

DEFINIÇÃO DE ÁREAS
PARA ESTACIONAMENTO A
CURTO PRAZO
(ESTACIONAMENTO EM ZO
NA AZUL)

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR
OCEPLAN-PLANDURB
SETOR DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE

SALVADOR - 1977

TRA-102

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
2893	01 / 11 / 94	
N.º Reg.	Data	

ESTACIONAMENTO EM "ZONA AZUL"

1. INTRODUÇÃO
2. O CENTRO DA CIDADE (DADOS DE DEMANDA E OFERTA)
3. CONSIDERAÇÕES/OBJETIVOS
4. CRITÉRIOS P/SELEÇÃO DE ÁREAS P/ESTACIONAMENTO
5. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS
 - a) TABELA 1
 - b) TABELA 2
6. DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE ESTÁTICA/DINÂMICA
7. AVALIAÇÃO DA OFERTA DINÂMICA
8. RECOMENDAÇÕES PARA DEFINIÇÃO DO ESTACIONAMENTO "ZONA AZUL"

ESTACIONAMENTO - ZONA AZUL

INTRODUÇÃO

Todos os usuários de veículos a motor necessitam estacionar seus veículos por diversos períodos de tempo na origem e/ou destino de cada viagem. Segundo estatística publicada no "Fundamental of Traffic Engineering - 7th, Edition - ITTE", a distância média anual percorrida por um carro é 15.000kms. Supondo-se que o mesmo tenha uma velocidade média de 30km/h, o veículo na realidade passará, durante um ano, 500 horas em movimento e as restantes 8.000 horas estacionados em logradouros públicos ou privados.

Verificando estes dados, temos que considerar como um dado real, o problema dos estacionamentos no centro da cidade.

O CENTRO DA CIDADE

O total de automóveis que se destinam diariamente a área central está em torno de 46.200 (dado de 1975) que deverão se distribuir pelos estacionamentos periféricos, pelos estacionamentos particulares, e pelos estacionamentos nas ruas.

Por estudos já realizados, sabe-se que o estacionamento ao longo das vias principais, reduz consideravelmente o fluxo de veículos e congestiona a área.

Para isso, foram estudados criteriosamente os locais para a oferta dinâmica de estacionamento, de modo a não ferir os princípios estabelecidos.

CONSIDERAÇÕES/OBJETIVOS

Partindo-se da premissa, que as áreas disponíveis para estacionamento nas ruas centrais são bastante reduzidas, e que a oferta dessas vagas deve ser dada prioritariamente às viagens com objetivos-compras e negócios pessoais, determinaremos número de vagas estáticas e comportamento dinâmico. Entendendo-se que o número de vagas não será dado em função da demanda existente, mas em relação a disponibilidade de áreas.

Escolhido os locais para estacionamento tipo "zona azul", determinado os valores capacidade estática e dinâmica, o restante da demanda será absorvido pelos estacionamentos periféricos, e realimentada pela atual política de utilização do transporte coletivo.

CRITÉRIOS PARA SELEÇÃO DE ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO

- . Impedir ou excluir o estacionamento nas ruas que a critério do DETRAN devem ser reservados ao tráfego;
- . disciplinar o estacionamento nos lugares em que não exista prejuízo para o tráfego, segundo estudos elaborados pelo GEIPOT, PLANDURB, DETRAN;
- . dar cumprimento ao Código Nacional de Trânsito no que se refere a estacionamento para veículos oficiais;
- . escolha de ruas c/ou logradouros onde o uso não seja predominantemente residencial, isto é, onde já se localizem comércio e serviços ou que esteja passando por processo de transformação de uso locais onde o agrupamento das vagas permita uma fiscalização rápida e eficiente.

DEFINIÇÃO DAS ÁREAS

O estacionamento na área central até bem pouco tempo se pro

cessava em quase todos os eixos viários congestionando o tráfego pela constante paralização do fluxo.

Recentemente o DETRAN adotou medidas de proibição de estacionamento nos eixos principais e locais destinados a pedestres, melhorando visivelmente a velocidade do fluxo e o disciplinamento da área. Relacionamos aqui outras áreas, recomendadas para retirada do estacionamento.

Objetivamos, portanto, este estudo no disciplinamento de estacionamento nas áreas rescolhidas, possibilitando uma maior capacidade em função da rotatividade que será exigida.

Tabela 1 - relação das áreas recomendadas para retirada de estacionamento (*)

Tabela 2 - Relação das áreas recomendadas para estacionamento "zona azul"

TABELA 1 - RUAS

Nº de Vagas

Praça Municipal	112
Av. Sete de Setembro (do H. da Bahia a S. Bento)	167
Rua Senador Costa Pinto	84
Rua do Carro	49
Rua do Tingui	16
Rua do Paraíso	55
Rua da Independência	75
Cruzeiro de S. Francisco	81
Rua 28 de Setembro	16
Rua Politeama de Baixo	69

(*) Dados numéricos de veículos estacionados, conforme pesquisa realizada.

Rua Aurelino Leal	17
Rua Rosário	30
Rua da Força	18
Praça do Mocambinho	35
Rua Jonathas Abott	10
Travessa Horácio César	28
Travessa Salvador Pires	12
Terreiro de Jesus	119
Estacionamento do Belvedêre	40
Rua Pedro Autran	9
Rua Nova de S. Bento (trecho)	25
T O T A L	1.272

OBSERVAÇÃO: Vale salientar que para efeito de cálculo de oferta de vagas foram computados nos valores acima as vagas de estacionamento irregular.

TABELA 2

As ruas e logradouros selecionados para a implantação do estacionamento, obedecendo os critérios já citados foram:

RUAS	Nº de Vagas
Ladeira de Santana	22
Áreas em frente ao Forum	60
Rua da Mangueira	55
Rua da Mouraria	95
Praça do Quartel General	130
Rua Nova de S. Bento	47
Rua Junqueira Ayres	37
Rua São Raimundo	25
Avenida Joana Angélica	39
Campo Grande (ao lado do Hotel da Bahia)	66
Largo dos Aflitos	40

RUAS	Nº de Vagas
Largo Dois de Julho	
Rua Renato Medrado	38
Jardim da Piedade (Escola de Economia)	30
Largo de São Bento	17
Rua Rui Barbosa	65
Rua do Tesouro	20
Praça em frente à SUOP	30
Ladeira da Praça	21
Virgílio Damásio	21
Estacionamento da Gameleira	104
Praça Alm. Paula Guimarães	90
Rua da Oração	32
Rua Monte Alverne	32
Rua Três de Maio	27
Rua Guedes de Brito	15
Rua Tira Chapéu	13
Rua Corneta Lopes	27
Estacionamento do Campo Grande	41
Rua Pau da Bandeira	25
Ladeira da Montanha	53
T O T A L	1.610

DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE ESTÁTICA/DINÂMICA

Com base nos dados pesquisados (automóveis estacionados) temos um total de 1.610 carros estacionados nas áreas escolhidas. Seria este número a capacidade prática, que em função do indisciplina no estacionamento teremos este número reduzido a um fator de utilização de 0,80 que indicará um total de 1.288 vagas estáticas.

Pesquisas realizadas indicaram que a rotatividade está em torno de 5,6 com a distribuição por intervalo de duração conforme apresentado no quadro seguinte:

INTERVALO (hs)	CARROS ESTACIONADOS %	VAGAS %	ROTATIVIDADE
0	41,9	9,9	22,9
0,5	34,7	24,7	7,9
2,5	7,3	12,2	3,3
4,0 a mais	16,1	53,2	1,7
T O T A L	100	100	5,7

Considerando os dados pesquisados, verificamos que (41,9%) quase 50% dos automóveis que se destinam a área central estacionam pelo período de meia hora (0,30 hs). Podemos perfeitamente utilizar um intervalo de 1 hora para o tempo de permanência em cada vaga, sem prejuízo para a demanda. Os veículos que comumente estacionaram em tempo de permanência superior a 1 hora, forçosamente terão que se utilizar dos estacionamentos periféricos.

AVALIAÇÃO DA OFERTA DINÂMICA

Considerando o tempo regulamentar para estacionamento em "zona azul", sendo das 7:00 às 19:00 horas e o tempo de permanência em cada vaga de uma hora, temos fator de rotatividade igual a 12.

Vagas existentes

Vagas estáticas

1.610	Fator utiliz.	1.288	Fator rotativ.
	0,80		12,0
	Vagas dinâmicas		
Fator rotativ.	15.556		

Se considerarmos, no entanto, o fator tempo de permanência em cada vaga igual a 1,30 hs, temos um fator de rotatividade igual a 8.

V.exist.

V.estát.

V.dinâm.

1.610	Fat.util. 0,80	1.288	Fat.rot. 8,0	10.304
-------	-------------------	-------	-----------------	--------

RECOMENDAÇÕES PARA DEFINIÇÃO DO ESTACIONAMENTO "ZONA AZUL"

- . Elaboração de cadastro físico das áreas escolhidas
- . Lay out do tipo de estacionamento, que será implantado em função da área disponível.