



**ANEXO II (RESOLUÇÃO 798 -CONTRAN)**  
**ESTUDO TÉCNICO- REDUTOR 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 129+050 m

Sentido do Fluxo Fiscalizado: PIRES DO RIO/URUTAI

**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:

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

Trecho Urbano:

( ) Sim (X) Não

Volume Médio Diário de Veículos (VDM) : 2.711 Veículos/dia

Trânsito de Vulneráveis:



( ) Crianças ( ) Pessoas c/ Deficiência ( ) Pedestres ( ) Ciclistas  
( ) 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: 60 km/h

Velocidade no Trecho Anterior ao Local Fiscalizado: 80 km/h

Velocidade Praticada (85 percentil) antes do início da Fiscalização: 90 Km/h

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, no trevo de acesso ao município de Urutaí, com conversões à direita por parte dos veículos que buscam acesso à rotatória para entrada no perímetro urbano. Em relação às características geométricas da via, a mesma apresenta boas condições funcionais, no plano.



Devido às características econômicas do local, observa-se o grande fluxo de veículos pesados. Também se relata a existências de pontos de ônibus ao longo da rodovia, forçando-se paradas bruscas por parte dos veículos de transportes e travessias de pedestres que buscam acesso aos mesmos.

Devido ao baixo fluxo veicular, pequenos trechos com ultrapassagem regulamentada, tem-se um alto número de tentativas de ultrapassagem em locais não regulamentados gerando assim o desenvolvimento de velocidades inadequadas por parte dos veículos no local, agravando os riscos no local.

Por fim, a interseção apresenta raios diminutos na entrada e saída, induzindo o usuário a sair de sua faixa de tráfego para melhor adequar a sua trajetória de incorporação. Fato este que torna o local como crítico e passivo de colisões laterais entre os veículos, capotamento devido ao deslocamento do centro de massa, principalmente para veículos de transporte de carga, além de eventuais implicações geradas pelo desvio forçado dos veículos que trafegam na faixa principal.

#### **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

