

4.23 ESTUDO TÉCNICO Nº 29: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (212,3 S)

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 212 + 300
_____ pista principal X pista lateral

Sentido do fluxo fiscalizado: 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): 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): 8.955 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: 60 km/h

Velocidade Praticada (85° percentil):

5.1.2 - Velocidade no local fiscalizado (km/h): leves; 75 km/h / pesados; 56 km/h

Velocidade regulamentada: 40 km/h

Data: 17 / 04 / 2013

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

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade Praticada antes do início da fiscalização (85° percentil): _____

Data: ____ / ____ / ____

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): 5

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Trata-se do trecho quilométrico classificado em 76º lugar no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

Travessia de pedestres e ciclistas e ponto de ônibus no mesmo alinhamento que a faixa de pedestres. Devido a existência de reta extensa, com boa visibilidade, os veículos trafegam com velocidades muito acima da velocidade regulamentada, o que em caso de atropelamento, poderá resultar em uma fatalidade.

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

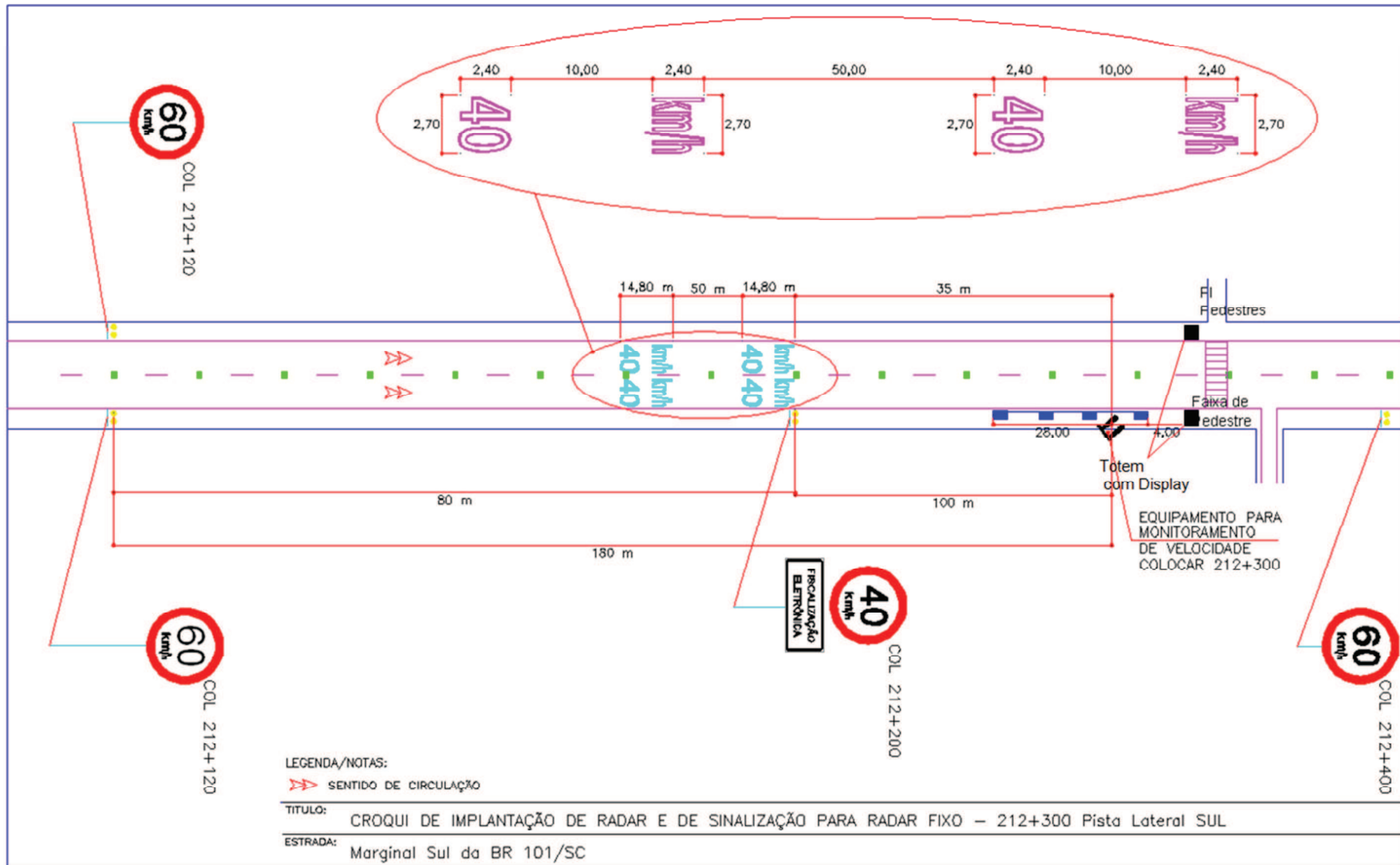
Reforço da sinalização horizontal e vertical, indicando a presença de pedestres na via.

Outras informações julgadas necessárias:

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

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

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

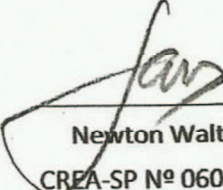
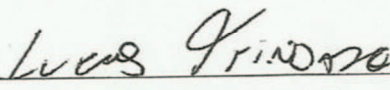


9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

Nome: NK Engenharia de Transportes Ltda.

CREA n.º: 017762-8

Assinaturas:

 _____ Newton Walter Gava CREA-SP Nº 0600286688	 _____ Lucas 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: ____ / ____ / ____