

4 ESTUDOS TÉCNICOS

A seguir são apresentados os estudos técnicos para os 24 pontos selecionados e mostrados no quadro 3.2. Emitidos sob as ARTs N° 92221220131479890 e N° 92221220131481057 – CREA-SP.

4.1 ESTUDO TÉCNICO Nº 1: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (209,9 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 101Km 209 + 900

_____ 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: 5

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): 15.760 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: 78 km/h /
pesados: 65 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): 30

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Trata-se do trecho quilométrico classificado em 2º lugar no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

Altas velocidades de aproximação.

Travessia de pedestres e ciclistas logo a frente, na PI. A área recebeu um shopping em 2012 de grande dimensão, o que fez aumentar o fluxo de pedestres e veículos.

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

Reforço da sinalização vertical e horizontal.

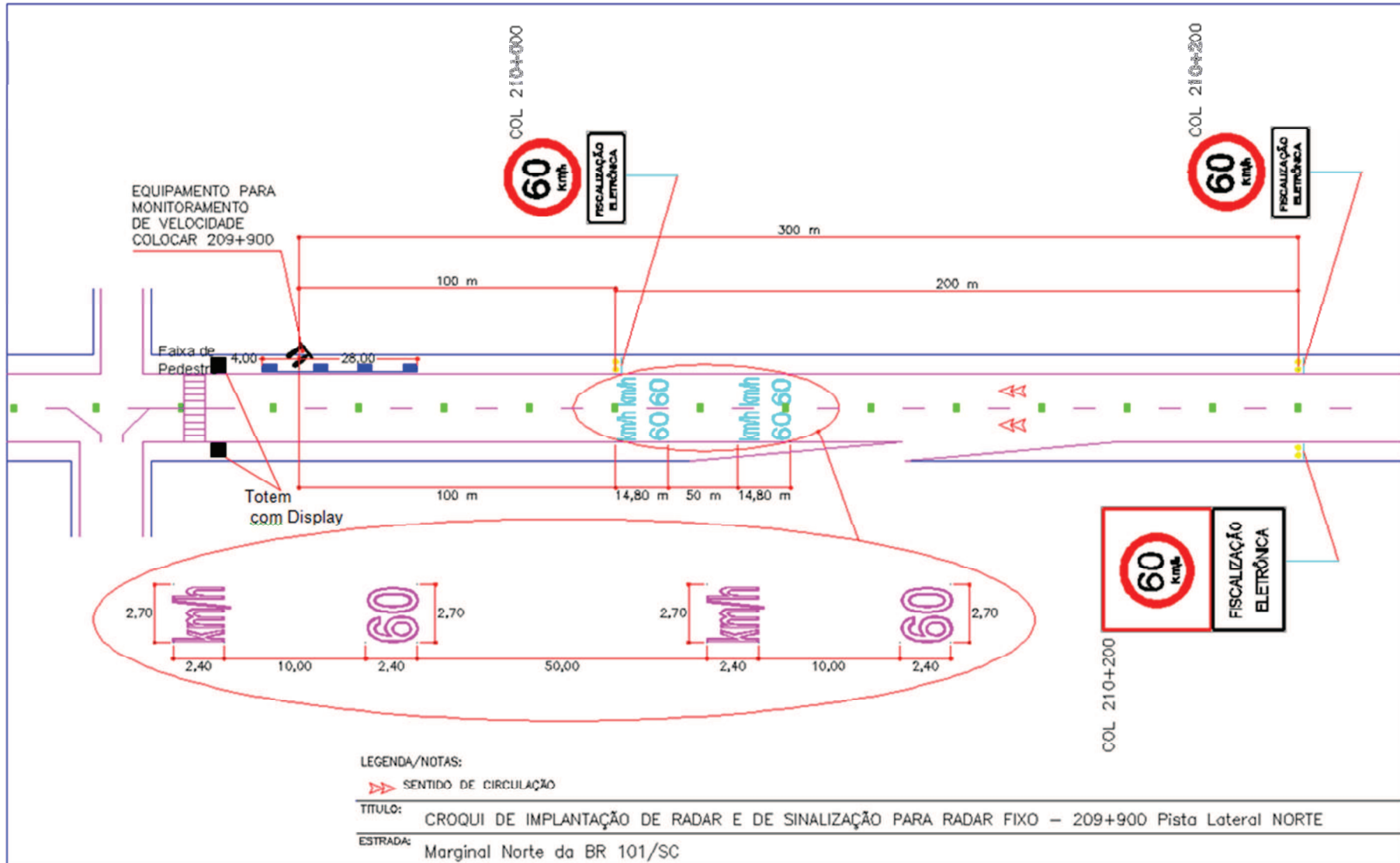
A PI opera em mão inglesa, com o objetivo de reduzir os conflitos de tráfego.

Outras informações julgadas necessárias:

Na avaliação do Analista, as medidas adotadas não reduziram os riscos no local.

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

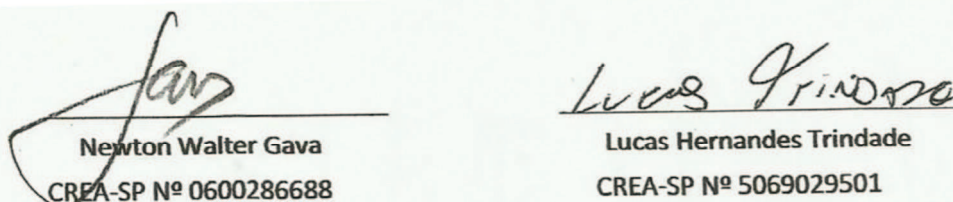
O croqui de implantação é apresentado na próxima página, em desenho esquemático, sem escala.



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 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: ____ / ____ / ____