



CONFORME ANEXO I - RESOLUÇÃO 798/2020 - CONTRAN

ESTUDO TÉCNICO – REDUTOR DE VELOCIDADE (LOMBADA ELETRÔNICA)

1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA

- 1.1 Razão social: **Departamento de Trânsito de Joinville – DETRANS**
- 1.2 CNPJ - **83.108.035/0001-76**
- 1.3 Município/UF :**Joinville/SC**

2 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- 2.1 Local (fixo): **Rua Albano Schmidt nº 5.164 (E.M. Pe. Valente Simione)**
- 2.2 Sentido do fluxo fiscalizado: **Sul / Norte**
- 2.3 Classificação viária (art. 60 do CTB): **Via Urbana Arterial**
- 2.4 Tipo de Via: (☒)**Pista Principal** (☐)**Lateral/Marginal**
- 2.5 Tipo de Pista

(☒) Pista Simples (quando na via não existir canteiro central, seja em sentido único ou duplo)

(☐) Pista Dupla (quando na via existir um canteiro central separando dois leitos carroçáveis, independentemente dos sentidos estabelecidos para o trânsito. Não são consideradas como pistas duplas aquelas separadas por rios e por canteiros centrais extremamente largos os quais impossibilitam a transposição de um leito carroçável para o outro).

(☐) Pista Múltipla (quando houver mais de um canteiro central, caracterizando a presença de três ou mais leitos carroçáveis).

Observação: Leito Carroçável: consiste na porção da plataforma da via urbana ou rural que compreende a pista e os acostamentos, quando existirem. Considera-se que as vias com pistas duplas ou múltiplas tenham dois ou mais leitos carroçáveis.

2.6 Faixas de trânsito fiscalizadas: **02 (duas)**

2.7 Geometria: (☒)**Plano** (☐)**Active** (☐)**Declive** (☐)**Curva** (☐)**Sinuosa** (☐)**outro**

2.8 Fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM): **16.052 - Sentido Sul/Norte - Coletado em 18/01/2023**

2.9 Trânsito de vulneráveis:

2.9.1 Trânsito de crianças: **Sim (alto)**

2.9.2 Pessoas com Deficiência: **Sim (baixo)**

2.9.3 Trânsito de pedestre: **Sim (alto)**

2.9.4 Trânsito de ciclista: **Sim (alto)**

2.9.5 Veículos não motorizados: **Sim (baixo)**

2.9.6 Trânsito de animais selvagens: **Raro**

2.9.7 Outros : _____

2.10 Obras de Arte:

() Passarela () Passagem Subterrânea () Ponte () Viaduto () Pórtico

() Linha Férrea () Outras _____

3 – VELOCIDADE: (Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior)

3.1 Determinação da Velocidade Máxima:

Localiza-se adjacente a via, no ponto de redução, a Escola Municipal Padre Valente Simione, com grande fluxo de crianças e ciclistas.

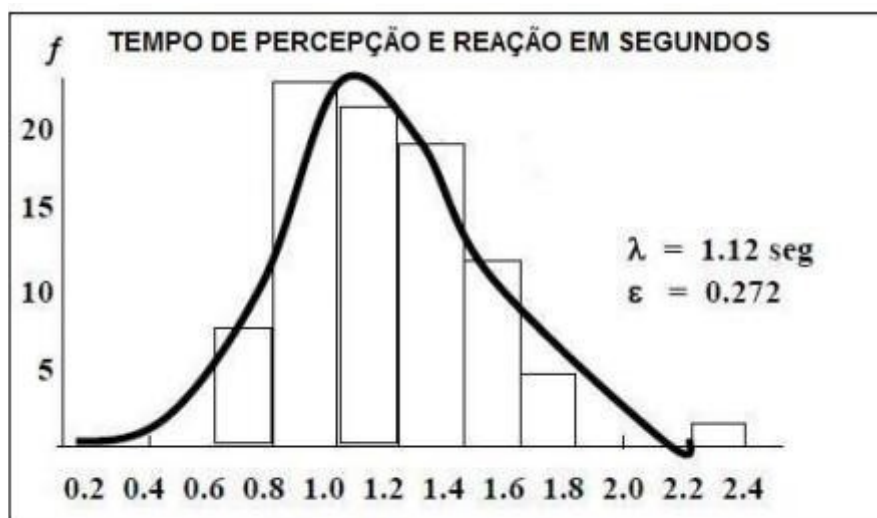
3.2 Redução dos Limites de Velocidade: 60km/h para 40km/h



3.2.1 ESTUDO DE PERCEPÇÃO / REAÇÃO DO CONDUTOR:

Tempo de Percepção e Reação

Um dos primeiros estudos que tiveram como objetivo medir o TPR dos motoristas foi realizado por GAZIS et al. (1960). A pesquisa observou 87 condutores que se aproximavam de uma interseção semaforizada e foi medido o intervalo de tempo entre o acionamento da luz amarela e a luz de freio do veículo. Em todos os casos, o automóvel estava a menos de 61 metros da linha de retenção quando as luzes de freio foram ativadas e a média dos valores encontrados foi de 1,14 segundos. Sua distribuição está representada na figura abaixo:



Distribuição TPR encontrados por Gazis.

Outro estudo para identificar o TPR foi realizado por WORTMAN e MATTHIAS (1983), que testaram 839 motoristas e descobriram um tempo de reação médio de aproximadamente 1,3 segundos, com um desvio padrão de aproximadamente 0,6 segundos. O tempo de reação do 85º percentil foi 1,8 segundo.

As medidas foram registradas em seis diferentes cruzamentos e em cada local produziram diferentes valores para os parâmetros estatísticos. O TPR variou de 1,09 a 1,55 segundos, o desvio padrão entre 0,44 a 0,82 segundos e os valores de 85º percentil, variaram entre 1,5 e 2,1 segundos, em diferentes locais geográficos. CHANG et al. (1985) realizaram observações em campo de 579 motoristas em 13 cruzamentos diferentes e determinaram o valor médio do TPR de 1,30 segundos. O 85º percentil de tempo de reação foi estimado em 1,9 segundo, enquanto o 95º percentil tem o valor em 2,5 segundos. Um aspecto encontrado nesse estudo é que os veículos que se aproximavam da linha de retenção com velocidade superior a 64 Km/h possuíam TPR menor que nos outros exemplos.

Os autores sugerem a existência de lapso de tempo não identificado em seus dados, cujo valor médio foi estimado em aproximadamente 0,1 segundo. Indicaram que, o que parece ser o 85º percentil no valor da resposta em suas medidas, pode estar mais perto do 90º ou 95º percentil do valor do verdadeiro tempo de reação para frear, se o efeito do lapso de tempo de resposta for abandonado.

CAIRD et al. (2005) realizaram pesquisa no intuito de verificar se o TPR em 1,0 segundo sugerido pelo ITE (1994) é suficiente para diferentes faixas etárias. Para isso, separou 77 motoristas (41 homens e 36 mulheres) em 4 grupos (18–24, 25–35, 55–64 e maiores de 65 anos), onde todos possuíam mais de 3 anos de carteira de habilitação e dirigiam no mínimo 5000 km/ano.

Todos os condutores realizaram o teste em um simulador configurado para representar vias de 2 e 4 faixas, 6 tempos de amarelos diferentes e velocidade média de 70km/h.

Durante a simulação, o motorista estava sujeito a 36 interseções diferentes, onde de forma aleatória o sinal poderia estar aberto, fechado ou com a luz de indicação amarela sendo ativada. Os resultados encontrados indicam que o TPR de 1,0 segundo é suficiente e não foram registradas diferenças significativas entre as diferentes faixas etárias analisadas.

CAIRD et al. (2007) elaboraram estudo similar ao realizado em 2005, com a diferença que os condutores seriam avisados com antecedência sobre a existência do semáforo.

Esse estudo teve por objetivo testar a influência dos sistemas inteligentes de transportes no comportamento do motorista nas interseções. Os resultados encontrados indicaram que não houve diferenças significativas dos valores de TPR entre os grupos de idades diferentes (jovens x adultos), mesmo resultado encontrado no seu estudo anterior.

Entretanto, devido ao fato dos condutores já estarem cientes da chegada do semáforo, ocorreu aumento da média do TPR.

COLELLA (2008) estudou o comportamento do motorista em interseções semaforizadas utilizando dados obtidos através da pesquisa de RAKHA et al. (2007).

As simulações foram feitas em uma pista de testes no Virginia Tech Transportation Institute, nos EUA. A amostra foi composta por 60 motoristas voluntários igualmente divididos em função do gênero, dos quais 32 tinham idade inferior a 65 anos. A fase amarela se iniciava quando o veículo estava a 55, 66,88 ou 111 metros da linha de retenção. Sobre o TPR, concluiu que fatores como gênero e idade não influenciaram nos TPR encontrados, diferentemente das situações onde as simulações eram feitas em aclive e declive; para estes casos constatou-se que o resultado encontrado para o segundo tende a ser inferior ao primeiro, sugerindo que tal fato pode ocorrer devido à dificuldade em parar o automóvel em declive, gerada pela componente peso do veículo.

A Tabela abaixo apresenta o resumo dos estudos encontrados na revisão bibliográfica.

Resumo revisão bibliográfica sobre TPR.

Estudo	Tipo de Estudo	TPR Médio (s)	Intervalo de Variação (s)	Mediana (s)	85° Percentil
GAZIS <i>et al.</i> (1960)	Observação	1,14	0,6 – 2,4	1,10	1,50
CRAWFORD (1962)	Experimental, pista de testes	-	0,8 – 1,85	-	-
WORTMAN e MATTHIAS (1983)	Observação, em Campo	1,30	1,09 – 1,55	-	1,80
CHANG <i>et al.</i> (1985)	Observação, em Campo	1,3 (V<64 km/h) 0,9 (V>64 km/h)	0,70 – 1,55	1,10 (V<64 km/h) 0,90 (V>64 km/h)	1,90
MUSSA <i>et al.</i> (1996)	Experimental (simulador)	1,16	-	-	-
CAIRD <i>et al.</i> (2005)	Experimental (simulador)	0,96	0,50 – 2,20	0,92	1,22
COLELLA (2008)	Experimental, pista de testes	0,64 (55m) 0,86 (111m)	-	-	0,8 (55m) 1,1 (111m)

Fonte: Adaptado de Caird *et al.* 2005.



Considerações sobre os TPR encontrados na bibliografia pode-se concluir que o valor médio encontrado na literatura para o TPR ficou próximo de 1 segundo, entretanto é necessário registrar algumas divergências verificadas na bibliografia sobre esse tema, principalmente sobre a influência da idade e gênero do condutor do veículo. Há de ser observado que em todos os exemplos encontrados na revisão bibliográfica, independente da metodologia aplicada (simulação ou observação), a pesquisa não foi realizada no Brasil. Nesse aspecto, será possível verificar se há ou não diferenças entre o comportamento do motorista brasileiro e o de outros países. Nesse sentido adotaremos o TPR sugerido pelo Manual Brasileiro de sinalização de Trânsito – Resolução 180 de 26 de agosto de 2005.

Portanto será adotado o TPR –Tempo de percepção e reação de **2,5 segundos**, de forma a permitir que o condutor leia a mensagem e inicie a reação necessária;

3.2.2 ESTUDO DE FRENAGEM EM FUNÇÃO DA REDUÇÃO

3.2.2.1 Cálculo da distância de Percepção / Reação e Frenagem

Distância (Dp) é a distância entre a última placa R-19 que regulamenta a velocidade inicial e a final. Deve ser tal que permita um tempo de percepção e reação ao condutor e um tempo de frenagem suficiente para garantir a velocidade desejada no trecho crítico.

A distância (Dp) representa a soma das distâncias de percepção e reação e à distância de frenagem, obtida através da fórmula:

$$Dp = \frac{V_o * TPR + (V_o^2 - V_f^2)}{2*a}$$

Onde,

Velocidade Inicial(Vo) é o valor regulamentado pelo sinal R-19 ou na ausência deste, pelo limite estabelecido no art. 61 CTB.

Velocidade final (Vf) é o valor determinado pelos estudos de engenharia para trecho crítico.

Frenagem (a) é uma constante e igual a 2,79 m/s².

Vo = 60km/h = 16,67 m/s – Velocidade da via antes da redução

Vf = 40 km/h = 11,11 m/s – Velocidade Pretendida

a = 2,79 m/s²

TRP = 2,5 s



$$D_p = \frac{16,67 \times 2,5 + (16,67^2 - 11,11^2)}{2 \times 2,79}$$

$$D_p = \frac{41,68 + (154,46)}{5,58}$$

$$D_p = \frac{41,68 + (154,46)}{5,58} = 41,68 + 27,68 = \mathbf{69,36}$$

Para greides descendentes, a distância da tabela (D_p) deve ser aumentada em 3% para cada 1% a mais de declividade (válido até 10% de declividade).

3.2.2.2 Cálculo da Distância de Reserva (D_r)

D_r é a distância de segurança a ser adotada pelo técnico, com o objetivo de garantir que o condutor efetivamente transite pelo trecho crítico na nova velocidade regulamentada.

Para o cálculo (D_r) são adotados os seguintes valores:

A distância de reserva máxima (D_r) é igual a 10 metros acrescida da distância percorrida pelo veículo em 3,6 segundos, na velocidade regulamentada final (V_f), obtida através da fórmula:

$$D_r \text{ máx} = 10 + V_f \cdot 3,6$$

onde V_f é 40km/h, mesmo que 11,11m/s

logo,

$$D_r \text{ máx} = 10 + 11,11 \cdot 3,6 = 50\text{m}$$

D_r min corresponde aproximadamente à 65% da D_r máx, logo D_r min = $50 \cdot 0,65 = 32,5\text{m}$

3.2.3 ESTUDO SOBRE LEGIBILIDADE DA PLACA R-19

A Distância de Legibilidade (DL) é a distância entre a placa e o ponto a partir do qual o sinal passa a ser legível para o condutor e é dada em função da altura do algarismo utilizado, diretamente relacionada com o diâmetro da placa, conforme tabela abaixo, de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito (2007). Na tabela apresenta-se a Distância de Legibilidade (DL) levando em consideração o diâmetro da placa, desta forma pode-se determinar a partir de que ponto o usuário terá condições de ler a placa de sinalização R-19.

Tabela (DL) – Distância de legibilidade

Diâmetro da placa ϕ (m)	Distância de legibilidade D_L (m)
1,20	200
1,00	160
0,75	120
0,50	80



Em função de adotarmos a placa R-19 com diâmetro de 50 cm, temos o DL = 80 metros.

A distância obtida na tabela (D_p), deve ser menor ou igual a distância de legibilidade da tabela (DL).

No caso estudado a D_p (69,36m) é menor que DL(80 m) caso contrário deveriam ser adotadas placas de regulamentação com diâmetro maior ou utilizadas placas de regulamentação de velocidades intermediárias.

3.2.4 ESTUDO SOBRE AS DISTÂNCIAS ENTRE AS PLACAS R-19, com a metodologia estabelecida no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I.

O que diz o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I:

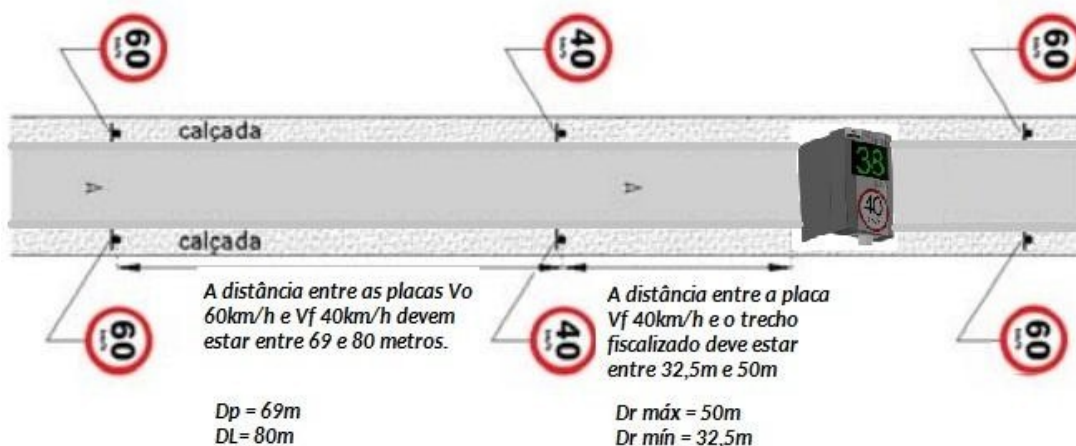
- a) Para velocidades acima de 100 km/h, as velocidades indicadas pelas placas intermediárias devem ter uma diferença máxima de 20 km/h entre si e em relação à velocidade inicial (V_o);
- b) Para velocidades entre 60 e 100 km/h os intervalos de velocidade devem ser de 20 ou 30 km/h.
- c) Para velocidades abaixo de 60 km/h, pode ser dispensado o uso de placas com velocidades intermediárias, devendo-se obedecer os critérios e procedimentos estabelecidos anteriormente.

Sempre que a redução de velocidade for superior a 30 km/h e a distância obtida na tabela (D_p), for maior que 100 metros, deve-se utilizar placas de regulamentação com valores intermediários de redução de velocidade, mesmo que esteja garantida a distância de legibilidade calculada na tabela (DL);

No Caso estudado a Velocidade Inicial V_o é 60 km/h e a Velocidade Final 40 km/h, como a redução é inferior a 30 km/h, não se aplicam placas intermediárias.

A distância entre as placas V_o e V_f em relação aos medidores de velocidade estão indicadas no item 4.3.1 .

Esquema da sinalização para redução de velocidade de 60 Km/h para 40 km /h



3.3 VELOCIDADE NO TRECHO ANTERIOR AO LOCAL FISCALIZADO (km/h):

A velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado é $V_o = 60 \text{ km/h}$

3.4 VELOCIDADE PRATICADA (85 PERCENTIL) ANTES DO INÍCIO DA FISCALIZAÇÃO:

Este equipamento está em operação desde **20/03/2017**, sendo a velocidade 85 percentil antes do início da fiscalização de **66 km/h**



3.4.1 TABULAÇÃO DE VELOCIDADE PARA O CÁLCULO DO 85 PERCENTIL (INTERVALO DE CLASSE (KM/H) X FREQUÊNCIA DAS VELOCIDADES PONTUAIS):

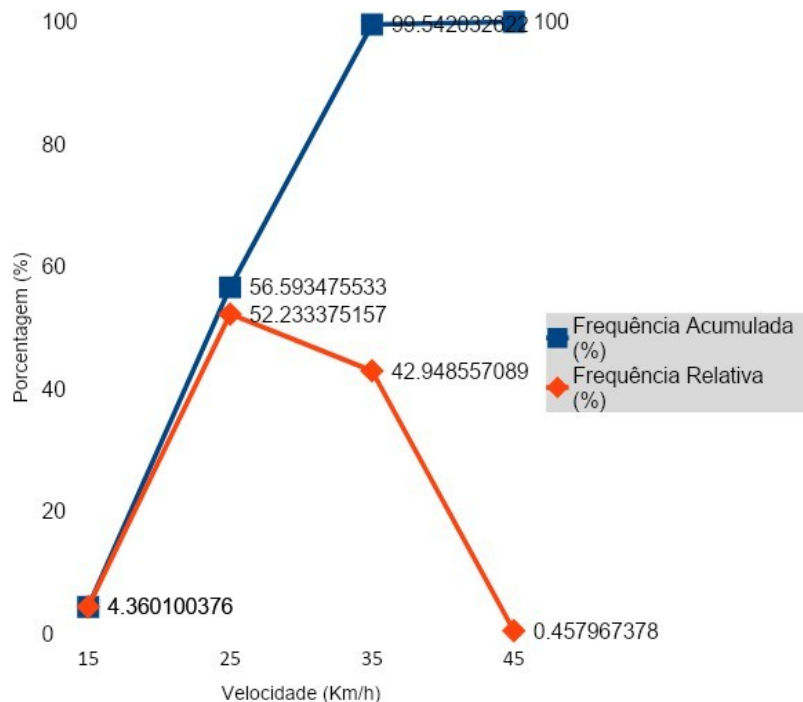
Endereço							Sentido					
FS618J01-Rua Albano Schmidt							S/N					
Hora	Velocidade (km/h)											T
	00 a 10	11 a 20	21 a 30	31 a 40	41 a 50	51 a 60	61 a 70	71 a 80	81 a 90	91 a 100	Acima de 100	
00h - 01h	0	5	65	109	3	0	0	0	0	0	0	182
01h - 02h	0	1	31	45	1	0	0	0	0	0	0	78
02h - 03h	0	0	19	19	1	0	0	0	0	0	0	39
03h - 04h	0	0	21	28	0	0	0	0	0	0	0	49
04h - 05h	0	0	85	147	1	0	0	0	0	0	0	233
05h - 06h	0	1	100	172	1	0	0	0	0	0	0	274
06h - 07h	0	4	236	403	3	1	0	0	0	0	0	647
07h - 08h	0	9	406	513	3	0	0	0	0	0	0	931
08h - 09h	0	13	448	420	11	0	0	0	0	0	0	892
09h - 10h	10	71	350	261	0	0	0	0	0	0	0	692
10h - 11h	0	30	460	410	4	0	0	0	0	0	0	904
11h - 12h	0	19	488	417	3	0	0	0	0	0	0	927
12h - 13h	1	14	339	389	7	0	0	0	0	0	0	750
13h - 14h	0	27	445	447	7	0	0	0	0	0	0	926
14h - 15h	0	73	671	387	4	0	1	0	0	0	0	1136
15h - 16h	0	35	522	441	5	0	0	0	0	0	0	1003
16h - 17h	2	38	563	397	4	0	0	0	0	0	0	1004
17h - 18h	8	152	763	219	1	0	0	0	0	0	0	1143
18h - 19h	3	126	702	251	1	0	0	0	0	0	0	1083
19h - 20h	0	33	595	358	2	0	0	0	0	0	0	988
20h - 21h	0	10	398	301	2	0	0	0	0	0	0	711
21h - 22h	0	8	281	277	4	1	0	0	0	0	0	571
22h - 23h	0	2	193	239	2	0	0	0	0	0	0	436
23h - 00h	0	0	145	196	0	0	0	0	0	0	0	341
Total	24	671	8326	6846	70	2	1	0	0	0	0	15940

3.4.2 TABULAÇÃO DE VELOCIDADE PARA O CÁLCULO DO 85 PERCENTIL (INTERVALO DE CLASSE (KM/H) X PONTO MÉDIO DE CLASSE (KM/H) X FREQUÊNCIA DAS VELOCIDADES PONTUAIS X FREQUÊNCIA RELATIVA (%) X FREQUÊNCIA ACUMULADA (%):

Cálculo do 85 Percentil					
Intervalo de Classe (Km/h)	Ponto Médio da Classe (Km/h)	Frequência das Velocidades Pontuais	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)	Resultado 85 % (Km/h)
0 a 20	15	700	4,36	4,36	31,61
21 a 30	25	8384	52,23	56,59	
31 a 40	35	6894	42,95	99,54	
Acima de 41	45	74	0,46	100	
Total		16052	100		



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)):



3.4.4 DATA: 18/01/2023

3.5 VELOCIDADE PRATICADA (85 PERCENTIL) 1 (UM) ANO, SUBSEQUENTEMENTE, DEPOIS, DO INÍCIO DA FISCALIZAÇÃO: **37,5 Km/h**

3.5.1 TABULAÇÃO DE VELOCIDADE PARA O CÁLCULO DO 85 PERCENTIL (INTERVALO DE CLASSE (KM/H) X FREQUÊNCIA DAS VELOCIDADES PONTUAIS):

KOPP

Passagens por Hora - Consolidado Geral

Período: 04/08/2026 00:00:00 - 04/08/2026 23:59:59

Equipamentos: JL3311 + JL3312

Projeto/Emissão

JOINVILLE_SC_821_2023

21/08/2026 11:52:38

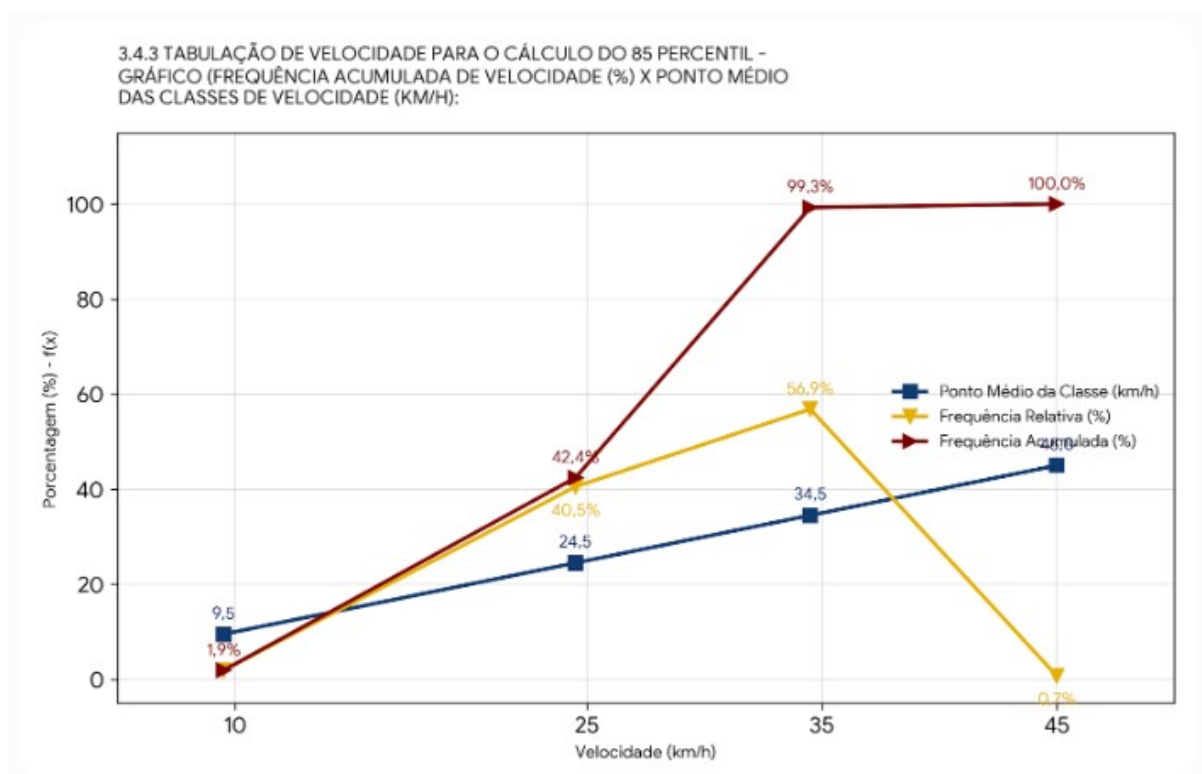
Endereço: Rua Albano Schmidt, nº 3164 - L. M. Padre Valente Simioni

Intervalo de Horas	Intervalo de Velocidades									Total
	00km/h a 19km/h	20km/h a 29km/h	30km/h a 39km/h	40km/h a 49km/h	50km/h a 59km/h	60km/h a 69km/h	70km/h a 79km/h	80km/h a 89km/h	Acima de 90km/h	
00h - 01h	0	19	106	3	0	0	0	0	0	128
01h - 02h	0	10	57	3	0	0	0	0	0	70
02h - 03h	0	9	41	1	0	0	0	0	0	51
03h - 04h	1	8	52	2	0	0	0	0	0	63
04h - 05h	0	32	236	14	0	0	0	0	0	282
05h - 06h	0	59	317	11	1	2	0	0	0	390
06h - 07h	1	164	625	12	0	0	0	0	0	802
07h - 08h	20	341	733	8	0	0	0	0	0	1102
08h - 09h	2	291	669	11	0	0	1	0	0	974
09h - 10h	6	332	611	8	0	0	0	0	0	957
10h - 11h	4	328	610	13	0	0	0	0	0	955
11h - 12h	40	362	624	14	0	0	0	0	0	1040
12h - 13h	8	226	617	11	0	0	0	0	0	862
13h - 14h	34	462	606	9	0	0	0	0	0	1111
14h - 15h	13	431	631	14	0	0	0	0	0	1089
15h - 16h	21	384	613	10	1	0	0	0	0	1029
16h - 17h	17	451	606	12	0	0	0	0	0	1086
17h - 18h	58	562	510	5	0	0	0	0	0	1135
18h - 19h	11	477	569	13	0	0	0	0	0	1070
19h - 20h	4	282	614	7	0	0	0	0	0	907
20h - 21h	3	139	506	17	0	0	0	0	0	665
21h - 22h	1	89	546	11	0	0	0	0	0	647
22h - 23h	4	86	443	12	0	0	0	1	0	546
23h - 00h	0	55	293	9	0	0	0	0	0	357
TOTAL	248	5499	11863	236	2	2	1	1	0	18978

3.5.2 TABULAÇÃO DE VELOCIDADE PARA O CÁLCULO DO 85 PERCENTIL (INTERVALO DE CLASSE (KM/H) X PONTO MÉDIO DE CLASSE (KM/H) X FREQUÊNCIA DAS VELOCIDADES PONTUAIS X FREQUÊNCIA RELATIVA (%) X FREQUÊNCIA ACUMULADA (%):

Intervalo de Classe (Km/h)	Ponto Médio da Classe (km/h)	Frequência JL3311	Frequência JL3312	Frequência Total (Fundida)	Frequência Relativa (%)	Frequência Acumulada (%)	Resultado 85% (km/h)
0 a 19	9,5	187	138	325	1,88%	1,88%	—
20 a 29	24,5	4.022	2.998	7.020	40,54%	42,42%	—
30 a 39	34,5	5.070	4.777	9.847	56,86%	99,28%	37,49
Acima de 40	—	59	67	126	0,73%	100,00%	—
TOTAL	—	9.338	7.980	17.318	100,00%	—	—

3.5.3 TABULAÇÃO DE VELOCIDADE PARA O CÁLCULO DO 85 PERCENTIL - GRÁFICO (FREQUÊNCIA ACUMULADA DE VELOCIDADE (%) X PONTO MÉDIO DAS CLASSES DE VELOCIDADE (KM/H):



3.5.4 DATA: 04 / Agosto / 2026

3.6 VELOCIDADE NO LOCAL FISCALIZADO (KM/H): **40km/h**

CROQUI DE INSTALAÇÃO DO EQUIPAMENTO

DADOS DOS EQUIPAMENTOS CONTEMPLADOS NO PROJETO

Cod. do Equipamento	Endereço	Equipamento	Marca	Modelo	Nota:	Item	Descrição	QTD.
JL3311	Rua Albano Schmidt, nº 5164 – E.M. Padre Valente Simone - Joinville - SC - Sentido: Sul / Norte	HELP	HELP	MKI		01	Braco projetado com display	01
JL3312	Rua Albano Schmidt, nº 5164 – E.M. Padre Valente Simone - Joinville - SC - Sentido: Sul / Norte	LOMBADA	HELP	MKI		02	Foto Traseira Dupla com eletrônica	01
						03	Torre auxiliar	01
						04	Câmera	05
						05	Flash	04
						06	Controladora	02
						07		
						08		
						09		

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

O projeto está de acordo com as especificações estabelecidas no TR e em conformidade com a legislação vigente. Sendo assim autorizo a instalação das faixas acima especificadas.

LEGENDA

Equipamento	Base Equipamento
Lago Indutivo	☐
Fio Lago Indutivo	☒
Poste de Baixa Tensão	☒
Poste de Iluminação Pública	☒
Poste de Energia Auxiliar	☒
Indicação de movimento veicular	☒

Responsável Técnico
CARLOS EDUARDO SERNEM
ENGENHEIRO ELETRICISTA
CREA RS 218386

Responsável de DETRANS
Data

Contratada: Elsau Kopp & Cia LTDA
Contratante: Departamento de Trânsito de Joinville - DETRANS
Contrato: 821/2023
Escala do Projeto: 1/500
Unidade de Medida: Metros
Data do Levantamento in loco: 08/10/2023
Revisão e aprovação por: Renan Paz
Data do Projeto: 05/10/2023
Digitalização do projeto: Renan Paz
Versão: 04
Data: 23/11/2023

4.1 IMAGEM COM VISTA AÉREA DO LOCAL ANTES DA INSTALAÇÃO:



4.2 IMAGEM COM VISTA TERRESTRE DO LOCAL ANTES DA INSTALAÇÃO:





4.2.1 DEPOIS DA INSTALAÇÃO:

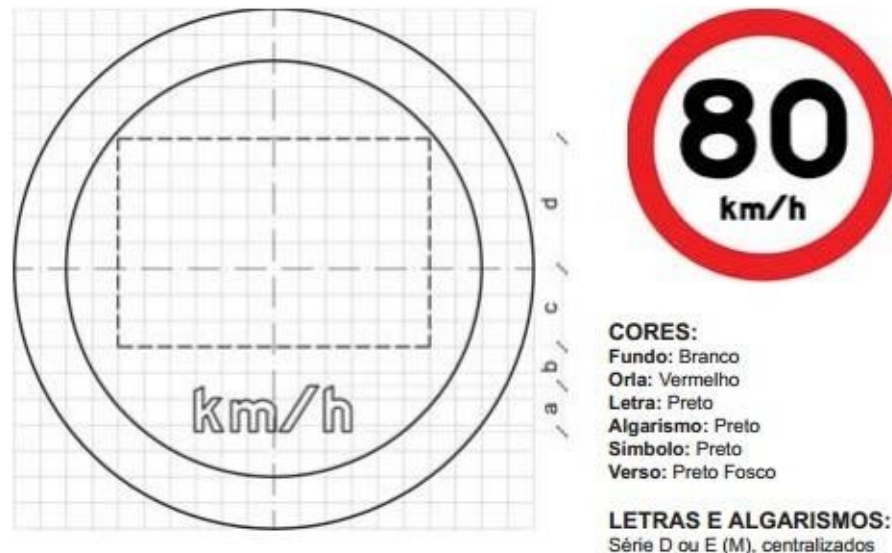
INSTALAÇÃO DO EQUIPAMENTO	
Equipamento	JL3311-JL3312
Mês e ano referência	JANEIRO 2024
UF	SC
Município	JOINVILLE
Local	Rua Albano Schmidt, 5187 – E.M. Padre Valente Simione – Sul/Norte
Empresa	Eliseu Kopp & Cia. Ltda.
JL3311-JL3312	
	

4.3 PLACA R-19:

4.3.1 TABELA COM A INDICAÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DAS PLACAS R-19 E RESPECTIVAS DISTÂNCIAS EM RELAÇÃO AO MEDIDOR DE VELOCIDADE:

Velocidades		Distâncias					
Inicial (Vo)	Final (Vf)	Distância entre Placa R-19 60km/h e R-19 40km/h		Distância entre Placa R-19 40km/h e medidor		Entre Placa R19 60km/h e Medidor	
		Dmin = Dp (m)	Dmáx = DL (m)	Dmin = Drmin (m)	Dmáx = Dr máx (m)	Dmin = Dp + Drmin (m)	Dmáx = DL+Dr máx (m)
60	40	69	80	32,5	50	101,5	130

4.3.2 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA PLACA R-19 (FORMA, TAMANHO, LEGIBILIDADE E RETRORREFLETIVIDADE):



DIMENSÕES (mm)					
Sinal	Malha	a	b	c	d
φ 500	25 X 25	44	38	75	125

As placas deverão ser confeccionadas em película refletiva com esferas inclusas (fundo, orlas e letras), de acordo com cada caso.

- Película refletiva Grau Técnico Prismático na cor vermelha, com esferas inclusas, tipo I-A, ABNT NBR 14644 e ASTM D 4956, durabilidade mínima 07 anos ;
- Película refletiva Grau Técnico Prismático na cor branca, com esferas inclusas, tipo I ABNT NBR 14644 e ASTM D 4956, durabilidade mínima 07 anos;



4.4 DESENHO EM ESCALA DO LEITO CARROÇÁVEL COM A INDICAÇÃO DE INSTALAÇÃO DAS PLACAS R-19, COM A INDICAÇÃO DOS LAÇOS DETECTORES OU OUTRA TECNOLOGIA, DA CÂMERA, DO GABINETE E DO ILUMINADOR E DEMAIS SINALIZAÇÕES:

Conforme Apêndice 1

4.5 TABELA COM INDICAÇÃO DOS DADOS TÉCNICOS DO MEDIDOR DE VELOCIDADE; ENDEREÇO E LOCALIZAÇÃO; LATITUDE E LONGITUDE; MUNICÍPIO/UF; OBSERVAÇÕES:

Rua Albano Schmidt, nº 5164 – E.M. Padre Valente Simione - Joinville - SC - Sentido: Sul / Norte	-26.272993° -48.811507°
---	-------------------------

4.5.1 Especificações Técnicas do Equipamento:

Sistema de Fiscalização de Excesso de Velocidade -Redutor de Velocidade do Tipo Fixo com Display com identificador automático de placas de veículos – OCR/LAP;

4.5.2 Características Técnicas:

Possui painel visível pelos condutores e pedestres, a qualquer hora do dia e sob quaisquer condições climáticas.

Aptos a fiscalizar as seguintes infrações/ enquadramentos de trânsito:

- a) Transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20% - Art. 218, I, CTB: 745-50;
- b) Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50% - Art. 218, II, CTB: 746-30;
- c) Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50% - Art. 218, III, CTB: 747-10.

4.5.3 Deve gerar informação online sobre demais dados estatísticos em campo, tais como:

- a) Fluxo Veicular (VDM);
- b) Número de veículos por faixa/hora;
- c) Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais):
- d) Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil (intervalo de classe (km/h) x ponto médio de classe (km/h) x frequência das velocidades pontuais x frequência relativa (%) x frequência acumulada (%):
- e) Tabulação de Velocidade para o Cálculo do 85 Percentil- Gráfico (frequência acumulada de velocidade (%) x ponto médio das classes de velocidade (km/h):



f) Dados estatísticos, tabulações, números que venham a ser exigidos pelas Resoluções vigentes do CONTRAN.

4.5.4 Deve ser totalmente digital, computadorizado, sem filme fotográfico;

4.5.5 Deve atender, necessariamente, às determinações previstas nas Portarias do INMETRO;

4.5.6 O horário do equipamento deve estar sincronizado externamente com o relógio de um servidor central (por rede própria ou pela internet) ou localmente através de um GPS.

Deve possuir relógio interno auto-sustentável com precisão superior a 01 (um) segundo a cada 24 (vinte e quatro) horas.

Deve permitir a programação de data de entrada e saída do horário de verão, com acerto automático do relógio.

4.5.7 Deve gravar, automaticamente, em cada registro de infração, os seguintes dados:

- a) Data da infração em dia, mês e ano (DD/MM/AAAA);
- b) Horário com hora, minuto, segundo (hh:mm:ss);
- c) Local de operação;
- d) Código para identificação do equipamento;
- e) Data da Aferição: (DD/MM/AAAA);
- f) Faixa de rolamento monitorada;
- g) Velocidade regulamentada, em km/h;
- h) Velocidade medida, em km/h;
- i) Número sequencial do registro;
- j) Código do Enquadramento
- k) Descrição do Enquadramento

4.5.8 Deverá possuir sistema de coleta e transmissão de dados, que seja transparente ao meio de transmissão, permitindo a coleta através de:

- a) Local através da troca da unidade de armazenamento (disco rígido ou memória “flash”);
- b) Transferência via rede para um computador coletor utilizando, no mínimo, uma das tecnologias de conexão abaixo:
 - 1. Remota via cabo (digital);
 - 2. Remota via rádio (link de micro-ondas ponto a ponto, com repetidores);
 - 3. Remota via satélite;
 - 4. Remota via celular (qualquer operadora);
 - 5. Remota via fibra óptica.



4.5.9 Deve possuir “nobreak” com capacidade mínima de 15 minutos de funcionamento em caso de falta de energia.

4.5.10 O controlador deve ser instalado em caixa ou gabinete. Deve ser de alta resistência à corrosão e a vandalismo e possuir ventilação forçada.

4.5.11 O equipamento deve enviar alertas para a Central de Monitoramento informando, no mínimo, falhas no fornecimento de energia e falha de conexão, em tempo real.

4.5.12 Deve possibilitar o vídeo-monitoramento de tráfego em tempo real e on-line através do equipamento.

4.5.13 Características Técnicas do Sistema de Câmeras de Registro:

- a) Deve possuir uma câmera independente para cada faixa de rolamento monitorada.
- b) A câmera deve funcionar colorida durante o dia e em preto e branco durante a noite, sendo sensível à luz infravermelha nesta condição.
- c) As imagens devem possuir resolução mínima de 1024 X 768 pontos (horizontal x vertical).
- d) Deve possuir alta velocidade de captura (shutter), permitindo imagens nítidas mesmo para veículos em velocidades elevadas (acima de 150 km/h).
- e) Deve ser acondicionada ou fixada em gabinete ou caixa altamente resistente à corrosão e a vandalismo (impacto de projéteis).

4.5.14 Características Técnicas do Sistema de Iluminação:

Deve possuir iluminador de luz infravermelha, imperceptível ao olho humano, evitando qualquer tipo de ofuscamento.

4.5.15 Deve possuir um sistema de leitura automática de Placa que deve ser capaz de ler:

- a) Diferentes cores e tipos diferentes de caracteres alfanuméricos, inclusive placas do MERCOSUL;
- b) Veículos em períodos diurno e noturno;
- c) Automóveis, ônibus, caminhões e motocicletas.
- d) Deve ter um índice de acerto de leitura das placas dos automóveis, ônibus e caminhões de, no mínimo, 80% no período diurno e 70% no período noturno.
- e) O sistema de leitura automática de placas – LAP deverá estar associado ao banco de dados, específicos para cada aplicação e fazer a leitura da placa de todos os veículos, durante as 24 horas do dia e durante os 07 dias da semana, em todas as faixas monitoradas, independentemente do tipo e período de fiscalização.



5. CRITICIDADE OU VULNERABILIDADE DO TRECHO/LOCAL:

5.1 TABELA COM ÍNDICES DE ACIDENTES DOS ÚLTIMOS DOIS ANOS (QUANTIDADE DE ACIDENTES, FERIDOS, MORTOS, TIPO DE ACIDENTE) NO TRECHO CORRESPONDENTE:

ÍD	Data	Dia da semana	Hora	Fase do dia	Tipo	Logradouros	Número	Ponto de Referência
20240473	08/03/2024	SEXTA-FEIRA	12:25	TARDE	Moto x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4930	Proximo ao Mercado Condor
20240643	23/03/2024	SABADO	22:32	NOITE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4752	Em frente ao mercado Condor.
20240644	23/03/2024	SABADO	22:38	NOITE	Carro x Carro	Rua Albano Schmidt	5310	Esquina com Dr. Júlio de Mesquita Filho.
20241402	03/06/2024	SEGUNDA-FEIRA	07:32	MANHA	Bicicleta x Pedestre	Rua Albano Schmidt	4764	Em frente Supermercado Condor Joinville Comasa
20241827	07/07/2024	DOMINGO	14:14	TARDE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	4764	em frente ao condor e a tinto max
20241862	10/07/2024	QUARTA-FEIRA	06:08	MANHA	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	5050	em frente a Valdir Móveis
20241984	22/07/2024	SEGUNDA-FEIRA	15:45	TARDE	Moto x Pedestre	Rua Albano Schmidt	4764	em frente ao Condor
20243183	02/11/2024	SABADO	23:59	NOITE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	5005	EM FRENTE A PANVEL
20243294	11/11/2024	SEGUNDA-FEIRA	15:34	TARDE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4986	Em frente ao Supermercado Brick Boi
20243613	10/12/2024	TERÇA-FEIRA	05:10	MADRUGADA	Queda de Moto	Rua Albano Schmidt	4986	Prox ao mercado Brickboi
20250185	19/01/2025	DOMINGO	21:23	NOITE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4764	Em frente ao condor
20251003	26/03/2025	QUARTA-FEIRA	20:31	NOITE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4764	EM FRENTE AO CONDOR
20251421	30/04/2025	QUARTA-FEIRA	04:31	MADRUGADA	Bicicleta x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4764	Em frente ao supermercado Condor
20251537	10/05/2025	SABADO	05:47	MADRUGADA	Carro x Pedestre	Rua Albano Schmidt	5256	Em frente a Farmácia Preço Popular
20252312	11/07/2025	SEXTA-FEIRA	13:45	TARDE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	5206	Próximo ao Nestor Lanches.
20252482	25/07/2025	SEXTA-FEIRA	16:33	TARDE	Ônibus x Moto	Rua Albano Schmidt	5201	AO LADO DO POSTO FELIPE.
20252541	30/07/2025	QUARTA-FEIRA	13:59	TARDE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4764	NA FRENTE DO CONDOR DO COMASA // PROX DO DENTY MOTOS OFICINA
20252622	06/08/2025	QUARTA-FEIRA	06:20	MANHA	Bicicleta Elétrica x Carro	Rua Albano Schmidt	5050	ESQUINA COM A RUA VICTOR KONDER
20252868	26/08/2025	TERÇA-FEIRA	05:25	MADRUGADA	Queda de Moto	Rua Albano Schmidt	4952	Próximo Casa China Albano
20252952	01/09/2025	SEGUNDA-FEIRA	15:02	TARDE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	5027	Em frente ao Mercado Benvenutti
20252984	04/09/2025	QUINTA-FEIRA	16:43	TARDE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4896	Em frente ao Supermercado Benvenutti
20253407	06/10/2025	SEGUNDA-FEIRA	21:17	NOITE	Carro x Carro	Rua Albano Schmidt	4753	EM FRENTE AO MERCADO CONDOR / PROX. AO ASSADOS PEDROSO
20253457	10/10/2025	SEXTA-FEIRA	14:10	TARDE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	4986	Próximo ao Supermercado Benvenutti
20253831	09/11/2025	DOMINGO	21:01	NOITE	Carro x Bicicleta	Rua Albano Schmidt	4764	Em frente ao Condor
20261184	31/03/2026	TERÇA-FEIRA	08:20	MANHA	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	4952	EM FRENTE CASA CHINA
20261250	04/04/2026	SABADO	19:01	NOITE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	4940	Em frente a Casa China
20261537	25/04/2026	SABADO	12:12	TARDE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	5037	Próximo a loja Valdir Moveis.
20262181	09/06/2026	TERÇA-FEIRA	19:49	NOITE	Bicicleta Elétrica x Carro	Rua Albano Schmidt	5218	Em frente a academi Universal // Prox Ao Nestor lanches
20262845	31/07/2026	SEXTA-FEIRA	14:07	TARDE	Carro x Moto	Rua Albano Schmidt	4913	Em frente a Subprefeitura Região Leste.

5.2 INDICAÇÃO DAS VULNERABILIDADES (CRIANÇAS, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA, PEDESTRES, CICLISTAS, VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS):

Área escolar com trânsito intenso de crianças, ciclistas e pedestres.

6 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA E PELA ELABORAÇÃO DO LEVANTAMENTO TÉCNICO

▪ Nome: **Eng.º Samuel Luiz Bernardes Gomes**

▪ CREA n.º: **057201-8**

▪ Assinatura: 

7-AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A VIA:

▪ Nome: **Paulo Rogério Rigo**

▪ Matrícula n.º: **00787**

▪ Assinatura: 



Apêndice 1 – Desenho em Escala

