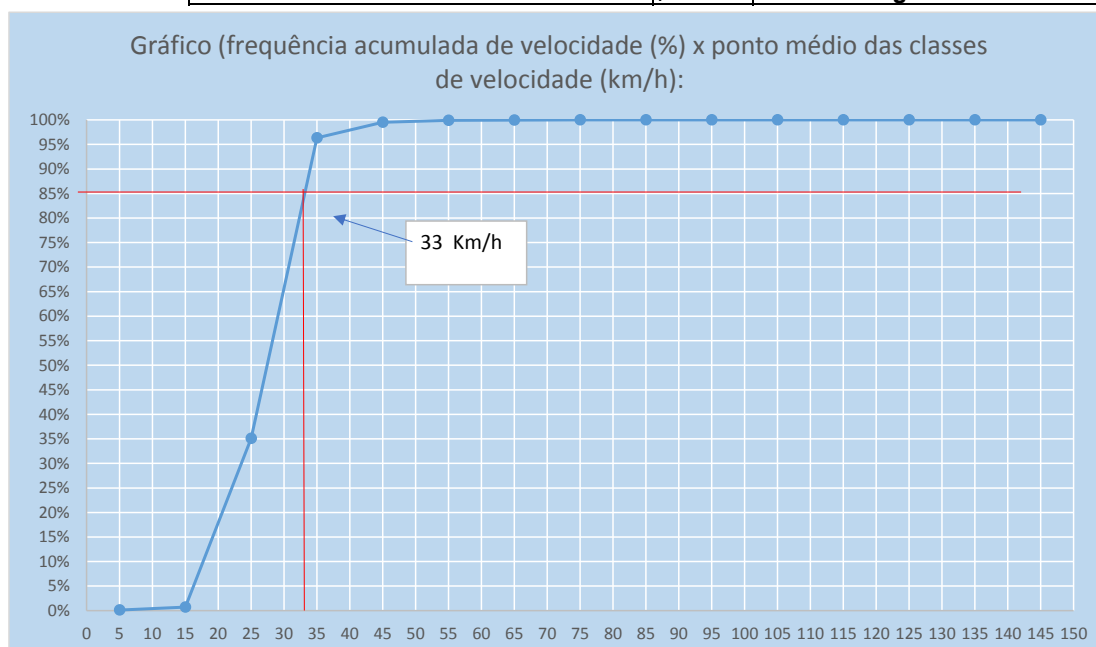


Sentido:

Casimiro de Abreu

 para

Nova Friburgo



3.5.4 Data: ____/____/____

3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h): 40 km/h

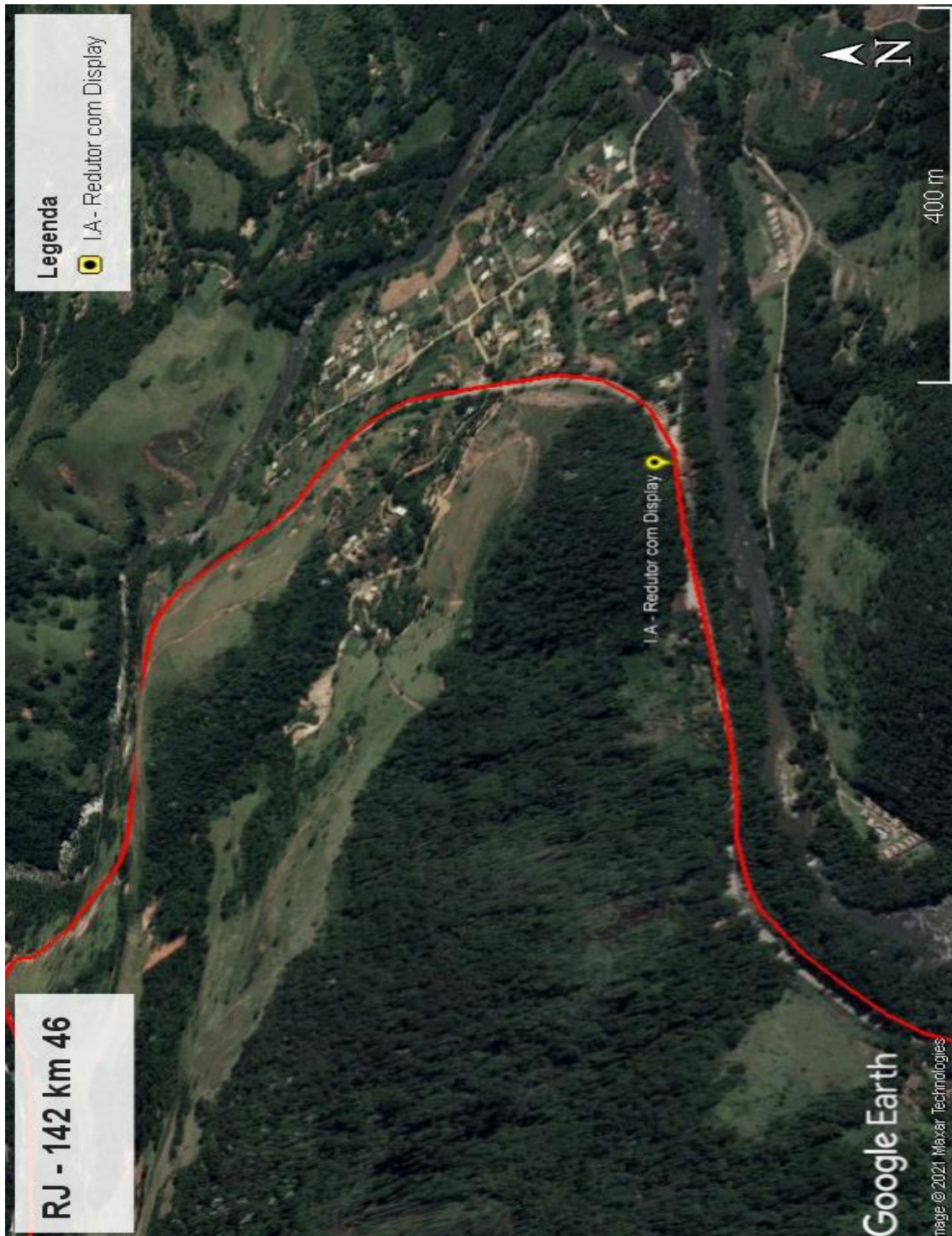
A

B

C

4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO:

4.1 Imagem com Vista Aérea do Local antes da Instalação:



Handwritten signatures and initials in blue ink.

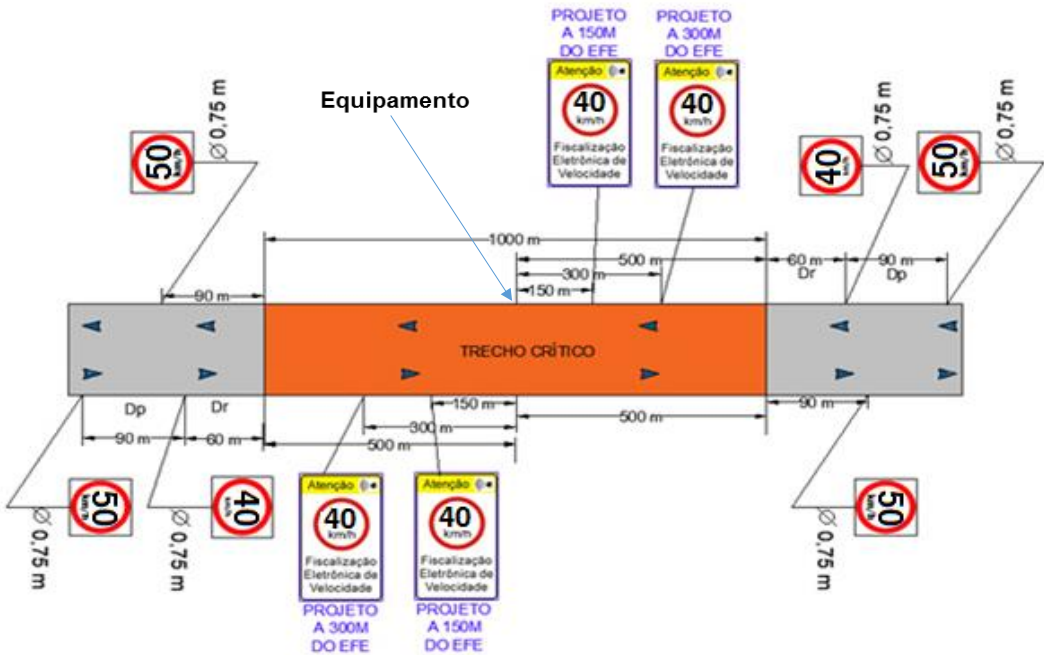
4.2 Imagem com Vista Terrestre do Local antes da Instalação:



A 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:



LOCALIZAÇÃO													
X	R-19 de 50 km/h à 650m - Sentido Crescente												
X	R-1950 km/h à 590m após o Equipamento - Sentido Decrescente												
X	R-19 de 40 km/h à 560m - Sentido Crescente												
	R-19 à 450m - Sentido Crescente												
	R-19 à 360m - Sentido Crescente												
X	Sinalização Composta: R-19 km/h + FE à 300m - Sentido Crescente												
X	Sinalização Composta: R-19 50 km/h + FE à 150m - Sentido Crescente												
X	R-19 de40 km/h junto ao Equipamento Sentido Crescente												
	Equipamento												
X	R-19 de 40 km/h junto ao Equipamento - Sentido Decrescente												
X	Sinalização Composta - R-19 + FE à 150m - Sentido Decrescente												
X	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												
X	R-19 de 40 km/h à 560m - Sentido Decrescente												
X	R-19 de50 km/h à 590m após o Equipamento - Sentido Crescente												
X	R-19 DE 50 km/h à 650m - Sentido Decrescente												

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

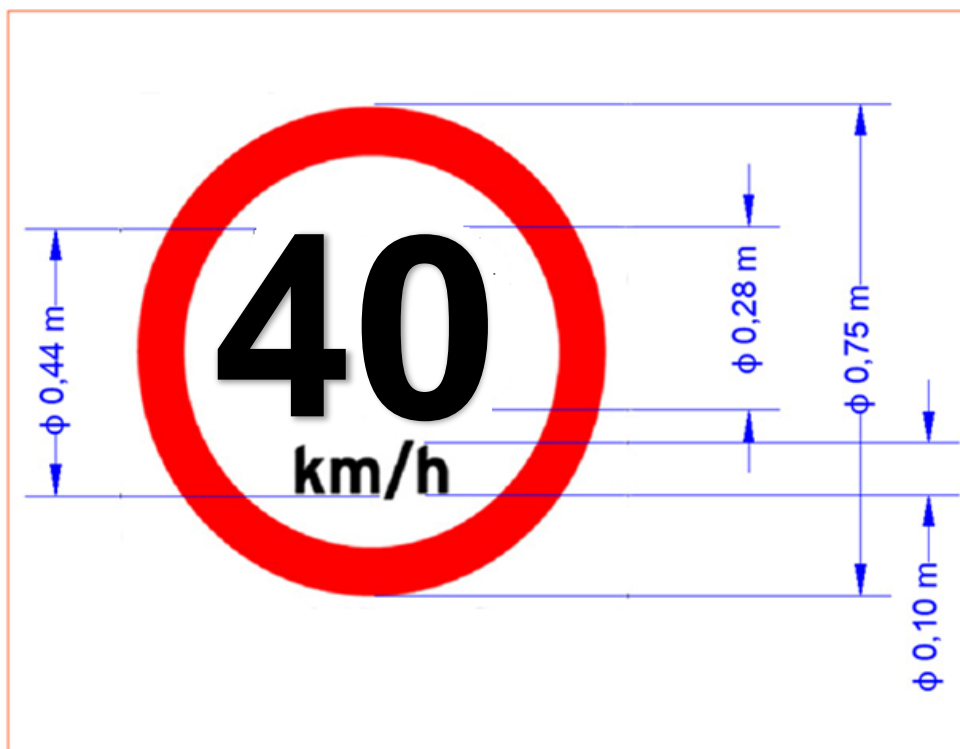


Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

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

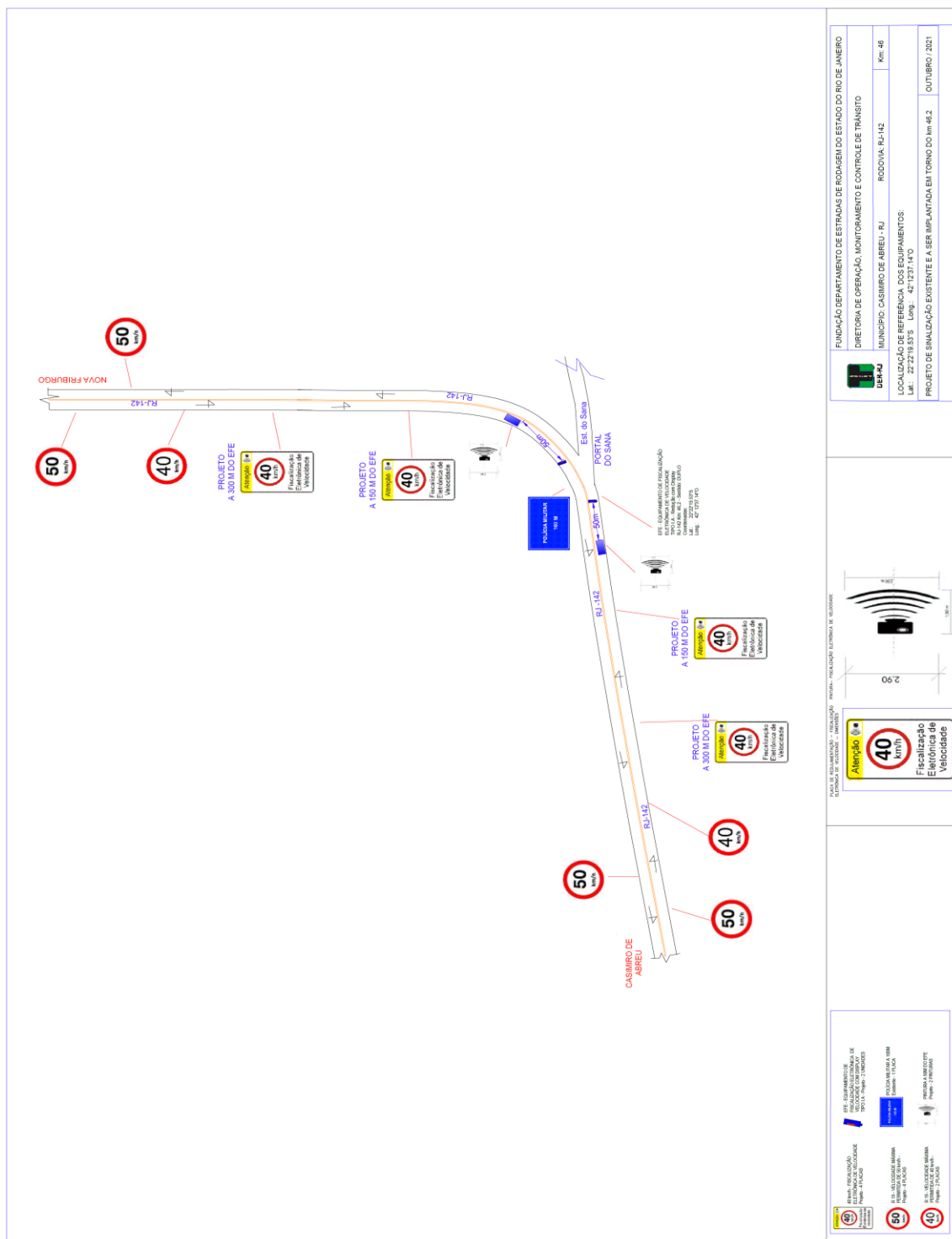
Diâmetro da placa (m): **0,75**

Distância de legibilidade (m): **120**

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

(Assinaturas manuscritas)

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 Ggabinete e do Iluminador e demais sinalizações:



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

MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
Casimiro de Abreu	RJ	Casimiro de Abreu	RJ-142	46	Nova Friburgo para Casimiro de Abreu	I.A - Redutor de Velocidade com Display	22°22'18.73"S	42°12'35.68"O	40

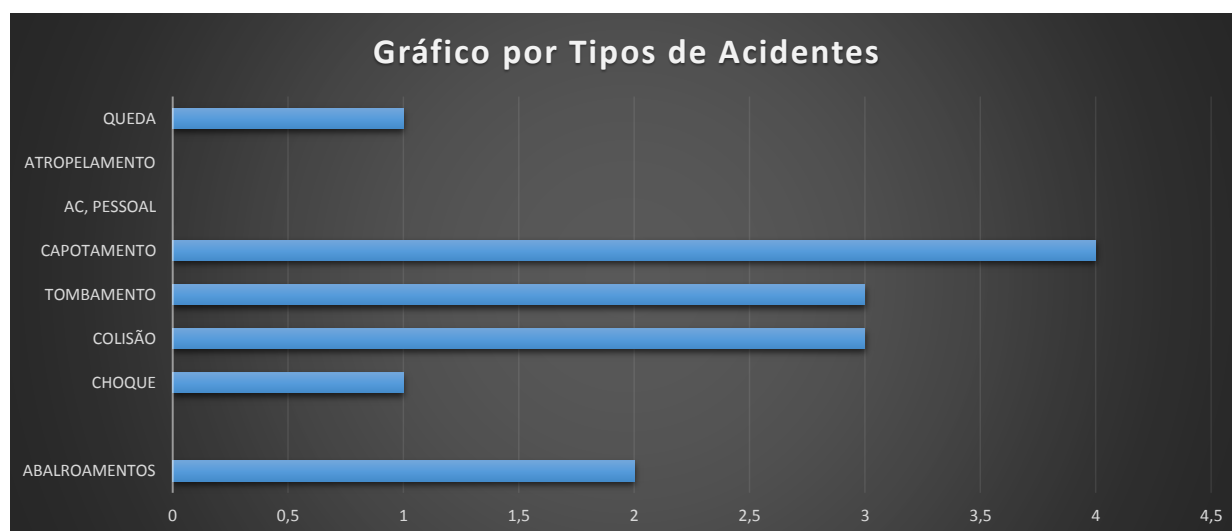
MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
Casimiro de Abreu	RJ	Casimiro de Abreu	RJ-142	46	Casimiro de Abreu para Nova Friburgo	I.A - Redutor de Velocidade com Display	22°22'18.73"S	42°12'35.68"O	40

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	AC, PESSOAL	ATROPELAMENTO	QUEDA	TOTAL
2	1	3	3	4	0	0	1	14



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

A localidade de Casimiro de Abreu, no km 46 da Rodovia RJ-142, apresenta fatores de risco, tais como:

Trânsito de ciclistas.

Ponto de ônibus

Travessia de pedestre

Curvas (ative e declive)

Entrada e saída de veículos

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