



**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-186
km 17
DEZEMBRO/2020**

[Handwritten signatures in blue ink]

INDICE

• APRESENTAÇÃO	1
• OBJETIVO	3
• MAPA DE LOCALIZAÇÃO	4
RESOLUÇÃO N. ° 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

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

APRESENTAÇÃO

Há muito que o desenvolvimento socioeconômico de nosso Estado vem gerando benefícios e fomentando condições que nos permitem manter a importante posição de segunda economia brasileira. A introdução dos veículos de linha econômica, e os constantes incentivos fiscais do Governo Federal, permitiram que muitos cidadãos brasileiros adquirissem seus veículos.

No que tange o nosso foco que são as rodovias e vias expressas estaduais, os números apontam um crescimento muito expressivo, necessitando que nossas autoridades de trânsito intervenham de forma a manter a ordem e a segurança viária.

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

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER/ RJ, vem ao longo dos anos capacitando suas Diretorias setoriais a exercerem com plenitude suas atribuições e afazeres, correspondendo às exigências legais para por em prática as tecnologias disponíveis para fiscalização da velocidade em nossas rodovias.

São inúmeros os malefícios sociais e econômicos advindos com a falta de fiscalização em nossas rodovias. Muitos passos vêm sendo dados para melhor tratar a redução do número de acidentes nas rodovias estaduais, monitorando a velocidade e obrigando os motoristas a reduzirem a velocidade nos trechos identificados como pontos críticos.

Pontos críticos ou segmentos críticos em trechos rodoviários, são trechos ou locais que apresentam taxas de acidentes ou elevado número de eventos de conflito. São fatores decisivos para: a ocorrência de acidentes; o volume de veículos, associado à aproximação de interseções; trechos em curva; trechos com visibilidade precária; travessia de pedestres; pontos de ônibus; escolas; áreas agrícolas e áreas de lazer.

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



O DER/RJ vêm recebendo uma série de pedidos e ofícios de autoridades locais para que seja feita a fiscalização eletrônica de velocidade para conter uma sucessiva incidência de acidentes que vem causando muito transtorno àquela rodovia a seus usuários.

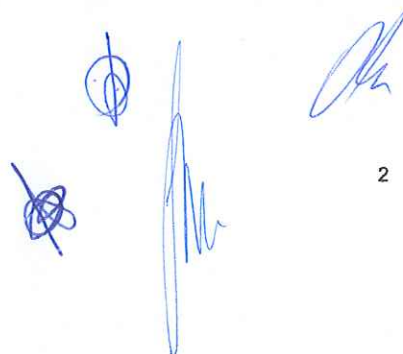
Este corpo técnico da Diretoria de Operação, Monitoramento e Controle de Trânsito do DER/RJ, recebeu a incumbência de desenvolver, com base nos seus estudos do monitoramento do tráfego circulante nas rodovias estaduais, estudos que demonstrem a necessidade ou não do uso de equipamento redutor de velocidade na rodovia RJ-186.

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.



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a circular stamp and several scribbled marks.

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-186, que liga o município de Santo Antônio de Pádua ao município de Bom Jesus do Itabapoana, no km 17 no município de Santo Antônio de Pádua.

Coordenadas GPS do km 17

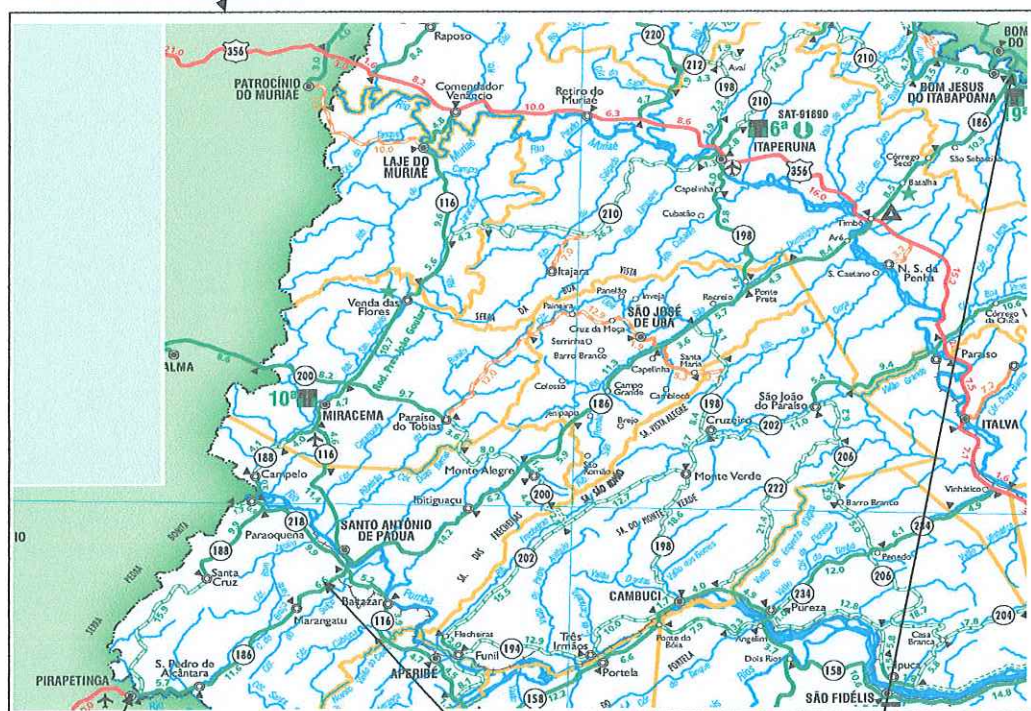
Latitude: 21°35'17.84"S

Longitude: 42°13'16.47"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 several handwritten signatures in blue ink. There are four distinct signatures: one on the left, a large one in the center, and two smaller ones on the right. A long horizontal line is drawn below the central signature.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO



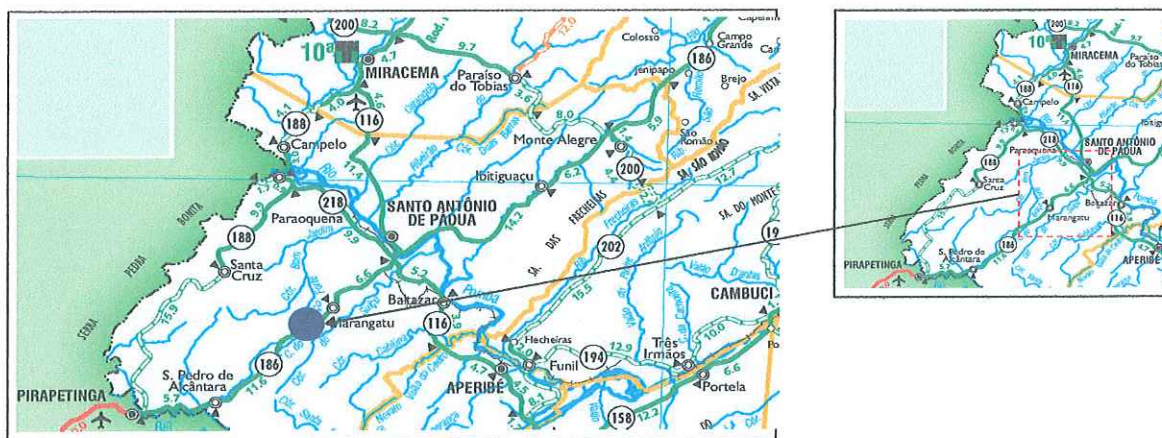
Ponto A

Km 17

Ponto B



MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Localização do(s) equipamento(s) de fiscalização eletrônica no km 17 da Rodovia RJ-186

Sentido Duplo (Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana e Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua)		
Coordenadas	Latitude	21°35'17.84"S
	Longitude	42°13'16.47"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-186- km 17 - Santo Antônio de Pádua/RJ**2.1.2 Logradouro:** RJ-186 Santo Antônio de Pádua - Santo Antônio de Pádua/RJ**2.2 Sentido do Fluxo Fiscalizado****2.2.1 Crescente:** (Santo Antônio de Pádua/RJ>Bom Jesus do Itabapoana/RJ) - Faixa(s): 1**2.2.2 Decrescente:** (Bom Jesus do Itabapoana/RJ>Santo Antônio de Pádua/RJ) - Faixa(s): 2**2.2.3 Ambos os Sentidos** (Santo Antônio de Pádua/RJ>Bom Jesus do Itabapoana/RJ) e (Bom Jesus do Itabapoana/RJ>Santo Antônio de Pádua/RJ)**2.3 Classificação Viária (art. 60 do CTB):**

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

2.4 Tipo de Via:

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

2.5 Tipo de Pista:

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

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

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

2.8 Volume Médio Diário de Veículos (VMD):

- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 2457 (Sentido Bom Jesus do Itabapoana)
- Fluxo Veicular na pista fiscalizada (VMD): 2605 (Sentido Santo Antônio de Pádua)

2.9 Trânsito de Vulneráveis:

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

2.10 Obras de Arte:

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

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

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

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:

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

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

Distância de percepção e reação do motorista = 41,67 m

3.2.2 Estudo de Frenagem em função da redução:

Cálculo da Dfr

Cálculo da Dfr = Distância de frenagem

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

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

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

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

Distância de frenagem = 15,21 m

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

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

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



3.2 Redução dos Limites de Velocidade - continuação

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

(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **56,88 m**

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

$V_o = 60$ km/h

$V_f = 50$ km/h

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

$V_o \backslash V_f$	110	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0
120	115	144	170	194	215	233	248	260	270	277	281	283
110		105	132	155	176	194	209	222	231	238	242	244
100			96	119	140	158	173	186	195	202	206	208
90				86	107	125	140	152	162	169	173	175
80					76	94	109	122	132	139	143	144
70						67	82	94	104	111	115	116
60							57	69	79	86	90	91
50								47	57	64	68	69
40									37	44	49	50
30										28	32	33
20											18	19
10												8

Pela tabela (Dp) obtemos:

(distância de percepção + distância de reação) + distância de frenagem = **57 m**

Dp utilizada = **57 m**

3.2.3 Estudo sobre a Legibilidade da Placa R-19:

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

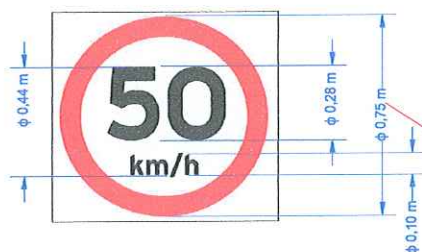


Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

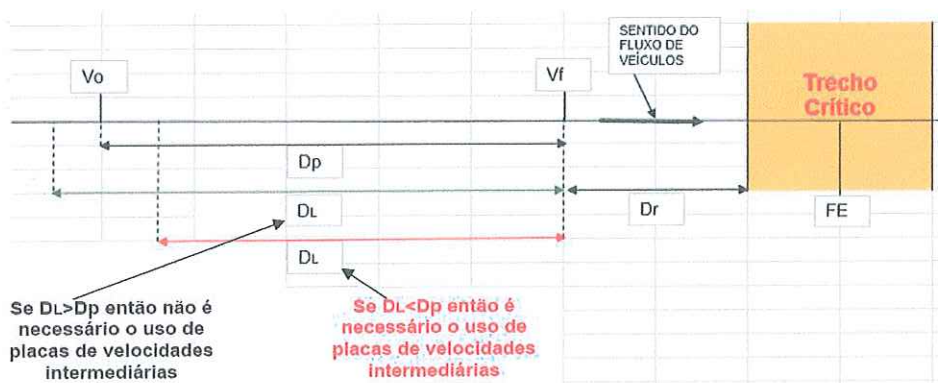
Diâmetro da placa ϕ (m)	Distância de legibilidade D_L (m)
1,20	200
1,00	160
0,75	120
0,50	80

Diâmetro da placa (m): 0,75

Distância de legibilidade (m): 120

Como a D_p utilizada é de 57 metros, 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.

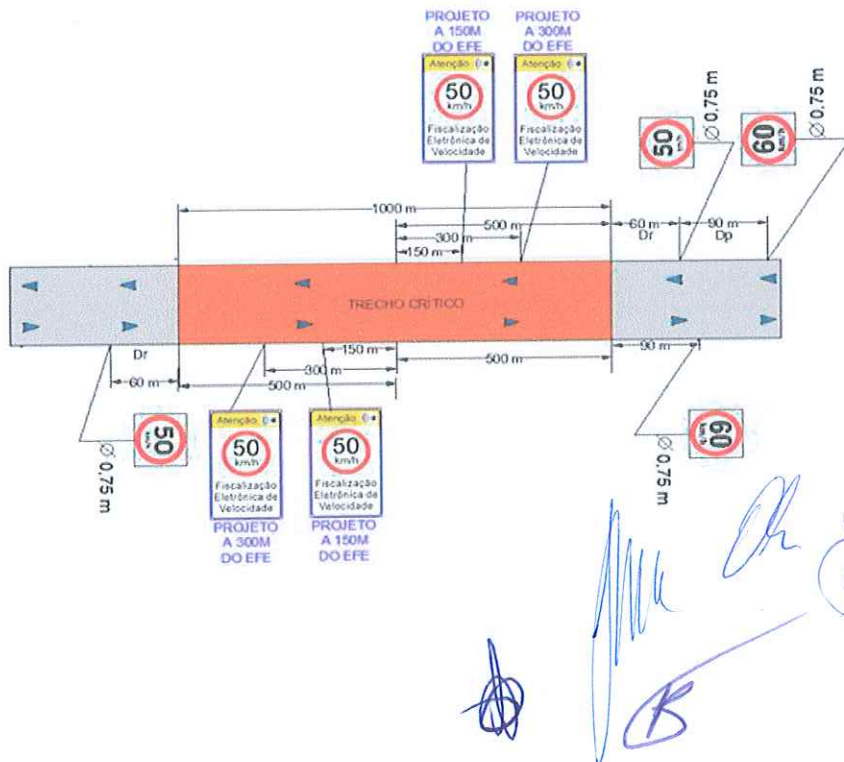
b- Cálculo da distância de percepção/reação e frenagem, conforme tabela $D_p = 57$ m

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

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

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

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



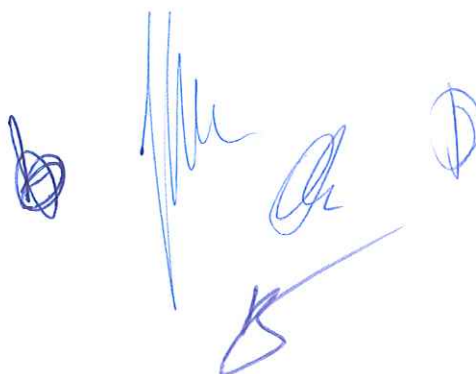
3.3 - Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: 60 km/h

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

Velocidade praticada (85 percentil): 81 km/h (Sentido Bom Jesus do Itabapoana)

Velocidade praticada (85 percentil): 82 km/h (Sentido Santo Antônio de Pádua)

A collection of handwritten signatures in blue ink, including a circular stamp on the left, a large stylized signature in the center, and several smaller signatures and initials to the right and below.

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

Sentido Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	35
20-29	40
30-39	50
40-49	396
50-59	2.268
60-69	5.246
70-79	5.025
80-89	2.571
90-99	1.128
100-109	356
110-119	73
120-129	8
130-139	1
>140	0
	17.197

Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	51
20-29	22
30-39	44
40-49	553
50-59	2.538
60-69	4.569
70-79	5.437
80-89	3.229
90-99	1.389
100-109	343
110-119	50
120-129	5
130-139	3
>140	0
	18.233

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 Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana

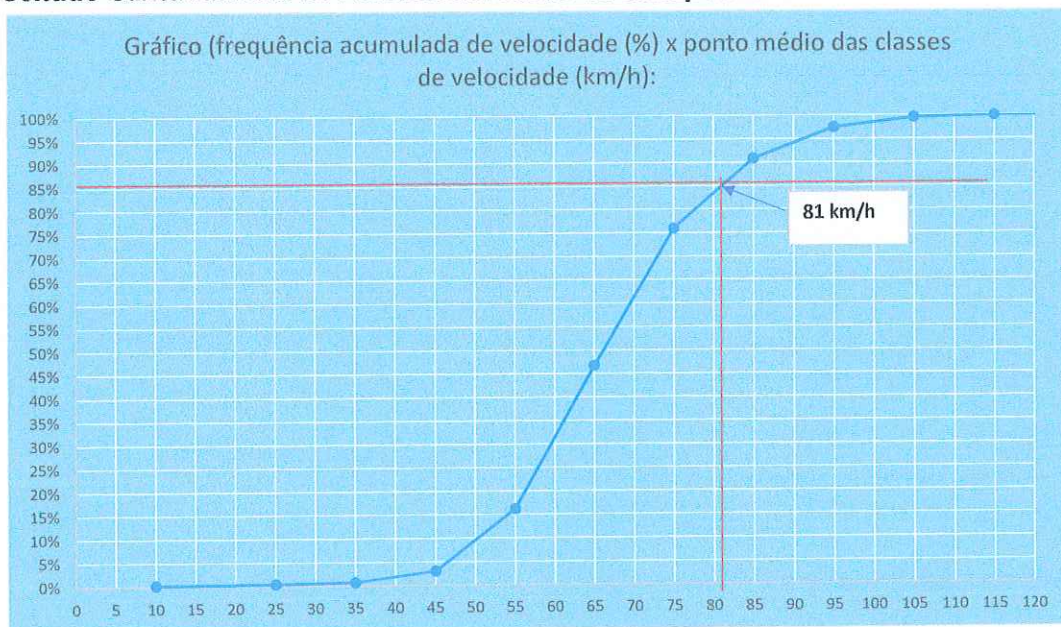
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	35	0,20%	0,20%
20-29	25	40	0,23%	0,44%
30-39	35	50	0,29%	0,73%
40-49	45	396	2,30%	3,03%
50-59	55	2.268	13,19%	16,22%
60-69	65	5.246	30,51%	46,72%
70-79	75	5.025	29,22%	75,94%
80-89	85	2.571	14,95%	90,89%
90-99	95	1.128	6,56%	97,45%
100-109	105	356	2,07%	99,52%
110-119	115	73	0,42%	99,95%
120-129	125	8	0,05%	99,99%
130-139	135	1	0,01%	100,00%
>140	170	0	0,00%	100,00%
		17.197		

Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua

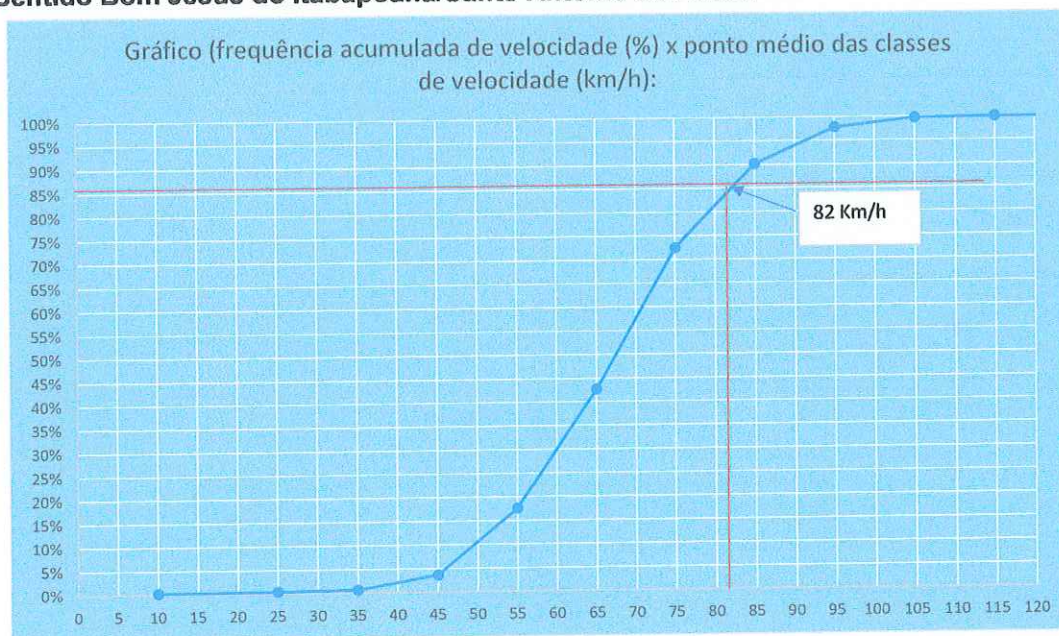
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	51	0,28%	0,28%
20-29	25	22	0,12%	0,40%
30-39	35	44	0,24%	0,64%
40-49	45	553	3,03%	3,67%
50-59	55	2.538	13,92%	17,59%
60-69	65	4.569	25,06%	42,65%
70-79	75	5.437	29,82%	72,47%
80-89	85	3.229	17,71%	90,18%
90-99	95	1.389	7,62%	97,80%
100-109	105	343	1,88%	99,68%
110-119	115	50	0,27%	99,96%
120-129	125	5	0,03%	99,98%
130-139	135	3	0,02%	100,00%
>140	170	0	0,00%	100,00%
		18.233		

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 Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana



Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua



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 Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	35
20-29	40
30-39	50
40-49	396
50-59	2.268
60-69	5.246
70-79	5.025
80-89	2.571
90-99	1.128
100-109	356
110-119	73
120-129	8
130-139	1
>140	0
	17.197

Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua

Intervalo de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais
01-19	51
20-29	22
30-39	44
40-49	553
50-59	2.538
60-69	4.569
70-79	5.437
80-89	3.229
90-99	1.389
100-109	343
110-119	50
120-129	5
130-139	3
>140	0
	18.233

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 Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana

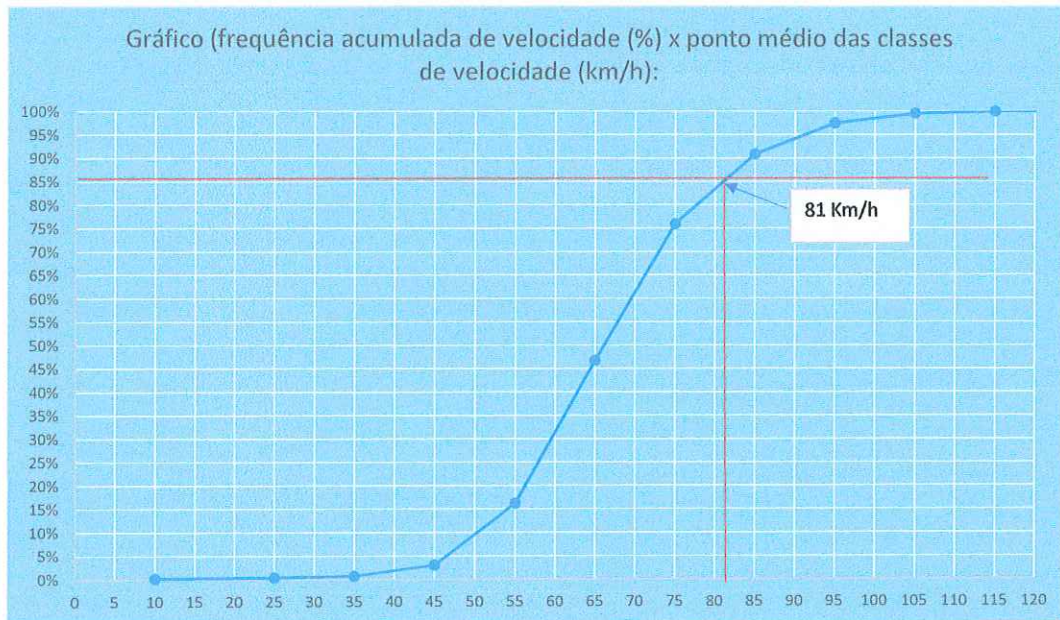
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	35	0,20%	0,20%
20-29	25	40	0,23%	0,44%
30-39	35	50	0,29%	0,73%
40-49	45	396	2,30%	3,03%
50-59	55	2.268	13,19%	16,22%
60-69	65	5.246	30,51%	46,72%
70-79	75	5.025	29,22%	75,94%
80-89	85	2.571	14,95%	90,89%
90-99	95	1.128	6,56%	97,45%
100-109	105	356	2,07%	99,52%
110-119	115	73	0,42%	99,95%
120-129	125	8	0,05%	99,99%
130-139	135	1	0,01%	100,00%
>140	170	0	0,00%	100,00%
		17.197		

Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua

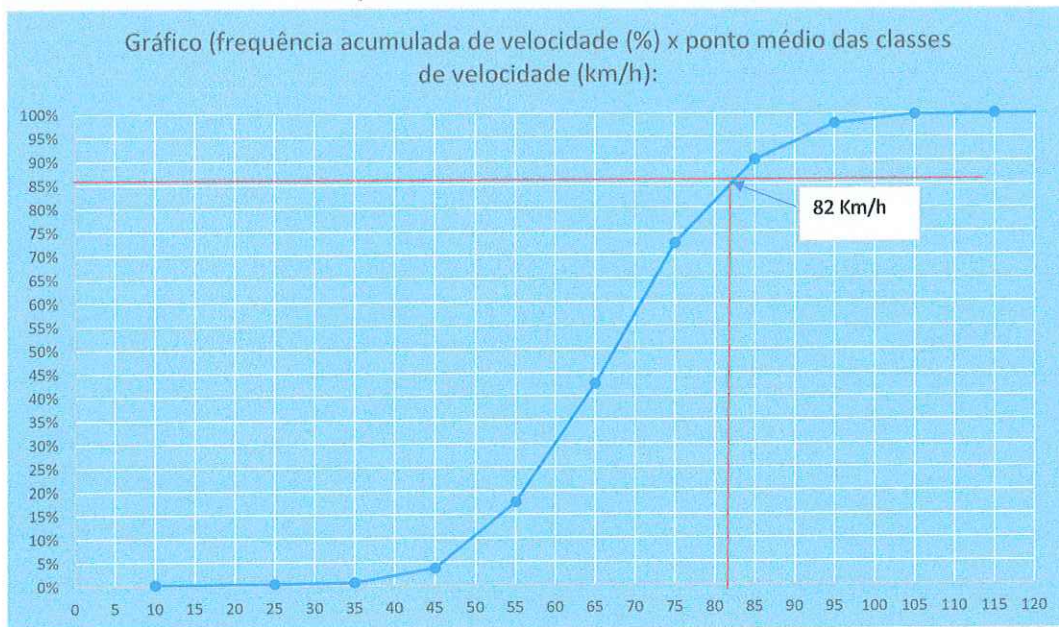
Intervalo de Classe (km/h)	Ponto Médio de Classe (km/h)	Frequência das velocidades pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)
01-19	10	51	0,28%	0,28%
20-29	25	22	0,12%	0,40%
30-39	35	44	0,24%	0,64%
40-49	45	553	3,03%	3,67%
50-59	55	2.538	13,92%	17,59%
60-69	65	4.569	25,06%	42,65%
70-79	75	5.437	29,82%	72,47%
80-89	85	3.229	17,71%	90,18%
90-99	95	1.389	7,62%	97,80%
100-109	105	343	1,88%	99,68%
110-119	115	50	0,27%	99,96%
120-129	125	5	0,03%	99,98%
130-139	135	3	0,02%	100,00%
>140	170	0	0,00%	100,00%
		18.233		

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 Santo Antônio de Pádua/Bom Jesus do Itabapoana



Sentido Bom Jesus do Itabapoana/Santo Antônio de Pádua

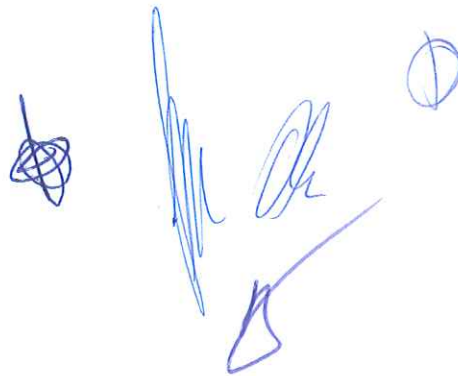


3.5.4 Data: ____/____/____

[Handwritten signatures and marks]

3.6 Velocidade no Local Fiscalizado (km/h):

Velocidade fiscalizada: 50 km/h

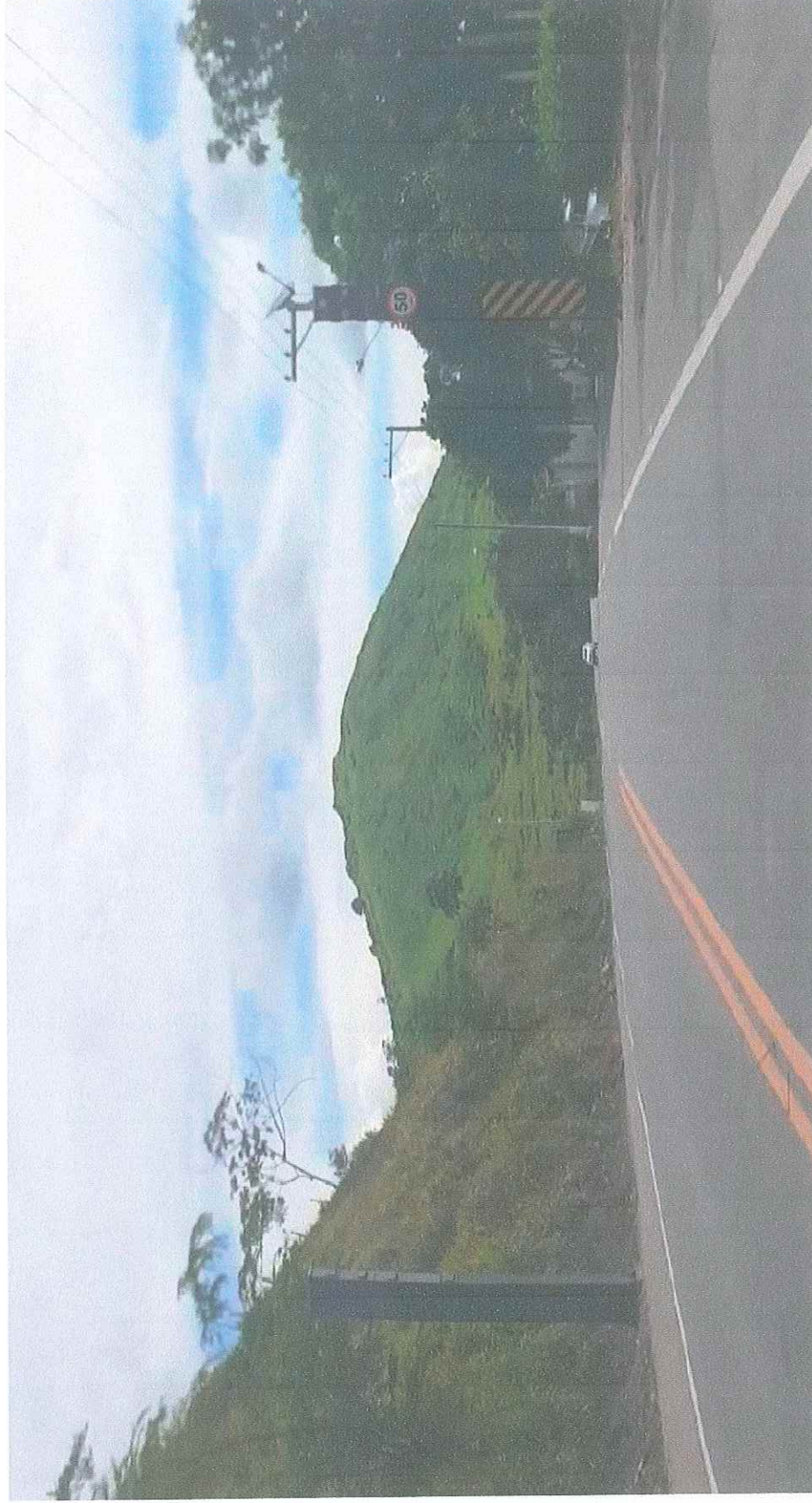


4. PROJETO OU CROQUI DO LOCAL DE INSTALAÇÃO:
4.1 Imagem com Vista Aérea do Local antes da Instalação:



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the bottom and several smaller ones above it.

4.2 Imagem com Vista Terrestre do Local antes da Instalação:



[Handwritten signatures and marks in blue ink]

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 - Santo Antônio de Pádua/RJ para Bom Jesus do Itabapoana/RJ**

O projeto no trecho estudado, para esse sentido da rodovia RJ-186 no km 17 necessita de inclusão e remoção de placa(s) e que placa(s) existentes sejam mantidas para sinalizar e alertar os condutores de veículos quanto aos riscos do local e a necessidade de 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) 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 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) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 450 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- 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) ATENÇÃO "50 km/h - Sujeito a Multa" no canteiro lateral a 100 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.

Remover as seguintes placas:

- Uma (1) placa(s) R19 de 60 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 520 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.



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 - Bom Jesus do Itabapoana/RJ para Santo Antônio de Pádua/RJ**

O projeto no trecho estudado, para esse sentido da rodovia RJ-186 no km 17 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) 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 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) R19 de 50 km/h "VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA" no canteiro lateral a 400 metros do Equipamento Redutor de Velocidade com Display.
- 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) ATENÇÃO "50 km/h - Sujeito a Multa" no canteiro lateral a 100 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



50 km/h - FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA Existente - 2 PLACAS Projeto - 2 PLACAS



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



ATENÇÃO 50 km/h SUJEITO A MULTA Existente - 2 PLACAS



PROIBIDO ULTRAPASSAR Existente - 1 PLACA



CURVA À ESQUERDA Existente - 1 PLACA



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



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



R 19 - VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA DE 60 km/h Existente - 1 PLACA - REMOVER



DISPLAY INDICADOR DE VELOCIDADE Existente - 2 UNIDADES



PERÍMETRO URBANO Existente - 1 PLACA



PINTURA A 50M DO EFE Existente - 2 PINTURAS

(Assinaturas manuscritas em azul)

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

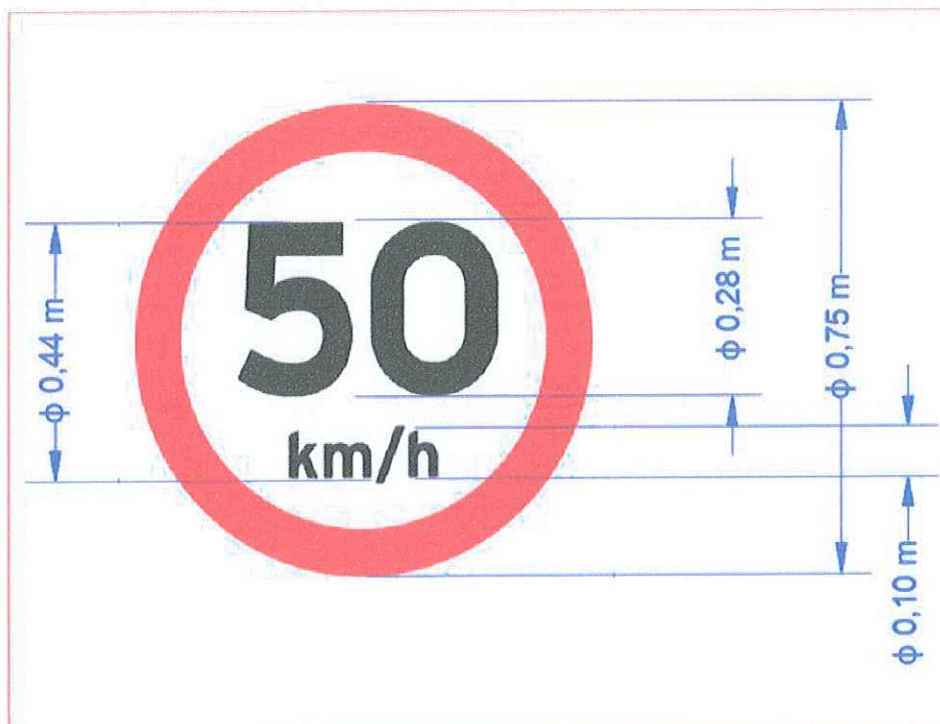


Tabela (D_L) – Distância de legibilidade

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

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

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



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

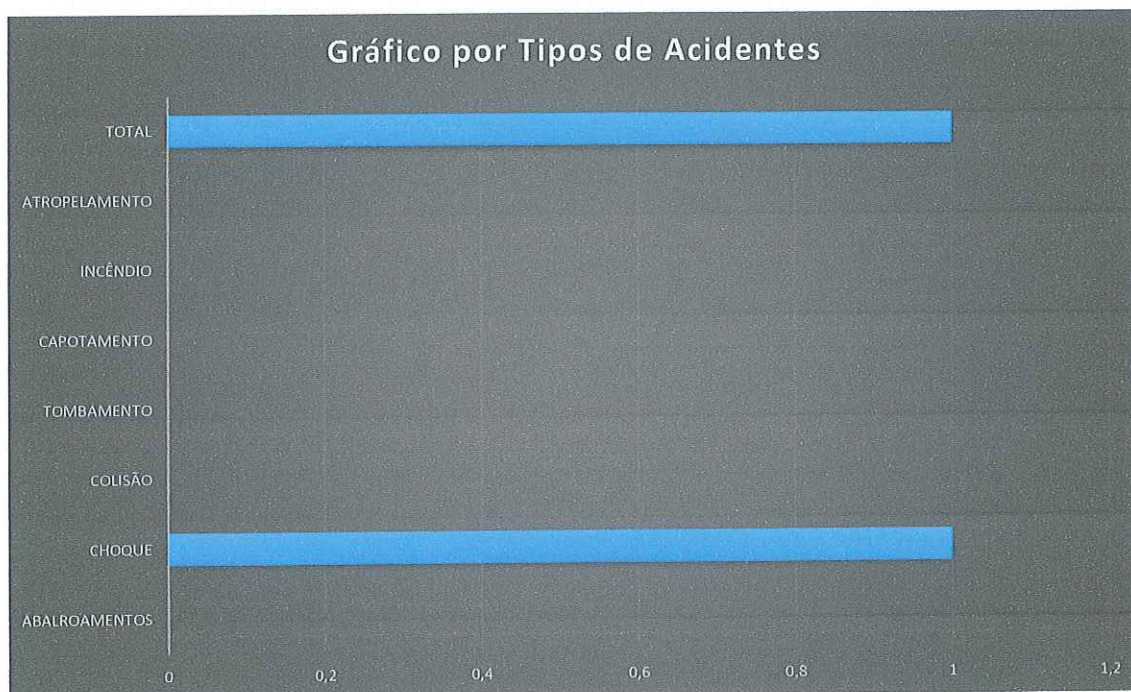
MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
Santo Antônio de Pádua	RJ	Mangaratu	RJ-186	17	Santo Antônio de Pádua para Bom Jesus do Itabapoana	LA - Redução com Display	21°35'17.84"S	42°13'16.47"O	50

MUNICÍPIO	UF	LOCALIDADE	RODOVIA	km	SENTIDO	TIPO	LATITUDE	LONGITUDE	VELOCIDADE FISCALIZADA (km/h)
Santo Antônio de Pádua	RJ	Mangaratu	RJ-186	17	Bom Jesus do Itabapoana para Santo Antônio de Pádua	LA - Redução com Display	21°35'17.84"S	42°13'16.47"O	50

5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL:**5.1 Tabela com índices de acidentes dos últimos dois anos (quantidade de acidentes, feridos, mortos, tipo de acidente) no trecho correspondente:**

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

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



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 17

A localidade de Mangaratu, no km 17 da Rodovia RJ-186, apresenta fatores de risco, tais como:

Travessia de Pedestres.

Trânsito de Ciclistas.

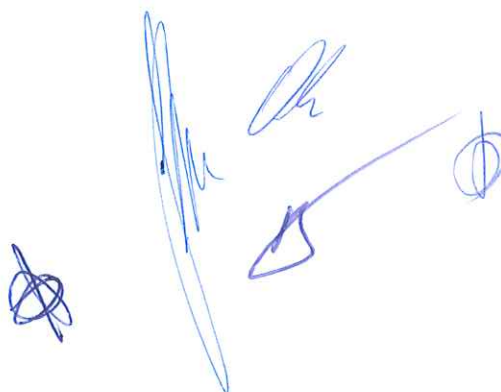
Área Residencial.

Comércio.

Curva perigosa.

Ponto de ônibus.

Entrada e saída de veículos.



Fotos dos Fatores de Risco do km 17 na Rodovia RJ-186:



Travessia de pedestres



Ponto de ônibus

Handwritten signatures in blue ink, including a large signature and several smaller ones.



Curva perigosa

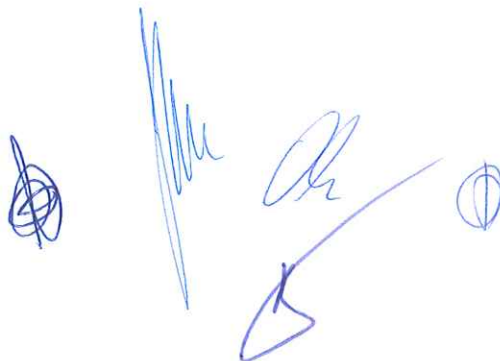


Entrada e saída de veículos

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

MATERIAL JORNALÍSTICO DE ACIDENTES OCORRIDOS

Sem material jornalístico.



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.



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-186 km 17, Santo Antônio de Pádua, mereceu estudos diversos.

Aferiu-se nas contagens, um VMD (Valor Médio Diário) de 2457 para o sentido Bom Jesus do Itabapoana e 2605 para o sentido Santo Antônio de Pádua

No gráfico de 85 percentil obteve-se uma velocidade de 81 km/h para Bom Jesus do Itabapoana e 82 km/h para Santo Antônio de Pádua.

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

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-186 no km 17 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