



ANEXO I (RESOLUÇÃO 798 -CONTRAN)

LEVANTAMENTO TÉCNICO - CONTROLADOR DE VELOCIDADE

1. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO:

Razão Social: GOINFRA – Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes.

CNPJ: 03.520.933/0001-06

Estado/Município: Goiás/Goiânia

2. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/ TRECHO DA VIA:

Rodovia: GO-330

Trecho: KM 99+510 m

Sentido do Fluxo Fiscalizado: Catão/Ipamerí

3. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

Classificação viária (art. 60 do CTB) : II) Via Rural a) Rodovias

(X) Pista Principal () Pista Lateral

Nº de pistas: 01

Quantidade de Faixas Fiscalizadas: 01

Geometria da Via:

() Active (X) Declive () Plano () Curva () Sinuosa () Outra:

Trecho Urbano:

(X) Sim () Não

Volume Médio Diário de Veículos (VDM) : 1.352 Veículos/dia por faixa

Trânsito de Vulneráveis:



() Crianças () Pessoas c/ Deficiência () Pedestres (X) Ciclistas
(X) Veículos Não Motorizados () Trânsito de Animais Selvagens () Outros:

Obras de Arte:

() Passarela () Passagem Subterrânea () Viaduto () Ponte
() Pórtico () Linha Férrea () Outras:

4. VELOCIDADE

Velocidade no Trecho Fiscalizado: 80 km/h

Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado: 95 km/h

Velocidade Praticada (85 percentil) antes do início da Fiscalização:

Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais):

3.4.3 Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil - Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h):

Data: 11/08/2021

5. PROJETO

6. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO:

Descrição dos fatores de risco:

O trecho em questão situa em uma transição rural/urbana, na entrada de Ipameri. Em relação às características geométricas do trecho, o mesmo está em declive acentuado e precede curva côncava de raio diminuto, reduzindo ainda mais a curta distância de visibilidade para os condutores.

Agravando-se o risco, constata-se que devido às características socioeconômicas do local, observa-se a alta quantidade e fluxo de veículos



pesados, principalmente no transporte de alimentos. Observando-se que os mesmos desenvolvem velocidades inconstantes no trecho, causando situação conflituosa para baixas e altas velocidades.

Assim dizendo, este estudo considera como potenciais riscos os seguintes acidentes:

- **Colisões traseira:** Devido à combinação entre o desenvolvimento de altas velocidades nos trechos precedentes, a baixa visibilidade e a necessidade de frenagem dos veículos, atentando-se principalmente aos de carga que demandam baixa velocidade para adequação do raio de giro veicular.
- **Capotamento:** Fator de risco relevante para o estudo, o que pode ser consultado em registros de ocorrências de sinistros anteriores e devido às próprias características do trecho. Tais acidentes poderão ocorrer no local caso o veículo não efetive a adequação da velocidade, o que poderá agravar o deslocamento do centro de gravidade veicular, intensificado pelo alto trânsito de veículos pesados, resultando em perda de controle da direção e possíveis fatalidades;
- **Colisões frontais:** Principalmente nos casos de ultrapassagens irregulares;
- **Atropelamentos:** Fator que por meio dos dados colhidos no estudo pode ser considerado como de baixa possibilidade, devido à baixa frequência de transições de ciclistas e pedestres na via. No entanto, o registro deste risco em estudo é devido por se tratar de trecho de alto risco e que poderá motivar posteriores alterações relacionadas ao tratamento do ponto, caso tais transições comecem a ocorrer em maior frequência.

Isto posto, a necessidade de instalação do equipamento de monitoramento eletrônico parte do princípio da proteção a acidentes devido a imprescindibilidade de atentar o motorista quanto ao início de uma área urbana, além de suas características geométricas, tais como, o raio diminuto da curva, alto trânsito de veículos pesados, criticidade no sentido oposto do trecho e a curta distância de segurança gerada sob velocidades superiores a 80 km/h.

Histórico descritivos de medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Observa-se que foram implementados reforços quanto à sinalização horizontal e vertical (placas de advertência, regulamentação e indicativas), bem como houve a notificação para que os proprietários lindeiros obstruíssem a faixa de domínio obstruída.



7. QUANTIDADE DE ACIDENTES:

8. RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

Nome: Luan Messias Miranda Borges

Matrícula: 1017534144D-GO

Assinatura:

Data: 11/08/2021

9. AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA:

Nome: Adriano Mendes Ribeiro

Matrícula: 18173/V

Assinatura:

Data: 11/08/2021

