

4.13 ESTUDO TÉCNICO Nº 13: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (147,4 S)

1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

Razão social: Polícia Rodoviária Federal – 4ª Delegacia
Estado/Município: Santa Catarina/Itajaí

2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

Local: BR 101Km 147 + 400
_____ pista principal X pista lateral Sul

Sentido do fluxo fiscalizado: Norte e Sul

Faixas de trânsito fiscalizadas (numeração da esquerda para direita): 1 e 2

3 – EQUIPAMENTO

Tipo:

aparelho controlador eletrônico de velocidade

aparelho redutor eletrônico de velocidade

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

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

Classificação viária (art. 60 do CTB): Pista Dupla em Área Urbana

N.º de pistas: 4

N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: 1 + 1

Geometria:

Aclive

Declive

Plano

Curva

Trecho urbano: Sim Não

Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): 15.619 veículos mistos/dia

Trânsito de pedestre: Sim ao longo da Via Transversal a via
 Não

Trânsito de ciclista: Sim ao longo da Via Transversal a via
 Não

5 – VELOCIDADE

5.1 – Em trecho da via com **velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:**

5.1.1 - Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____
Velocidade Praticada (85º percentil): _____
5.1.2 - Velocidade no local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: _____ Data: ___ / ___ / ___

5.2 – Em trecho da via com **velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:**

Velocidade regulamentada: 40 km/h
Velocidade Praticada antes do início da fiscalização (85º percentil): leves: 52 km/h /
pesados: 48 km/h
Data: 15 / 05 / 2013

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

Até 12 meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses): 17

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Trata-se do trecho quilométrico classificado em **16º lugar** no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

Travessia de pedestres e ciclistas, em nível, em pista dupla sem canteiro central para travessia em etapas, que proporcionaria refúgio ao pedestre e ciclista.

Tráfego intenso.

Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Após a mudança para uso exclusivo para pedestres e ciclistas, as travessias para acesso ao “buraco do tatu” foram ostensivamente sinalizadas, tanto para pedestres quanto para os automóveis, tendo sido inclusive, colocado tachões refletivos antes das faixas de pedestres para sinalizar aos veículos a necessidade de redução de velocidade, necessária ao trecho.

Outras informações julgadas necessárias:

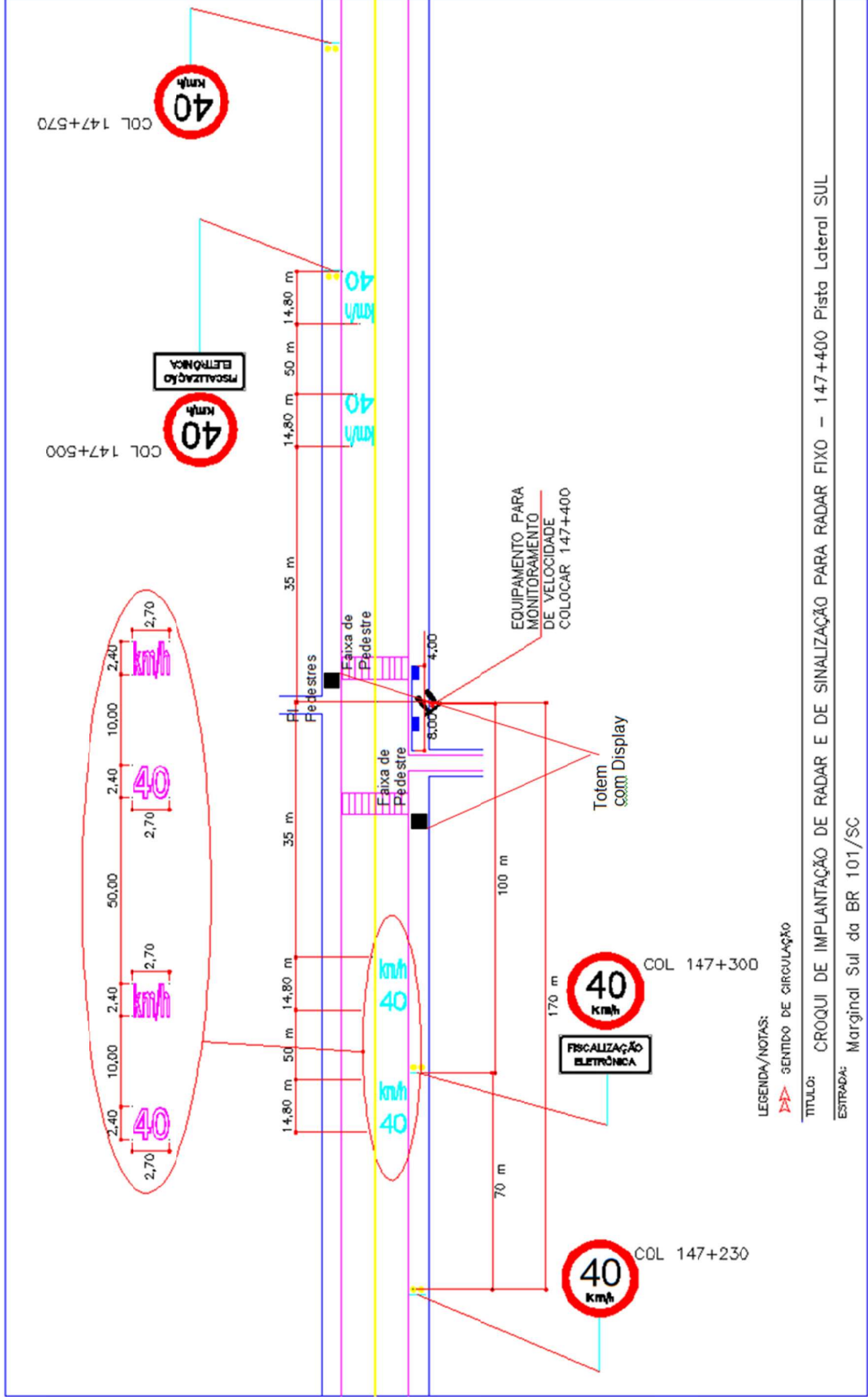
A princípio foi sugerida a instalação de semáforos na aproximação da travessia, como consta do relatório RT-07-101SC-147.400-0-J03_502, apresentado a ALS em fevereiro de 2012. Naquele relatório fica demonstrada a aplicabilidade do semáforo no local, sendo que, de acordo com os critérios e metodologias adotadas, o semáforo era necessário e suficiente, mas não obrigatório.

Este aparelho deverá ser posicionado de forma a fiscalizar a velocidade dos veículos em ambos os sentidos da via.

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

O croqui de implantação é apresentado na próxima página, em desenho esquemático, sem escala.

Código:	RT-07-101/SC-114-8-L-16/003	Revisão:	5	Emissão:	29/10/2013	Folha:	66 / 112
---------	-----------------------------	----------	---	----------	------------	--------	----------

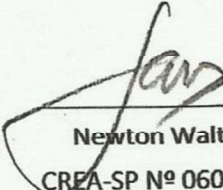
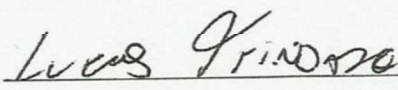


9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

Nome: NK Engenharia de Transportes Ltda.

CREA n.º: 017762-8

Assinaturas:

 _____ Newton Walter Gava CREA-SP Nº 0600286688	 _____ Lucas Hernandes Trindade CREA-SP Nº 5069029501
---	--

Data: 29 / 10 / 2013

10 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

Nome:

CREA n.º: _____

Assinatura: _____

Data: ____/____/____