

4.11 ESTUDO TÉCNICO Nº 11: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (208,050 N)

1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

Razão social: Polícia Rodoviária Federal – 1ª Delegacia
Estado/Município: Santa Catarina/São José

2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

Local: BR 101 Km 208 + 050
_____ pista principal X pista lateral

Sentido do fluxo fiscalizado: Norte

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): Via Urbana - Rodovia

N.º de pistas: 4

N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: 2

Geometria:

Aclive Declive Plano Curva

Trecho urbano: Sim Não

Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): 20.200 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: 60 km/h

Velocidade Praticada antes do início da fiscalização (85º percentil): leves; 74 km/h /
pesados; 73 km/h

Data: 15 / 04 / 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): 18

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Altas velocidades de aproximação e tráfego intenso.

Trata-se do trecho quilométrico classificado em 14º lugar no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

Este ponto antecede três acessos importantes do Bairro da Praia Comprida que são pontos de conflito potenciais. Além disto os usuários saem “lançados” da pista principal na agulha de saída.

Redução da seção da pista marginal Norte de 2 para 1 faixa.

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

Reforço da sinalização vertical e horizontal.

Outras informações julgadas necessárias:

Na avaliação do Analista as medidas adotadas não reduzem suficientemente os riscos.

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL


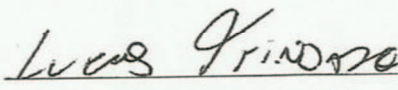
O croqui de implantação é apresentado na próxima página, em desenho esquemático, sem escala.

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 Hernandez 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: ____ / ____ / ____