

4.7 ESTUDO TÉCNICO Nº 7: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (213,66 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 213 + 660
___ 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: 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): 26.678 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: 67 km/h /
pesados: 56 km/h

Data: 16 / 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): 21

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Trata-se do trecho quilométrico classificado em 8º lugar no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

O shopping Via Catarina é um pólo gerador de viagens considerável, tanto de veículos como de pedestres. Para acessar ou sair o shopping é necessário utilizar a Rua Atílio Pagani, que é perpendicular a via lateral. Este fluxo de entrada e saída da Rua Atílio Pagani conflita ainda com o fluxo de pedestres que desejam atravessar esta rua. Estes conflitos são fatores que aumentam os riscos de atropelamento de pedestres, colisão traseira e colisão transversal.

A demanda de tráfego na marginal Sul é muito alta neste trecho.

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

Fechamento da agulha de saída da pista principal para a pista lateral.

Implantação de sinalização de regulamentação e advertência.

Outras informações julgadas necessárias:

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


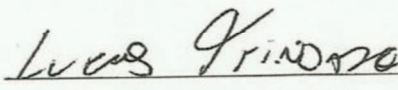
8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

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 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: ____ / ____ / ____