

4.9 ESTUDO TÉCNICO Nº 9: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTO OU EQUIPAMENTO MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO (214,9 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 214 + 900
_____ 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 (85° 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 (85° percentil): leves; 76 km/h /
pesados; 62 km/h

Data: 06 / 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): 19

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

Descrição dos fatores de risco:

Trata-se do trecho quilométrico classificado em **11º lugar** no registro de acidentes de tráfego nas vias marginais do Lote 7.

Este ponto antecede a saída e acesso do Bairro Bela Vista e a rotatória da BR-282, que são pontos de conflito potenciais.

Altas velocidades de aproximação: os usuários saem “lançados” da pista principal na agulha de saída existente.

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 para a pista principal, o que eliminou alguns entrelaçamentos no trecho.

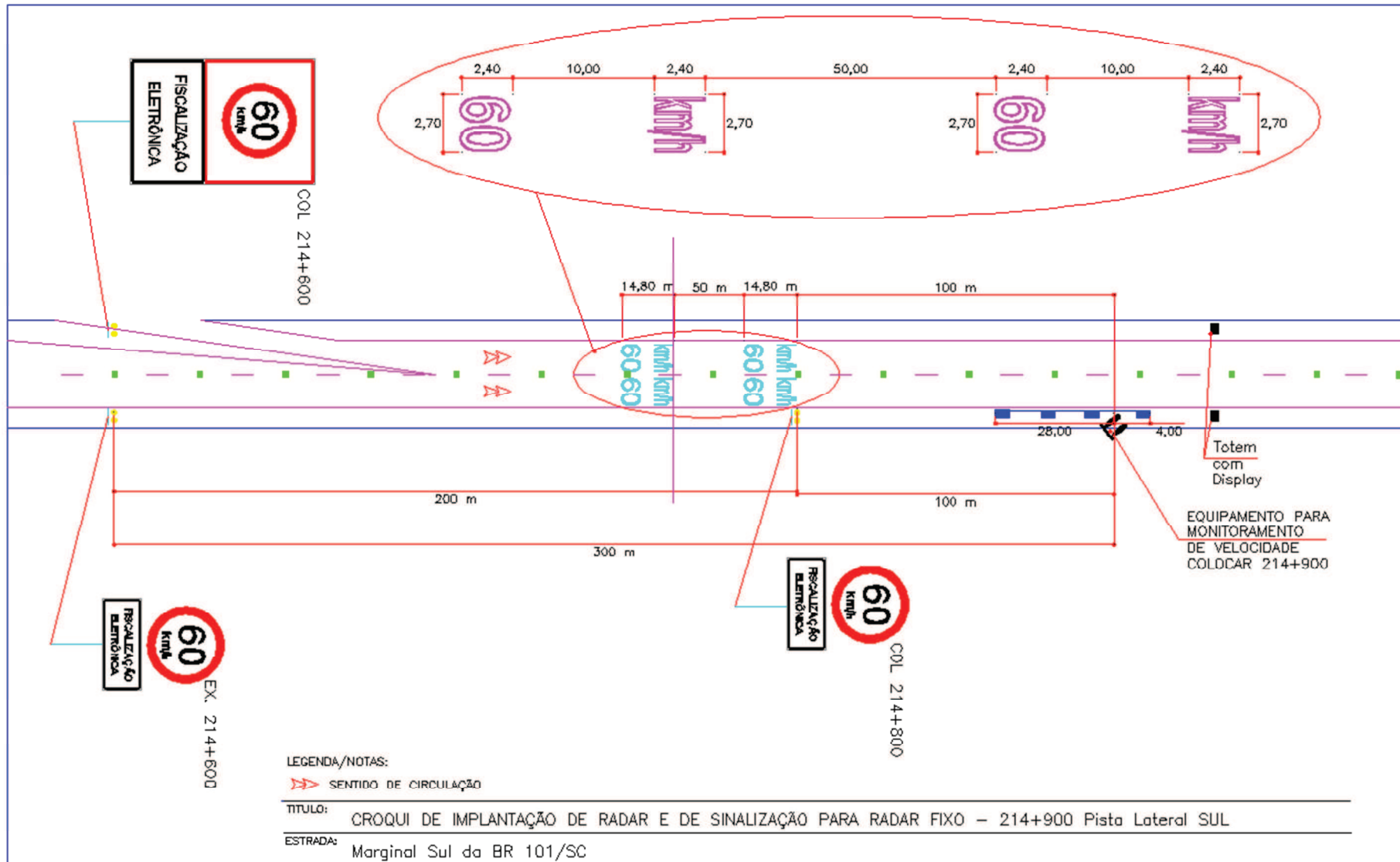
Reforço da sinalização horizontal e vertical.

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.


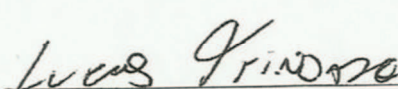


9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

Nome: NK Engenharia de Transportes Ltda.

CREA n.º: 017762-8

Assinaturas:

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