



**Secretaria Municipal do
Planejamento,
Meio Ambiente e
Desenvolvimento Econômico**

**Estudo de
Estacionamento para
a Área Central**

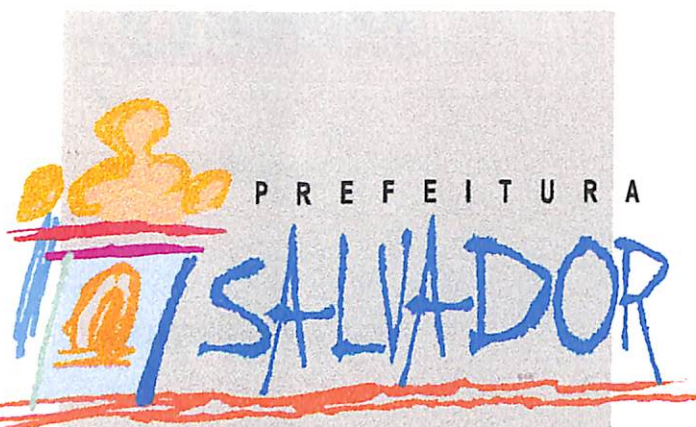
**Estudo de
Avaliação do Atual
Plano de Obras Viárias
de Grande Porte**

7. PLANO DE CIRCULAÇÃO DA BARRA

abril/98

TTC

**ENGENHARIA DE
TRÁFEGO E DE
TRANSPORTES S/C. LTDA.**



**Secretaria Municipal do
Planejamento,
Meio Ambiente e
Desenvolvimento Econômico**

**Estudo de
Estacionamento para
a Área Central**

**Estudo de
Avaliação do Atual
Plano de Obras Viárias
de Grande Porte**

7. PLANO DE CIRCULAÇÃO DA BARRA

abril/98

TTC

**ENGENHARIA DE
TRÁFEGO E DE
TRANSPORTES S/C. LTDA.**

SECRET
724114DOR

Secretaria Municipal do
Planejamento,
Meio Ambiente e
Desenvolvimento Econômico

T9A-194

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
3804	03/03/99	
Nº Reg.	Data	

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

2. RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES

- **Circulação Atual**
- **Alternativa 1**
- **Alternativa 2**
- **Alternativa 3**
- **Alternativa 4**
- **Alternativa 5A**
- **Alternativa 5B**

3. CONCLUSÕES

ANEXO

APRESENTAÇÃO

A TTC - Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda. Foi contratada pela FMLF - Fundação Mário Leal Ferreira, órgão diretamente vinculado à SEPLAM - Secretaria Municipal de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico da Prefeitura Municipal de Salvador/BA, sob o contrato Nº 10/97, para dentre outros objetivos, analisar o impacto das grandes obras viárias na circulação atual do trânsito e sugerir algumas medidas paliativas que venham atenuar os aspectos negativos que podem provocar.

Dentro deste contexto é que se insere o presente relatório - **Plano de Circulação da Barra** - decorrente dos problemas no desempenho do tráfego durante os horários de pico, observados em pontos localizados dessa área da cidade e a necessidade de alteração na atual circulação viária.

Este documento compreende os seguintes capítulos:

Capítulo 1 – Considerações Gerais, onde estão descritos um resumo do Plano Urbanístico e o modelo de simulação utilizado para a obtenção dos resultados de desempenho operacional do sistema viário da Barra.

Capítulo 2 - Resultados das Simulações, que apresenta as simulações efetuadas para os diferentes cenários previstos, tanto para a hora-pico manhã como para a hora-pico tarde. Foram simulados os cenários referentes à circulação atual e às seis alternativas de circulação previstas para a área da Barra, sendo a última uma variação da quinta. As saídas do *software* EMME 2 permitiram identificar, além dos indicadores de desempenho operacional:

- os carregamentos de automóveis;
- o desempenho operacional das vias (relação V/C que mostra, através de codificação cromática, os níveis de serviço);
- a reserva de capacidade nas vias;
- o tempo de percurso por linha; e
- a comparação entre os cenários (diferença entre o carregamento da situação atual e o carregamento de cada uma das alternativas estudadas).

Capítulo 3 - Conclusões, que indica as alternativas recomendadas para a alteração da circulação viária da Barra.

ANEXO - contém as informações referentes às pesquisas realizadas: a localização dos Postos de Contagem Classificada de Veículos e os croquis de cada posto de contagem com os respectivos volumes de veículos pesquisados.

CAPÍTULO 1

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- *“Valorizar os elementos da paisagem natural e construída tais como o relevo (morro do Gavazza, Ipiranga, Mariani, Ladeira da Barra e vale do Centenário), área da borda com seus elementos construídos e praia, as pontas de terra e seus monumentos avançados sobre o mar e as pequenas praças”.*
- *“Criar alternativas de ocupação capazes de atrair novo capital de investimento para a área e revitalizar áreas consideradas decadentes”.*

Até a década de 1960 – 1970, a Barra caracterizou-se como uma área tipicamente residencial das classes de renda média e alta e como um “bairro boêmio” por aglutinar, ainda que de forma dispersa, bares, restaurantes, cine-teatro e clubes sociais.

Nas décadas seguintes a área da Barra foi uma das mais atingidas pelo processo de adensamento urbano, resultante do acelerado ritmo de crescimento e ocupação de Salvador.

A partir da década de 1970, a Barra passou a oferecer atividades de serviços e comércios diversificados, como centros comerciais, hotéis e agências bancárias. Um novo contingente de população passou a dirigir-se a este bairro em busca não só mais do lazer proporcionado pela praia mas também pelos hotéis, bares restaurantes e comércio variado que ali se instalaram.

Como consequência, já nos anos 80, a Barra apresentava-se como um novo centro de comércio e serviços dos mais importantes da cidade, situação esta contemplada com a institucionalização da Zona Terciária da Barra.

O bairro, que de acordo com a legislação vigente, é considerado predominantemente residencial, vem sofrendo um acelerado processo de degradação, causando o êxodo das classes de renda mais alta para áreas residenciais mais tranquilas e valorizadas.

O descontentamento entre os comerciantes locais também é verificado pelo grande número de estabelecimentos comerciais fechados, principalmente aqueles mais sofisticados.

Entretanto o potencial de lazer, turismo e consumo é ainda tão expressivo que a Barra se caracteriza como um dos mais promissores e privilegiados bairros de Salvador.

Com relação ao uso e ocupação do solo, segundo o PDDU, a área da Barra é caracterizada conforme o setor, a saber:

- *“devido à existência de rica paisagem natural e conseqüente valorização pelo mercado imobiliário, as antigas casas de alto padrão vem cedendo lugar às novas edificações verticais, que se evidenciam ao longo da Av. Sete de Setembro (Ladeira da Barra)”;*
- *“no Porto da Barra permanecem as antigas edificações que ainda conservam suas fachadas originais”;*
- *“na encosta da Ladeira da Barra e do Morro do Ipiranga encontram-se casas com baixo padrão construtivo”;*

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo visa avaliar as alternativas de circulação do tráfego na Região da Barra, em função dos problemas de desempenho do tráfego verificados nas principais vias e a viabilidade de se implantar uma via preferencial para os pedestres junto à R. Alm. Marques Leão.

As análises e as proposições elaboradas foram baseadas nas diretrizes descritas no Plano Urbanístico da Barra¹ e para a simulação da Situação Atual e das seis Alternativas de circulação do tráfego da Região da Barra, utilizou-se a rede viária, zoneamento de tráfego e as matrizes de viagens extraídas da pesquisa domiciliar de origem/destino realizada pela PMS em 1995 que foram atualizadas a partir das pesquisas de contagem volumétrica classificada de veículos levantada em janeiro/98 pela PMS.

A seguir estão descritos um resumo do Plano Urbanístico e o modelo de simulação utilizado para a obtenção dos resultados de desempenho operacional do sistema viário da Barra. E os resultados obtidos na pesquisa de contagem volumétrica de veículos está apresentado no anexo deste documento técnico.

1.1. Plano Urbanístico da Barra

O Plano Urbanístico da Barra, através do projeto "Recrutar Barra", visa promover essa região da cidade, realizando intervenções estruturais e ações localizadas capazes de reverter os aspectos negativos identificados e maximizando as potencialidades existentes que se inserem na diretriz governamental, especificado no PDDU², de revitalização das áreas e pontos notáveis de Salvador.

Apresenta os objetivos do "Projeto Recrutar Barra" e caracteriza as transformações urbanísticas que vem ocorrendo nas últimas décadas.

Os principais objetivos descritos são:

- *"Requalificar o bairro da Barra, compatibilizando a manutenção do uso residencial com desenvolvimento do uso terciário, valorizando seu potencial para atividades turísticas e de lazer, bem como, o seu patrimônio cultural e paisagístico";*
- *"Criar alternativas de ocupação capazes de atrair novo capital de investimento para a área e revitalizar áreas consideradas decadentes";*
- *"Atualizar a legislação no sentido de incorporar as novas tendências de ocupação, criando alternativas para novos empreendimentos e dinamização da área"; e*

¹ Plano Urbanístico da Barra – PMS/CPM-GEDEM, dez/96

² PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

- *"o Morro do Gavazza e o Morro do Ipiranga são exclusivamente de uso residencial e conservam casas térreas e edificações com restrição de gabarito onde a legislação assegurou seus modelos originais";*
- *"o setor do Shopping Barra se caracteriza pela forte identidade terciária que é incompatível com o uso residencial";*
- *"o trecho situado na Av. Oceânica, R. Marquês de Leão e Afonso Celso, vem sofrendo processo de consolidação das atividades de comércio e serviços, com notória expansão em edificações modernas"; e*
- *"ao longo das avenidas Princesa Isabel e Marques de Caravelas vêm se consolidando as atividades terciárias".*

1.2. MODELO DE SIMULAÇÃO

Para simulação dos carregamentos de tráfego na área de influência da região da Barra, utilizou-se o *software* EMME2 que permite análise da distribuição das viagens através de uma rede viária esquemática, alimentada por matrizes de viagens. Portanto, todas as simulações foram realizadas dentro de um cenário composto por uma rede viária de simulação e uma matriz de viagem.

O cenário base da simulação é o cenário/1997 – Situação Atual. Este cenário representa a situação presente na Barra e é composto do mapeamento de uma rede viária de simulação e um zoneamento de análise, baseado nas Zonas de Tráfego geradas na Pesquisa OD/95.

1.2.1. Zoneamento de Análise

Elaborou-se, com base nos dados fornecidos pela PMS, um zoneamento de tráfego específico para este estudo, onde foram definidos o macrozoneamento da RMS com a agregação das zonas OD/95 e o microzoneamento da Barra a partir da desagregação das zonas segundo a caracterização urbanística descrita no PDDU, os objetivos do Plano Urbanístico da Barra e as vistorias *in loco*. As Figuras 1.1 e 1.2 ilustram o zoneamento para o estudo da Barra.

A Região da Barra ficou composta por 19 microzonas, identificadas a partir do número 30 ao 48, e o restante da RMS ficou dividida em macrozonas de 1 a 29 e de 49 a 50.

A Tabela 1.1 mostra a correspondência das zonas definidas na pesquisa OD/95 e o microzoneamento e macrozoneamento de análise específicos para este estudo.

TABELA 1.1
Estudo de Estacionamento para a Área Central de Salvador
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS DE TRÁFEGO

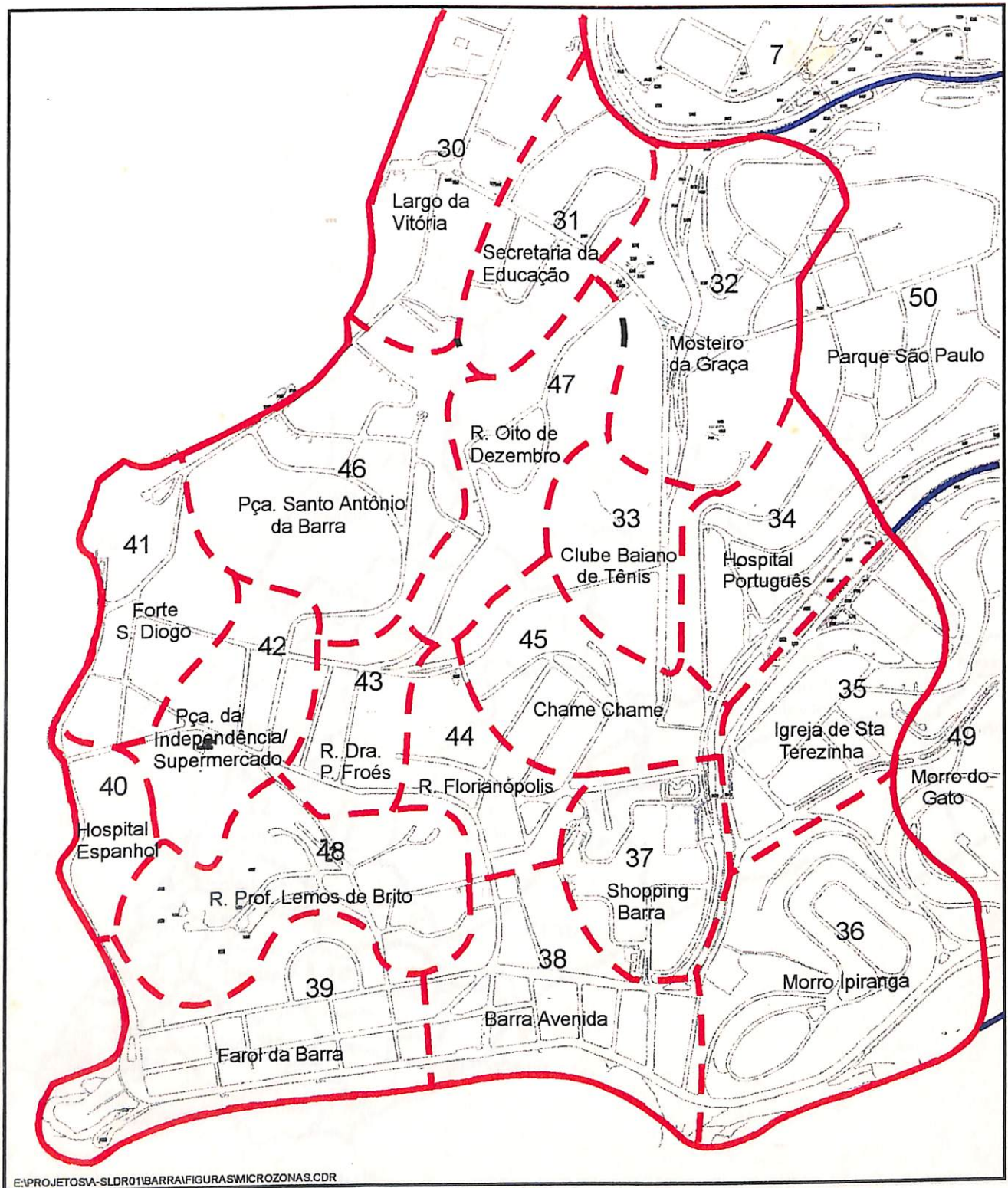
CADASTRO DE ZONAS		ZONA EMME2 BARRA	Pico Manhã		Pico Tarde	
ZONA OD/95	ÁREA		% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95	% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95
1	BARRA AVENIDA	38	5	10	10	5
1	FAROL DA BARRA	39	15	15	15	14
1	HOPITAL ESPANHOL	40	5	15	15	15
1	PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA	42	15	7	10	12
1	ASSOCIAÇÃO ATLÉTICA DA BAHIA	43	10	7	9	8
1	IGREJA JESUS MARIA JESUS	44	15	7	10	13
1	CHAME CHAME	45	10	10	11	8
1	R. PROFESSOR LEMOS DE BRITO	48	15	14	15	10
1	FORTE SÃO DIOGO	41	0	0	5	0
1	SHOPPING BARRA	37	10	15	0	25
203	SHOPPING BARRA	37	100	203	100	203
2	LGO. DA VITÓRIA	30	5	2	10	5
2	SECRET. DA EDUCAÇÃO	31	5	2	5	2
2	CLUBE BAIANO DE TÊNIS	33	15	20	20	15
2	FORTE DE STA. MARIA	40	4	2	10	4
2	FORTE SÃO DIOGO	41	12	20	20	12
2	PRAÇA DA INDEP. / SUPERMERCADO	42	4	2	10	4
2	R. Dra. P. FROES	43	4	2	5	4
2	R. FLORIANÓPOLIS	44	4	2	5	4
2	CHAME CHAME	45	4	2	5	4
2	PÇA. STO. ANTÔNIO DA BARRA	46	18	2	5	18
2	R. OITO DE DEZEMBRO	47	25	2	5	25
3	IGREJA DE STA. TERESINHA	35	20	3	30	20
3	MORRO IPIRANGA	36	10	3	30	10
3	MORRO IPIRANGA	49	70	3	40	70
17	VITÓRIA	30	30	17	60	17
17	SECRET. DA EDUCAÇÃO	31	50	17	30	17
17	MOST. DA GRAÇA	32	20	17	10	17
18	MOST. DA GRAÇA	32	20	18	20	18
18	CLUBE BAIANO DE TÊNIS	33	10	18	20	18
18	HOSP. PORTUGUÊS	34	15	18	10	18
18	CHAME CHAME	45	10	18	10	18
18	GRACA	50	45	18	40	45
19	CEMITÉRIO CAMPO SANTO	49	100	19	100	19
176	CONJ. ASS. NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	49	100	176	100	176
4	SAO LAZARO	8	100	4	100	4
5	ONDINA	8	100	5	100	5
6	ALTO ONDINA / GARIBALDI	8	100	6	100	6
7	PACIENCIA	8	100	7	100	7
8	RIO VERMELHO	8	100	8	100	8
9	NORDESTE AMARALINA	8	100	9	100	9
10	UBARANAS/AREIAL	17	100	10	100	10
11	VALE DAS PEDRINHAS	8	100	11	100	11
12	SANTA CRUZ	8	100	12	100	12
13	PARQUE DA CIDADE /HOSPITAL ALIANÇA	17	100	13	100	13
14	PARQUE JULIO CESAR	17	100	14	100	14
15	PITUBA(AV MANOEL DIAS SILVA)	17	100	15	100	15
16	AMARALINA	17	100	16	100	16
20	FEDERAÇÃO	8	100	20	100	20
21	ALTO DO SOBRADINHOPARQUE SAO BRAZ	9	100	21	100	21
22	ENG VELHO FEDERAÇÃO(CARDEAL DA SILVA)	9	100	22	100	22
23	CONJ. SANTA MADALENA	9	100	23	100	23
24	ENG VELHO FEDERAÇÃO (VASCO DA GAMA)	9	100	24	100	24
25	HORTO FLORESTAL	9	100	25	100	25
26	CANDEAL	9	100	26	100	26
27	CANELA	7	100	27	100	27
28	CAMPO GRANDE	6	100	28	100	28
29	SAO PEDRO (POLITEMA / SAO BENTO)	2	100	29	100	29
30	GARCIA(LEOVIGILDO FILGUEIRAS)	7	100	30	100	30
31	GARCIA(PREDILIANO PITA)	8	100	31	100	31
32	BARRIS / LAPA	2	100	32	100	32
33	TORORO	2	100	33	100	33
34	FONTE NOVA	5	100	34	100	34
35	ENG VELHO BROTAS(VILA AMERICA)	9	100	35	100	35
36	ENG VELHO BROTAS (OGUNJA)	9	100	36	100	36
37	ENG VELHO BROTAS (BOA VISTA)	10	100	37	100	37
38	DANIEL LISBOA	10	100	38	100	38
39	ACUPE	9	100	39	100	39
40	CAMPINAS DE BROTAS	10	100	40	100	40
41	ALTO DO SALDANHA	16	100	41	100	41
42	CJ COMERCIAIS /PQ BELA VISTA / JD SAUDADE	16	100	42	100	42
43	ITAIGARA	16	100	43	100	43
44	PQ N SENHORA DA LUZ	16	100	44	100	44
45	CAMINHO DAS ARVORES	16	100	45	100	45
46	PITUBA (AV PAULO VI)	17	100	46	100	46
47	COSTA AZUL / STIEP	17	100	47	100	47
48	ARMAÇÃO	17	100	48	100	48
49	COMERCIO / (PÇA CAYRU)	3	100	49	100	49
50	COMERCIO / AGUA MENINOS	3	100	50	100	50
51	SAO JOAQUIM	13	100	51	100	51
52	AQUIDABA/ PELOURINHO/STO ANTONIO	4	100	52	100	52
53	PÇA CASTRO ALVES / SE /TERREIRO DE JESUS	4	100	53	100	53
54	COV SAO FRANCISCO /LARGO DE SAO MIGUEL	1	100	54	100	54
55	PALMA / MOURARIA /CPO DA POLVORA	1	100	55	100	55
56	NAZARE	5	100	56	100	56
57	VILA LAURA	11	100	57	100	57
58	CASTRO NEVES	10	100	58	100	58
59	SANTO AGOSTINHO	11	100	59	100	59
60	DOIS LEOES / VILA LAURA	11	100	60	100	60
61	PITANGUEIRAS / COSME DE FARIAS	10	100	61	100	61
62	COSME DE FARIAS	10	100	62	100	62
63	ALTO DE CRUZEIRO /COSME DE FARIAS	10	100	63	100	63
64	LUIS ANSELMO	11	100	64	100	64
65	CABULA / TELEBAHIA	15	100	65	100	65

TABELA 1.1
Estudo de Estacionamento para a Área Central de Salvador
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS DE TRÁFEGO

CADASTRO DE ZONAS		Pico Manhã		Pico Tarde		
ZONA OD/95	ÁREA	ZONA EMM2 BARRA	% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95	% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95
66	N SENHORA DO RESGATE /CJ SAO JUDAS TADEU	15	100	68	100	68
67	JARDIM BRASILIA / CHACARA PERSEVERANCA	15	100	67	100	67
68	SARAMANDAIA	15	100	68	100	68
69	PERNAMBUES	15	100	69	100	69
70	CJ GULHERME MARBACK /SETOR MILITAR	18	100	70	100	70
71	BOCA DO RIO	18	100	71	100	71
72	BOLANDERA / BOCA DO RIO	18	100	72	100	72
73	BARBALHO	11	100	73	100	73
74	MACAUBAS	11	100	74	100	74
75	SOLEDADE	11	100	75	100	75
76	LAPINHA	12	100	76	100	76
77	QUEIMADINHO	12	100	77	100	77
78	CAIXA DAGUA	11	100	78	100	78
79	QUINTA DOS LAZAROS	11	100	79	100	79
80	CIDADE NOVA	11	100	80	100	80
81	ALTO DO ABACAXI	11	100	81	100	81
82	PAU MIUDO	12	100	82	100	82
83	ABACAXI / RETIRO / ACESSO NORTE	15	100	83	100	83
84	19 BC / NARANDIBA	19	100	84	100	84
85	PQ METROPOLIT. PITUAÇU	18	100	85	100	85
86	PITUAÇU / CORSARIO	18	100	86	100	86
87	DENDEZEIROS	13	100	87	100	87
88	CALCADA / MARES	13	100	88	100	88
89	ROMA	13	100	89	100	89
90	SIEIRO	12	100	90	100	90
91	PERO VAZ	12	100	91	100	91
92	LIBERDADE	12	100	92	100	92
93	LARGO DO TANQUE /BAIRRO GUARANI	12	100	93	100	93
94	CURUZU / B. GUARANI	12	100	94	100	94
95	CURUZU / PROGRESSO	12	100	95	100	95
96	SANTA MONICA	12	100	96	100	96
97	IAPI /JARDIM ELDOORADO	12	100	97	100	97
98	IAPI	12	100	98	100	98
99	LARGO DO TAMARINEIRO	12	100	99	100	99
100	QUITANDINHA / JAQUEIRA / RETIRO	14	100	100	100	100
101	FAZENDA GRANDE /VILA MELO MORAES	14	100	101	100	101
102	FAZ GRANDE RETIRO / BOM JUA	14	100	102	100	102
103	SAO GONCALO DO RETIRO	14	100	103	100	103
104	BARREIRAS / ARRAIAL RETIRO	14	100	104	100	104
105	TANCREDO NEVES / ENGOMADEIRA	19	100	105	100	105
106	CABULA VI / ARENOSO	19	100	106	100	106
107	C. A. B.	19	100	107	100	107
108	PATAMARES / COSTA VERDE	20	100	108	100	108
109	JAGUARIBE	20	100	109	100	109
110	MONTE SERRAT	13	100	110	100	110
111	BONFIM	13	100	111	100	111
112	RIBEIRA / MADRAGOA /LGO DO PAPAGAIO	13	100	112	100	112
113	RIBEIRA / TAINHEIROS	13	100	113	100	113
114	MASSARANDUBA / BAIXA DO PETROLEO	13	100	114	100	114
115	MASSARNDUBA	13	100	115	100	115
116	VILA RUI BARBOSA	13	100	116	100	116
117	URUGUAI / B MACHADO	13	100	117	100	117
118	URUGUAI / ALAGADOS	13	100	118	100	118
119	VIADUTO DOS MOTORISTAS / BX DO FISCAL	13	100	119	100	119
120	PENINSULA DO JOANES	13	100	120	100	120
121	SAO CAETANO (ENGº AUSTRICIANO)	13	100	121	100	121
122	ALTO DO PERU / SAN MARTIN	13	100	122	100	122
123	FAZENDA GRANDE DO RETIRO	13	100	123	100	123
124	CAPELINHA	13	100	124	100	124
125	SAO CAETANO	13	100	125	100	125
126	S CAETANO / S S SCHINDLER	14	100	126	100	126
127	BOA VISTA SAO CAETANO	13	100	127	100	127
128	CAPELINHA / DIQUE LADRAO	13	100	128	100	128
129	CALABETAO	14	100	129	100	129
130	JD SANTO INACIO / EST PIRAJA	14	100	130	100	130
131	PROFº LEMOS DE BRITO / GRANJAS RURAIS	14	100	131	100	131
132	MATA ESCURA	14	100	132	100	132
133	ARENOSO / TANCREDO NEVES	19	100	133	100	133
134	SUSSUARANA	19	100	134	100	134
135	MATA DOS OITIS	19	100	135	100	135
136	VALE DOS LAGOS /HOSPITAL SAO RAFAEL	19	100	136	100	136
137	NOVA BRASILIA /JD NOVA ESPERANCA	22	100	137	100	137
138	PQ DE EXPOSICOES /BAIRRO DA PAZ	20	100	138	100	138
139	PIATA	20	100	139	100	139
140	ITAPUA	20	100	140	100	140
141	LOT PEDRA DO SAL	20	100	141	100	141
142	STELLA MARES / P FLAMENGO	25	100	142	100	142
143	BOA VISTA DO LOBATO /JARDIM LOBATO	13	100	143	100	143
144	ALTO DO CABRITO /BELA VISTA DO LOBATO	13	100	144	100	144
145	MAL RODON / CAMPINAS	14	100	145	100	145
146	LOT JD CAJAZEIRAS / PAU DA LIMA	14	100	146	100	146
147	PAU DA LIMA	14	100	147	100	147
148	SAO MARCOS	19	100	148	100	148
149	VILA CANARIA	14	100	149	100	149
150	SETE DE ABRIL	14	100	150	100	150
151	MUSSURUNGA	21	100	151	100	151
152	SAO CRISTOVAO /ESTRADA VELHA	21	100	152	100	152
153	PLATAFORMA	23	100	153	100	153
154	ALTO DE STA TEREZINHA	23	100	154	100	154
155	PIRAJA	14	100	155	100	155
156	PORTO SECO PIRAJA	14	100	156	100	156
157	DOM AVELAR	14	100	157	100	157
158	NOGUEIRA	14	100	158	100	158
159	CASTELO BRANCO	14	100	159	100	159

TABELA 1.1
Estudo de Estacionamento para a Área Central de Salvador
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS DE TRÁFEGO

CADASTRO DE ZONAS		Pico Manhã		Pico Tarde		
ZONA OD/95	ÁREA	ZONA EMME2 BARRA	% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95	% Produção em relação à zona OD/95	% Atração em relação à zona OD/95
160	PRAIA GRANDE	23	100	160	100	160
161	PERIPERI	23	100	161	100	161
162	REPRESA DO COBRE /PQ SAO BARTOLOMEU	23	100	162	100	162
163	ESTRADA DA BASE NAVAL /REPRESA DO COBRE	22	100	163	100	163
164	VALERIA	22	100	164	100	164
165	PALESTINA	22	100	165	100	165
166	CAJAZEIRAS 03.05.07	22	100	166	100	166
167	FAZ GRANDE 02.03	22	100	167	100	167
168	REPRESA DO IPITANGA	24	100	168	100	168
169	CEASA / COSSANGE	24	100	169	100	169
170	ALTO DE COUTOS	23	100	170	100	170
171	USIBA	22	100	171	100	171
172	PARIPE	23	100	172	100	172
173	SAO TOME DE PARIPE	23	100	173	100	173
174	RODOVIARIA / CASA DO COMERCIO	16	100	174	100	174
175	PARQUE CRUZ AGUIAR	8	100	175	100	175
177	CARDEAL DA SILVA /GARIBALDI (UCSAL)	8	100	177	100	177
178	IGUATEMI / HIPER	16	100	178	100	178
179	COND VALE DOS RIOS / BANCARIOS	18	100	179	100	179
180	CJ JOAO DURVAL / LADEIRA DO CABULA	15	100	180	100	180
181	UNEB / SABOEIRO /SERPRO	19	100	181	100	181
182	IMBUI	18	100	182	100	182
183	BATE FACHO	18	100	183	100	183
184	PITUAÇU/ P. PATAMARES	18	100	184	100	184
185	BX DO FISCAL	13	100	185	100	185
186	JOANES /VOL. DA PATRIA	13	100	186	100	186
187	CANA BRAVA	19	100	187	100	187
188	CJ TROBOGY / GRANJAS REUNIDAS	21	100	188	100	188
189	ALTO DO COQUEIRINHO	20	100	189	100	189
190	SAO CRISTOVAO /AEROPORTO	21	100	190	100	190
191	JARDIM DAS MARGARIDAS	24	100	191	100	191
192	CAJAZEIRAS 08,10,11	22	100	192	100	192
193	BOCA DA MATA	22	100	193	100	193
194	FAZ COUTOS / VISTA ALEGRE	23	100	194	100	194
195	FELICIDADE	23	100	195	100	195
196	CIA / AEROPORTO	24	100	196	100	196
197	ESTRADA DA BASE NAVAL CONJ HABITACIONAL COUTOS	23	100	197	100	197
198	NILO PECANHA	12	100	198	100	198
199	SHOPPING IGUATEMI	16	100	199	100	199
200	ESTACAO RODOVIARIA	16	100	200	100	200
201	ESTACAO DA LAPA	2	100	201	100	201
202	SHOPPING PIEDADE	2	100	202	100	202
204	CAMPUS UCSAL PITUAÇU	18	100	204	100	204
205	CAMPUS UCSAL FEDERACAO	8	100	205	100	205
206	CAMPUS UFBA FEDERACAO	8	100	206	100	206
207	CAMPUS UFBA ONDINA	8	100	207	100	207
208	AEROPORTO	25	100	208	100	208
209	HOSPITAL GERAL DO ESTADO	9	100	209	100	209
ZONAS DA REGIÃO METROPOLITANA						
210	HOSPITAL ROBERTO SANTOS	19	100	210	100	210
211	ESTACAO PIRAJA	14	100	211	100	211
212	HOSPITAL SAO RAFAEL	19	100	212	100	212
213	FERRY - BOAT / SAO JOAQUIM	13	100	213	100	213
214	ELEVADOR LACERDA	3	100	214	100	214
215	FEIRA DE SAO JOAQUIM	13	100	215	100	215
216	ILHA DE MARE	28	100	216	100	216
217	LAURO DE FREITAS (CENTRO)	28	100	217	100	217
218	VILAS DO ATLANTICO	28	100	218	100	218
219	PORTAO	28	100	219	100	219
220	CAPELAO	27	100	220	100	220
221	ITINGA	26	100	221	100	221
222	CIA / SIMOES FILHO	27	100	222	100	222
223	SIMOES FILHO (CENTRO)	27	100	223	100	223
224	DIAS DAVILA	26	100	224	100	224
225	CANDEIAS	27	100	225	100	225
226	MADRE DEUS	27	100	226	100	226
227	SAO FRANCISCO DO CONDE	27	100	227	100	227
228	ITAPARICA	28	100	228	100	228
229	VERA CRUZ	28	100	229	100	229
ZONAS FORA DA REGIÃO METROPOLITANA						
230	CAMAÇARI	28	100	230	100	230
231	FEIRA DE SANTANA	29	100	231	100	231
232	ALAGOINHAS	29	100	232	100	232
233	SAO SEBASTIAO DO PASSE /CATU / MATA DE SAO JOAO /POJUCA	29	100	233	100	233
234	NAZARE / STO ANT. DE JESUS	29	100	234	100	234
235	OUTRAS CIDADES	29	100	235	100	235

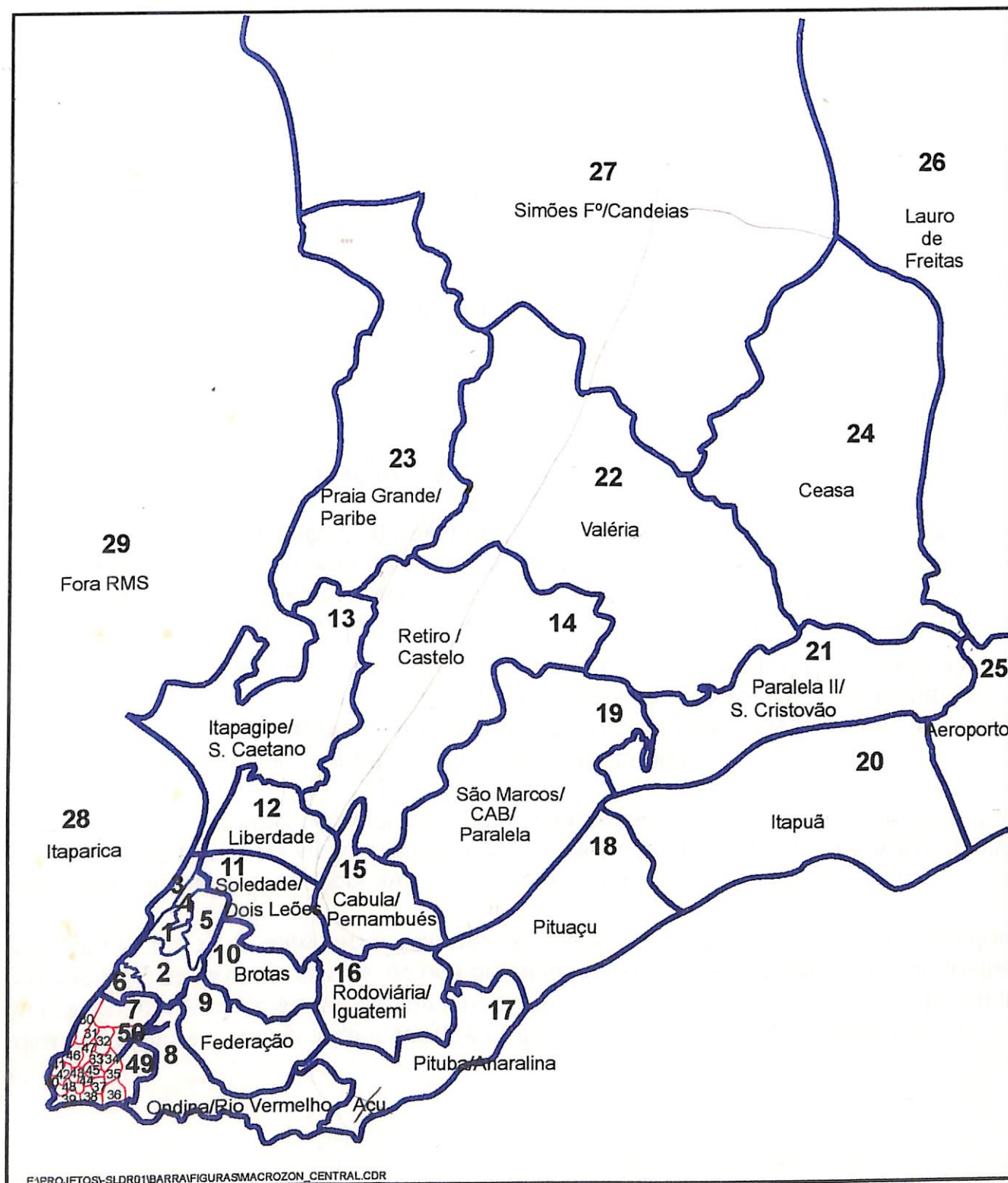


Plano de Circulação da Barra

Figura 1.1
Zoneamento de Análise
Microzonas na Barra

Legenda

-  Microzonas
-  Macrozona RMS



Estudo de Estacionamento para Área Central de Salvador

Figura 1.2
Macrozonas de Tráfego
RMS - Região Metropolitana de Salvador
Barra

Legenda

 Macrozonas da RMS

1.2.2. Matrizes de Viagens

As matrizes de viagens foram geradas a partir da tabulação das viagens de táxis e automóveis particulares declaradas na pesquisa domiciliar OD/95, para uma hora dos picos da manhã e da tarde.

A atualização para o ano 1997 foi desenvolvida através do *software* EMME2 que permite criar novas matrizes baseadas em contagens veiculares que foram realizadas recentemente em 14 postos de pesquisa localizados na Barra. A Figura 1.3 mostra a localização dos postos de pesquisa de tráfego efetuada em janeiro/98 e no Anexo estão os resultados obtidos na pesquisa de contagem classificada dos veículos.

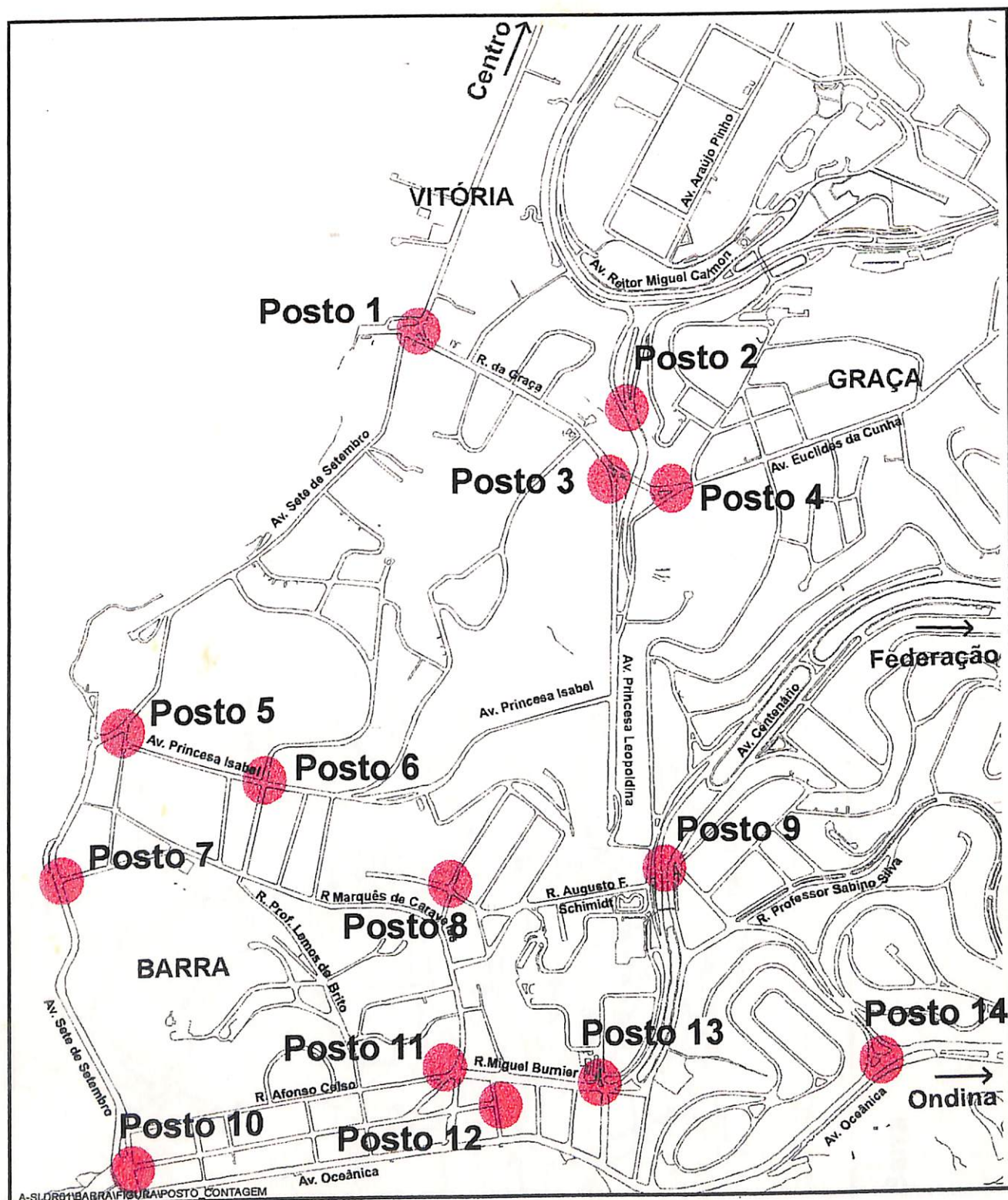
1.2.3. Rede Viária de Simulação

O cenário base de simulação, representa a circulação viária atual - 1997, levantada em vistorias na área de influência do estudo. Foram observados os sentidos de circulação, as conversões permitidas e proibidas mais importantes, a existência de estacionamento regulamentado ou permitido, as faixas exclusivas para o transporte por ônibus, etc.

A hierarquização viária estabelecida pela PMS também foi utilizada na montagem deste cenário da Situação Atual. Assim foram incorporadas as características funcionais e operacionais das vias metropolitanas, arteriais primárias e secundárias e das vias coletoras primárias e secundárias na área de influência deste projeto.

Com esses indicadores operacionais, complementadas por outros dados operacionais como a extensão do trecho de via, capacidade viária, velocidade, etc, foi montada a rede viária de simulação, que é composta por *links*, nós e centróides.

Nas figuras 1.4 a 1.6 estão apresentadas: a rede viária de simulação com os *links* que representam os trechos de vias, os nós que são as interseções viárias, e os centróides que correspondem às microzonas de análise; o número de faixas de rolamento considerados para cada *link*; e a capacidade viária/*link* atribuída segundo a hierarquização viária.

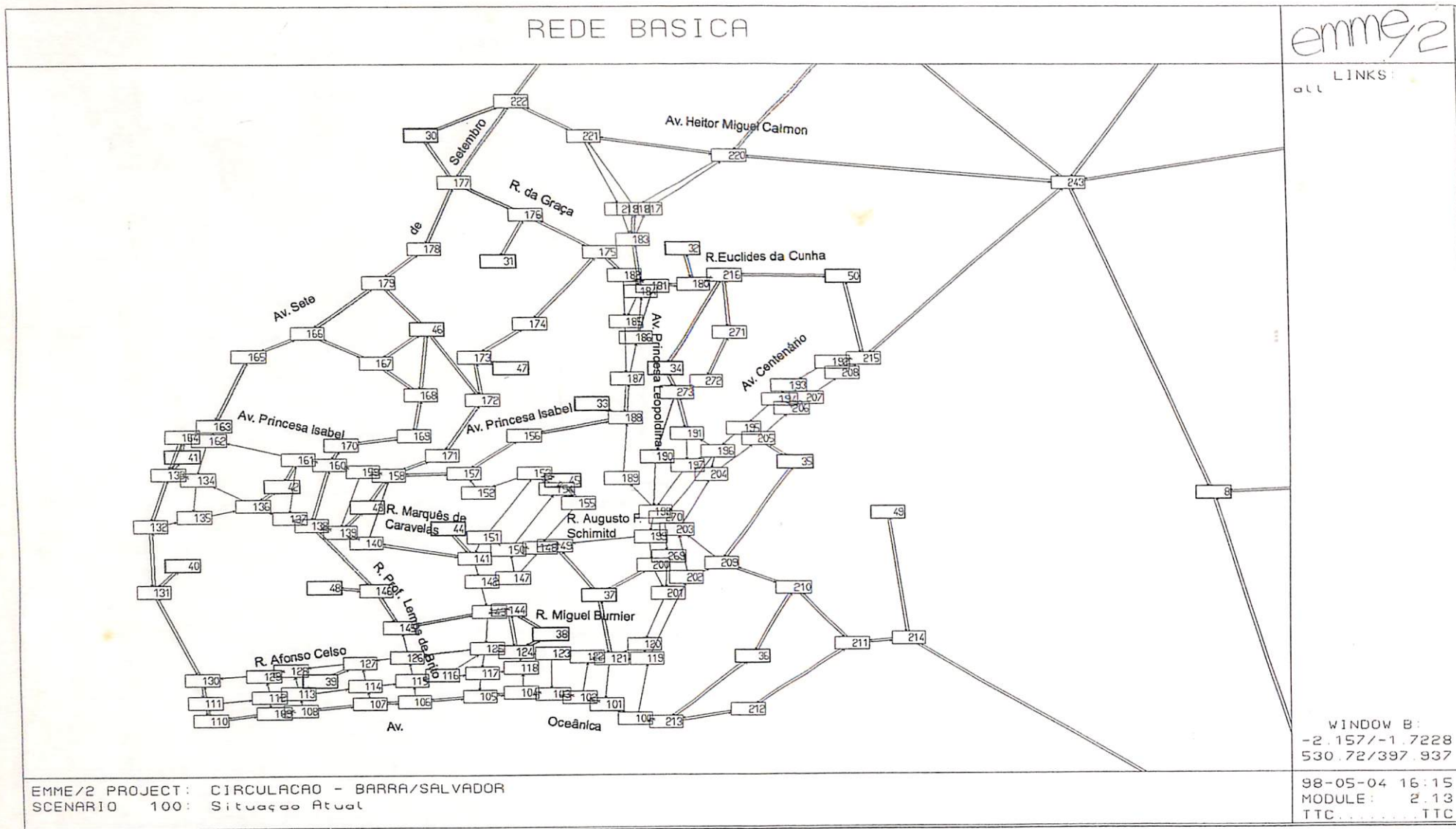


Plano de Circulação da Barra

Figura 1.3
Localização dos Postos de Pesquisa

Legenda

- Postos de Pesquisa de Contagem Volumétrica Classificada de Veículos



Plano de Circulação da Barra

Figura 1.4
Rede Viária de Simulação
Situação Atual

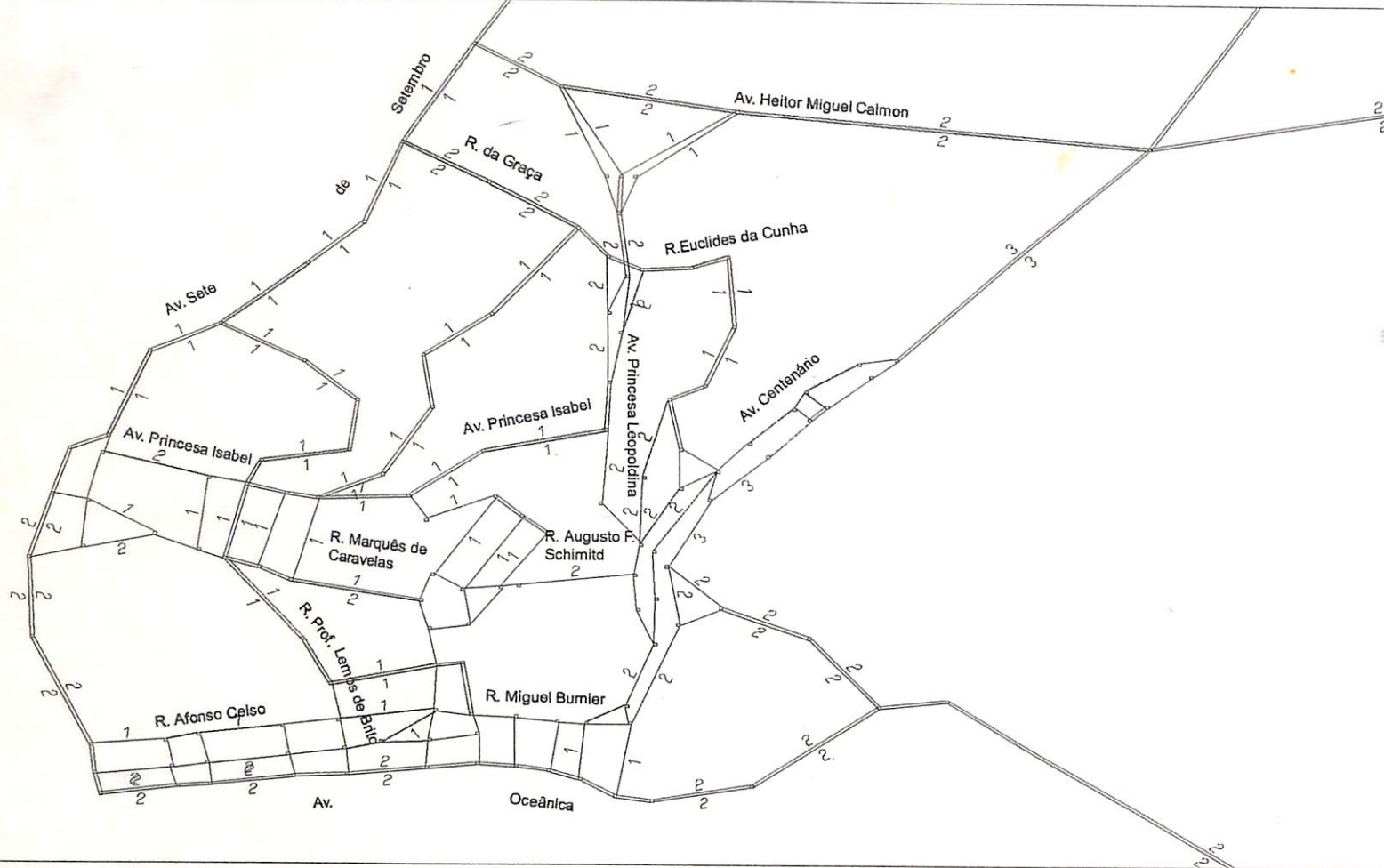
Legenda

- 30 a 50 - Centróides
- nós
- links

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

LINKS:
type=1.9
: type=11.19
: type=21.99
THRESHOLD
LOWER: *****
UPPER: *****



EMME/2 PROJECT: CIRCULACAO - BARRA/SALVADOR
SCENARIO 100: Situação Atual
ATTRIB. @faix: Numero de Faixas da Via

WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

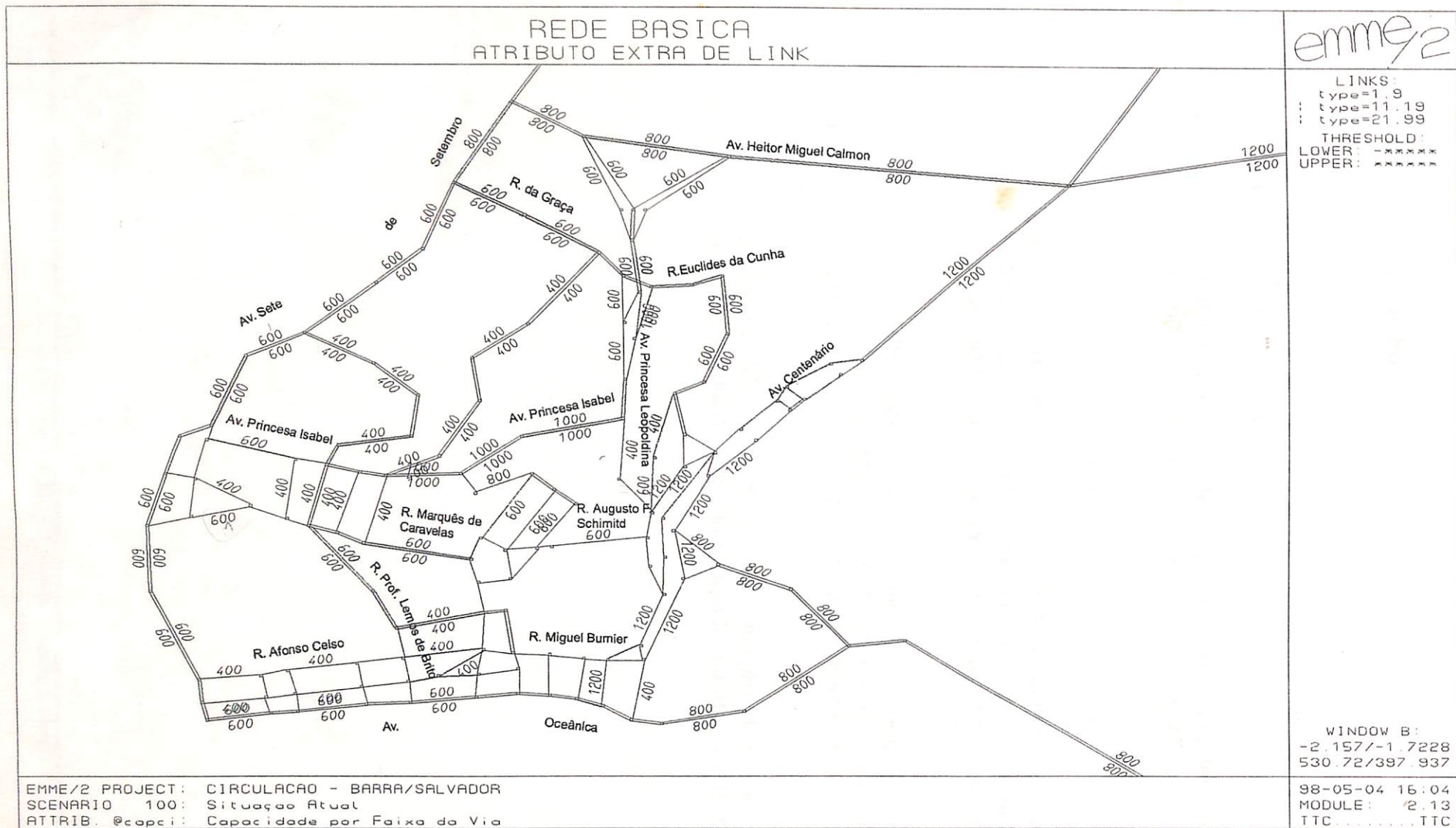
98-05-04 15:54
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



TTC

Plano de Circulação da Barra

Figura 1.5
Número de Faixas de Rolamento
Situação Atual



TTC

Plano de Circulação da Barra

Figura 1.6
Capacidade Viária
Situação Atual

1.2.4 Critérios de Avaliação

Antes de serem apresentadas as análises das simulações é importante esclarecer conceitualmente os critérios de avaliação extraídos através das simulações por EMMME2.

Todas as redes de simulação para os diferentes cenários, caracterizados pelas alternativas de circulação na Região da Barra, foram carregadas e avaliadas no aspecto de “desempenho do tráfego”.

Os indicadores de desempenho de tráfego apresentados na Tabela 2.1. são os seguintes:

- Índice de Utilização (IU), representa a quantidade de quilômetros percorrida por todos os veículos na rede de simulação, durante o período considerado (hora-pico). É a somatória dos tempos gastos por todos os veículos nessa rede, expressa em (veículos x hora) / hora.
- Índice de Permanência (IP), representa a quantidade de tempo em que todos os veículos permaneceram na rede de simulação, durante o período considerado (hora-pico). É a somatória dos tempos gastos por todos os veículos nessa rede, expressa em (veículos x hora) / hora.
- Índice de Desempenho (ID), é definido pela relação dos dois índices anteriores e representa a velocidade média no sistema simulado, sendo expresso em km/h.

CAPÍTULO 2

RESULTADO DAS SIMULAÇÕES

2. RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES

Estão apresentados a seguir os resultados simulados, através da utilização do *software* EMME2, para a Situação Atual e para as seis Alternativas de Circulação Propostas, sendo a última uma variação da quinta, para o tráfego da Região da Barra, para os picos da manhã e da tarde.

A Figura 2.1 ilustra a circulação da **Situação Atual** e os esquemas subsequentes mostram: o carregamento do fluxos de automóveis, o desempenho operacional que caracteriza o volume/carregamento (V/C); a reserva de capacidade que expressa a disponibilidade viária remanescente concluída pela diferença entre a capacidade viária e o volume do fluxo veicular alocado; e o tempo de percurso em cada *link* da rede de simulação.

A **Alternativa 1**, proposta na Figura 2.2, mantém praticamente o mesmo sistema de circulação atual, exceto a inversão do sentido de circulação da R. Afonso Celso e a implantação de uma rua - vinte e quatro horas para pedestres, ao longo da R. Alm. Marques Leão. Os resultados das simulações mostram que o impacto da implantação da via prioritária para pedestres é pouco significativo nos fluxos veiculares, devendo observar a reserva de vagas de estacionamento que serão prejudicadas com a implantação da nova circulação do tráfego.

A **Alternativa 2**, ilustrada na Figura 2.3, caracteriza-se pela criação da rua – vinte e quatro horas e de um mini-anel viário, formado pela Av. Oceânica, R. Marquês de Caravelas, R. Afonso Celso e Pça. Farol da Barra, com sentido anti-horário de circulação, a fim de propiciar maior faixa para área livre junto à Orla. Esta proposta, também, pouco influi na distribuição atual dos carregamentos do tráfego.

2 A **Alternativa 3** – Figura 2.4, contém as propostas da Alternativa 2, além de criar mais dois mini-anéis: o primeiro é em torno do *Shopping* Barra operando no sentido inverso ao atual; e o outro é formado pela R. Prof. Lemos de Brito, Av. Oceânica e R. Marquês de Caravelas circulando no sentido anti-horário. Conforme os resultados das simulações não se recomenda a adoção desta alternativa devido, principalmente, à saturação da capacidade em diversos locais como podem ser observados nos esquemas simulados apresentados a seguir.

A **Alternativa 4**, - Figura 2.5, é idêntica à Alternativa 3 sendo complementada por uma ligação da R. Augusto F. Schmidt à Av. Centenário no sentido *Shopping* Barra– Federação. Os resultados simulados mostram que os mini-anéis apresentam bom desempenho operacional, exceção feita ao trecho da R. Marques de Caravelas, porém seu impacto nas vias lindeiras é negativo principalmente nas avenidas Princesa Isabel e Princesa Leopoldina.

A **Alternativa 5A**, desenhada na Figura 2.6, propõe basicamente o binário das ruas Prof. Lemos Brito e Marquês de Caravelas, e a implantação de uma ligação viária atravessando a Av. Centenário a fim de conectar as ruas Francisco Pereira e Augusto Frederico Schmidt (com duas faixas) que facilitaria o acesso da demanda vinda da região de Ondina para

Chame-Chame. As simulações mostram uma distribuição dos carregamentos razoavelmente equilibrada, porém a capacidade das ruas Augusto Frederico Schmidt, Marquês de Paranaguá entre as ruas Recife e Miguel Burnier e as aproximações da interseção da nova ligação junto à Av. Centenário e R. Francisco Pereira deverá ficar esgotada.

A **Alternativa 5B**, ilustrada na Figura 2.7 é uma variação da Alternativa 5A , onde atribuiu-se três faixas de rolamento na R. Augusto Frederico Schmidt. Com esse aumento de capacidade viária, as simulações apresentaram melhoras sensíveis no nível de serviço junto à nova interseção criada na Av. Centenário.

A Tabela 2.1 apresenta uma avaliação dos indicadores de desempenho do tráfego caracterizando, para o sistema viário da Região da Barra, os índices de utilização e de permanência, além da velocidade média. Esses dados foram obtidos através das simulações efetuadas, nos picos da manhã e tarde, para a situação atual e para as seis alternativas

TABELA 2.1

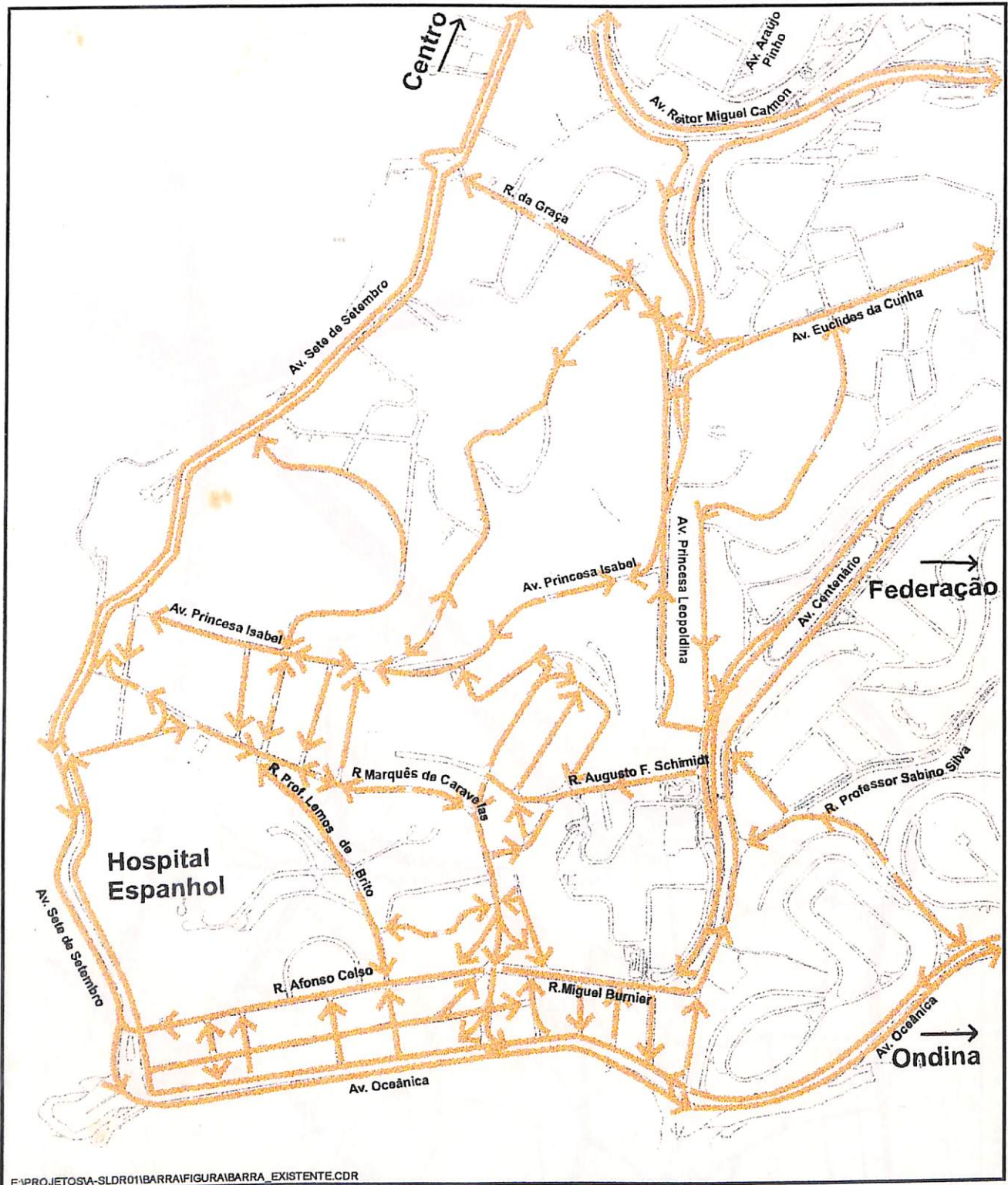
Plano de Circulação da Barra

AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE DESEMPENHO DO TRÁFEGO

HORA PICO MANHÃ							
CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	Situação	Alternativas					
	Atual	1	2	3	4	5A	5B
Desempenho do Tráfego							
<i>Índice de Utilização</i> (veic x km)	10.944	11.220	10.731	11.088	10.629	10.973	10.885
<i>Índice de Permanência</i> (veic x h)	445	447	438	510	494	460	447
<i>Velocidade Média</i> (km/h)	25	25	24	22	22	24	24

HORA PICO TARDE							
CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	Situação	Alternativas					
	Atual	1	2	3	4	5A	5B
Desempenho do Tráfego							
<i>Índice de Utilização</i> (veic x km)	11.140	11.001	10.925	10.974	10.735	10.752	10.575
<i>Índice de Permanência</i> (veic x h)	455	427	436	509	519	438	410
<i>Velocidade Média</i> (km/h)	24	26	25	22	21	25	26

CIRCULAÇÃO EXISTENTE



Plano de Circulação da Barra

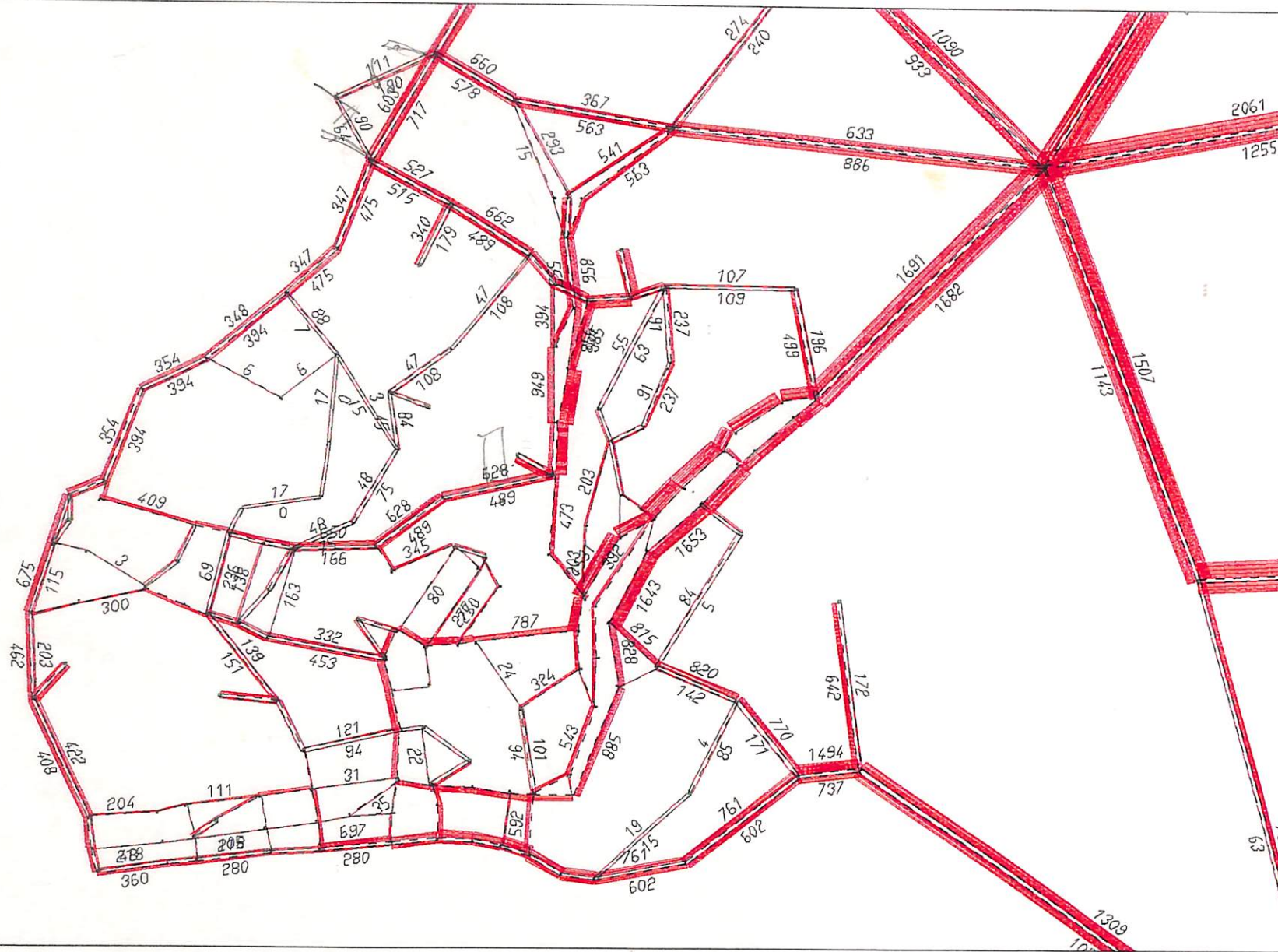
Figura 2.1
Circulação Existente

Legenda

—→ Circulação Existente

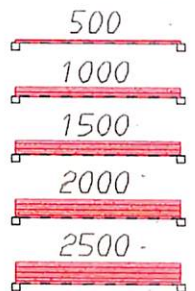
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2



LINKS:
all

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-30 15:53
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

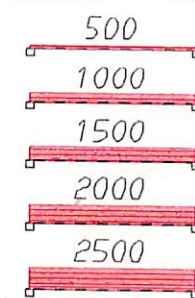
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

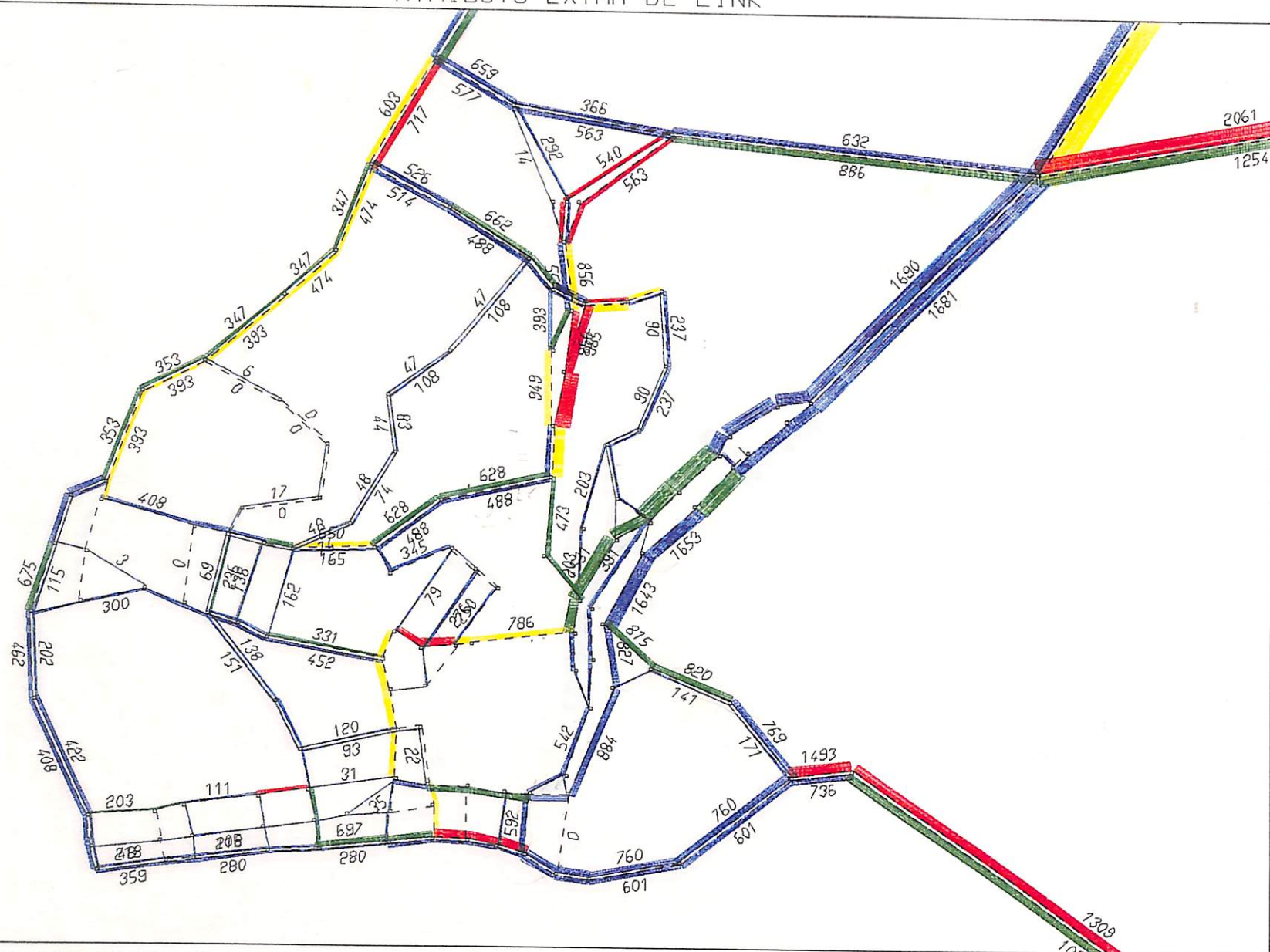
- █ $(V/C) < 0,5$
- █ $0,5 \leq (V/C) < 0,65$
- █ $0,65 \leq (V/C) < 0,8$
- █ $0,8 \leq (V/C) < 0,95$
- █ $0,95 \leq (V/C) \leq 1,0$

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

98-04-30 15:51
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



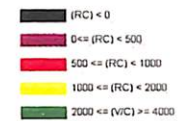
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

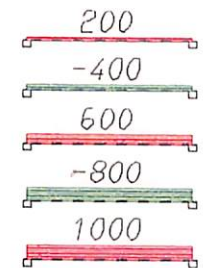
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA



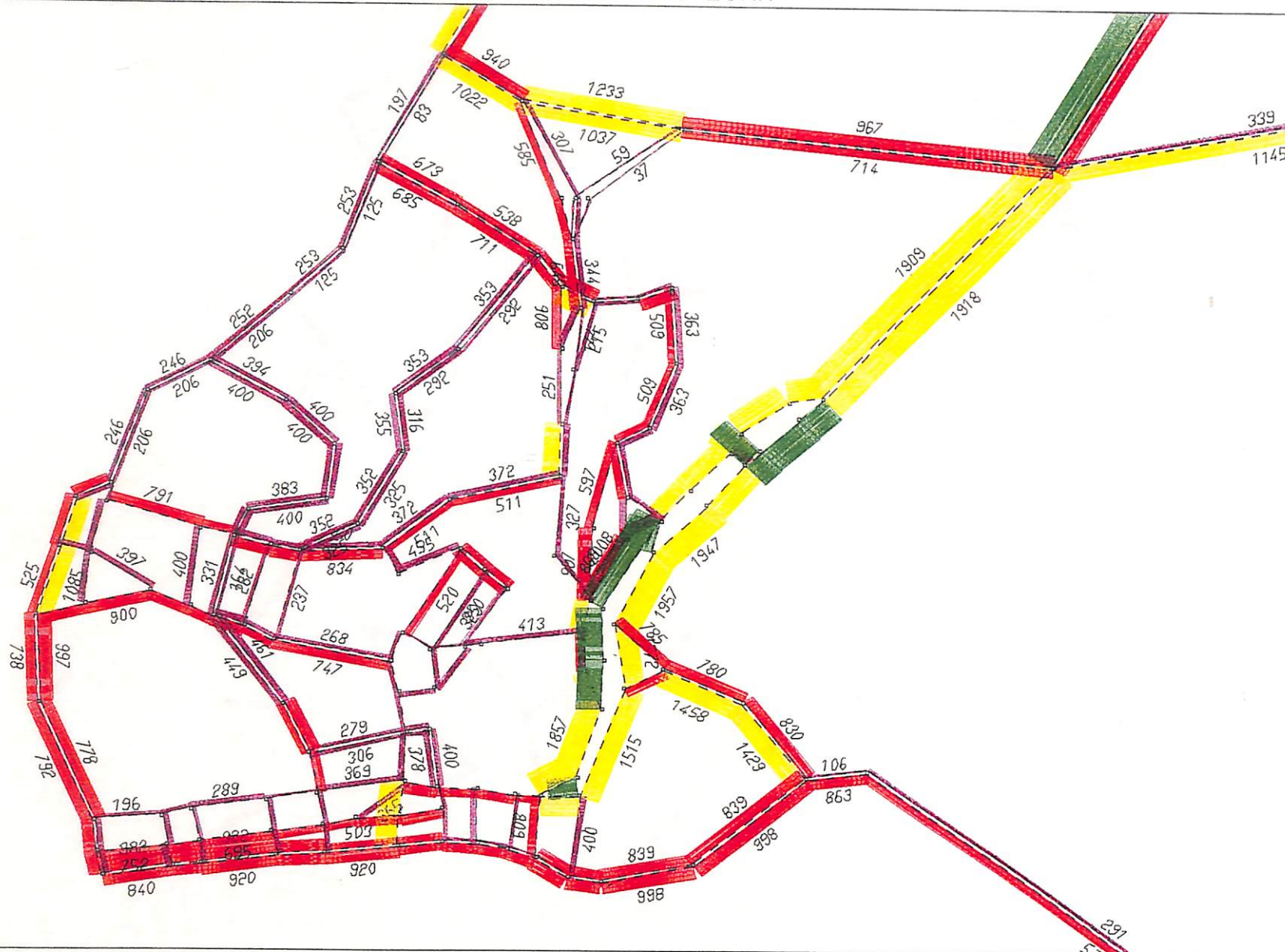
SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade.

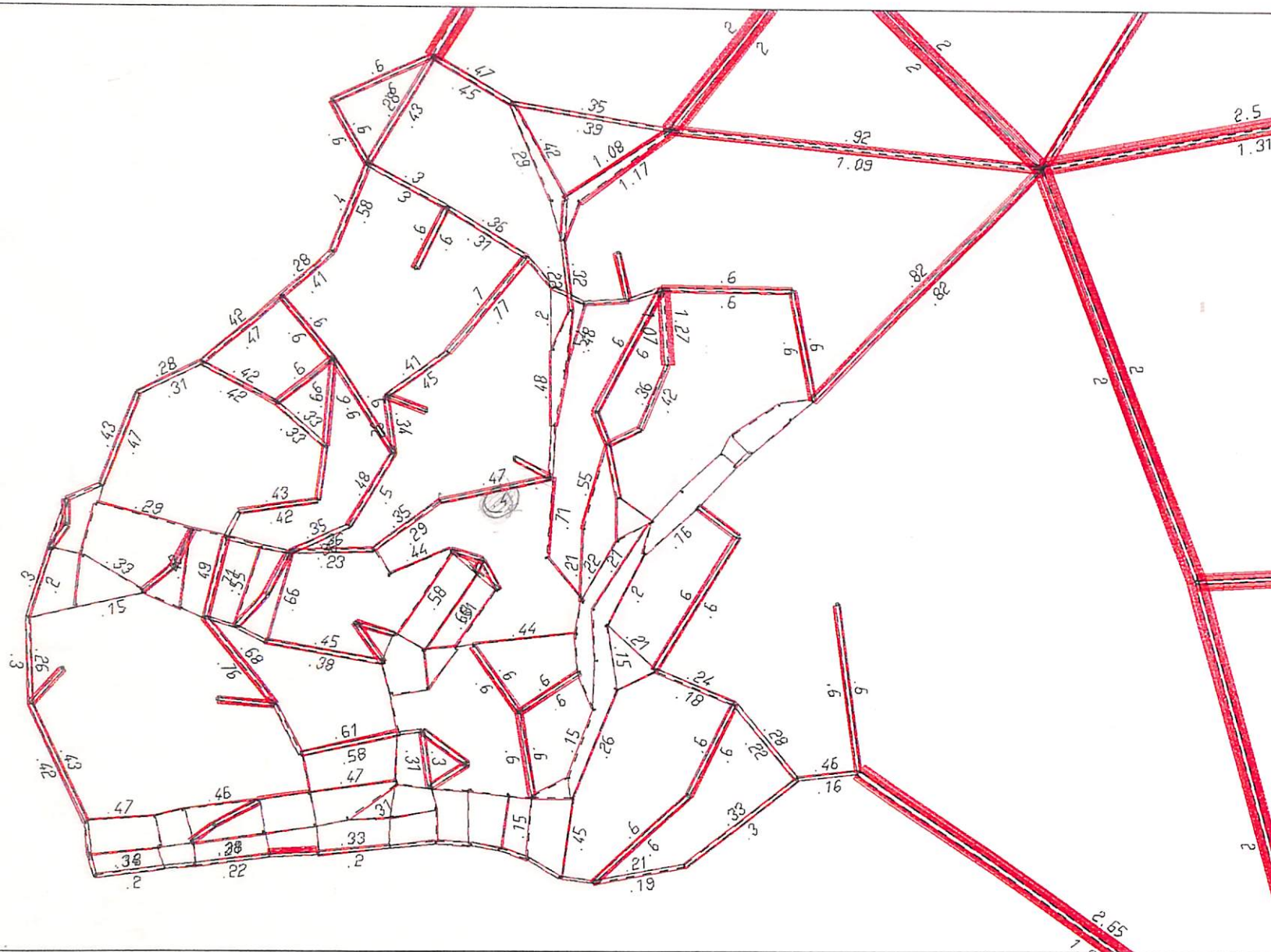
98-04-30 15:54
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



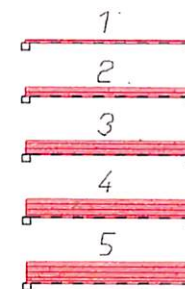
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

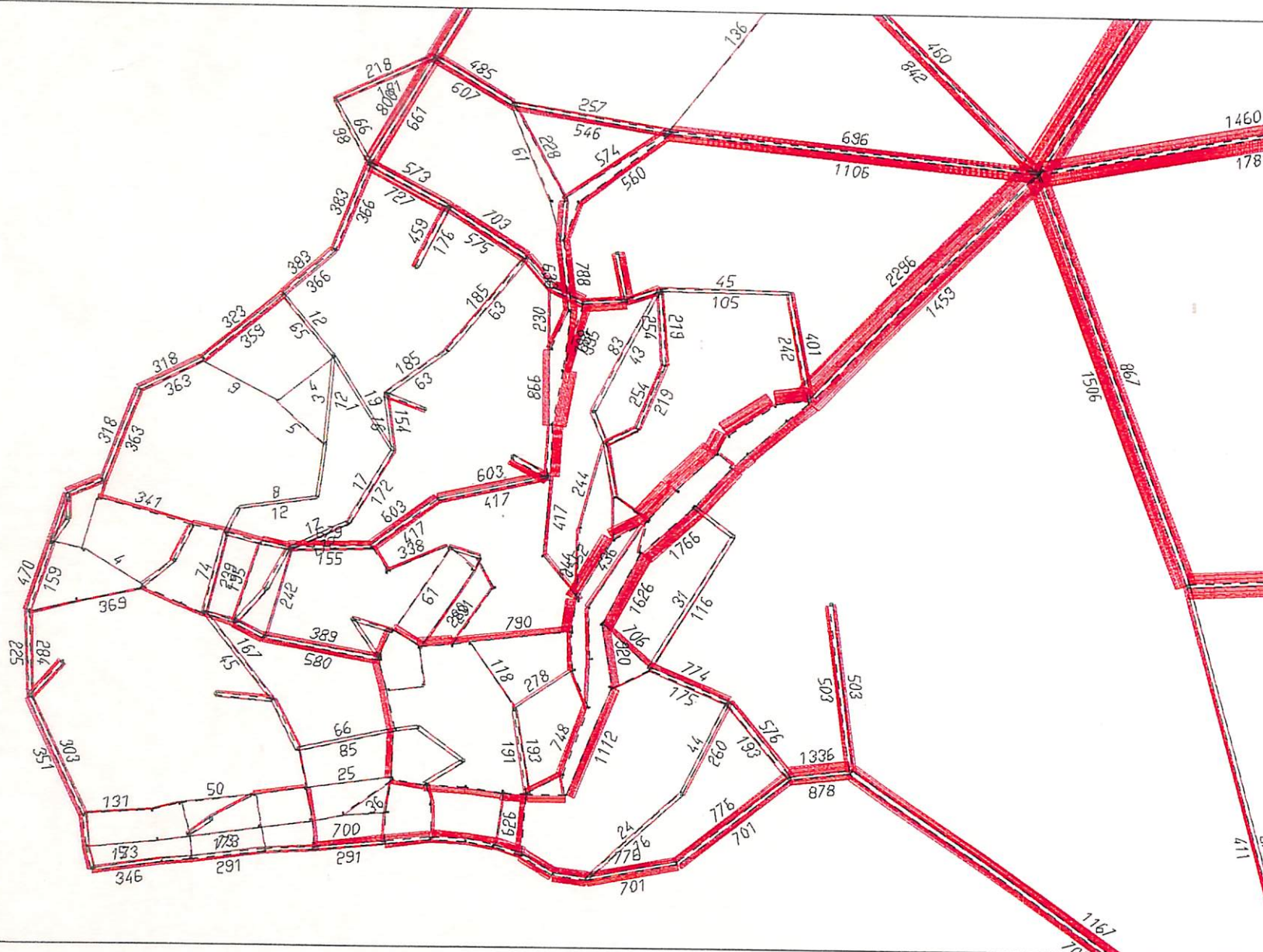
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-30 15:53
MODULE: 6.12
TTG.....TTC

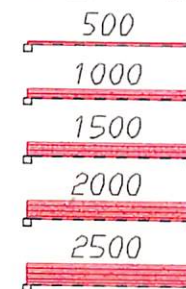
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

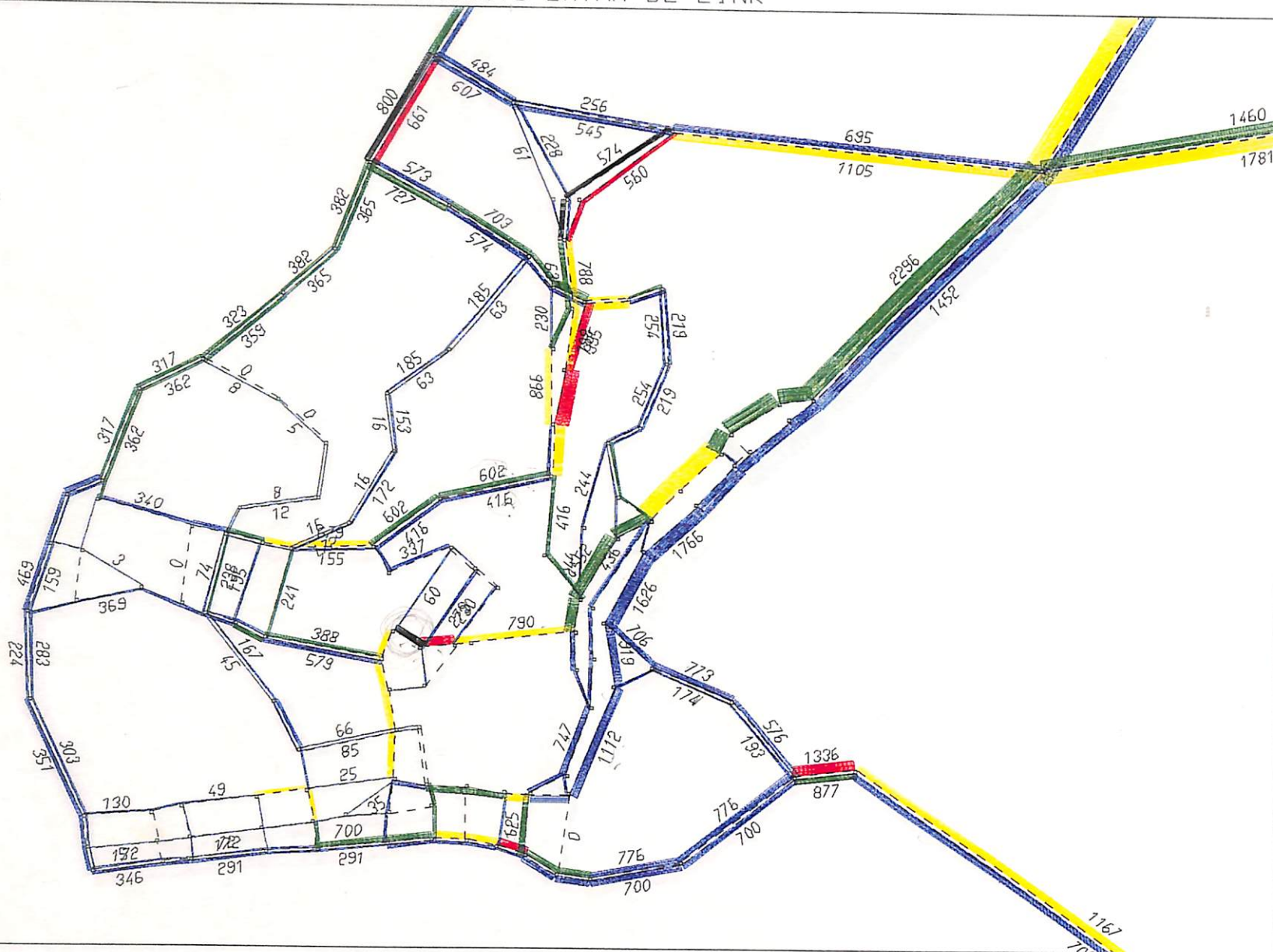
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde

98-04-30 17:33
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

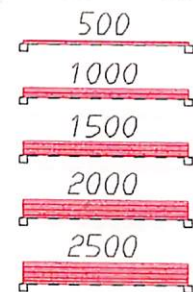


LINKS:
 type=1,9
 | type=11,19
 | type=21,99
 COL-IND:@vccor
 THRESHOLD:
 LOWER: -*****
 UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0,5
 0,5 <= (V/C) < 0,85
 0,85 <= (V/C) < 0,95
 0,95 <= (V/C) < 1,0
 1,0 <= (V/C)

SCALE: 200



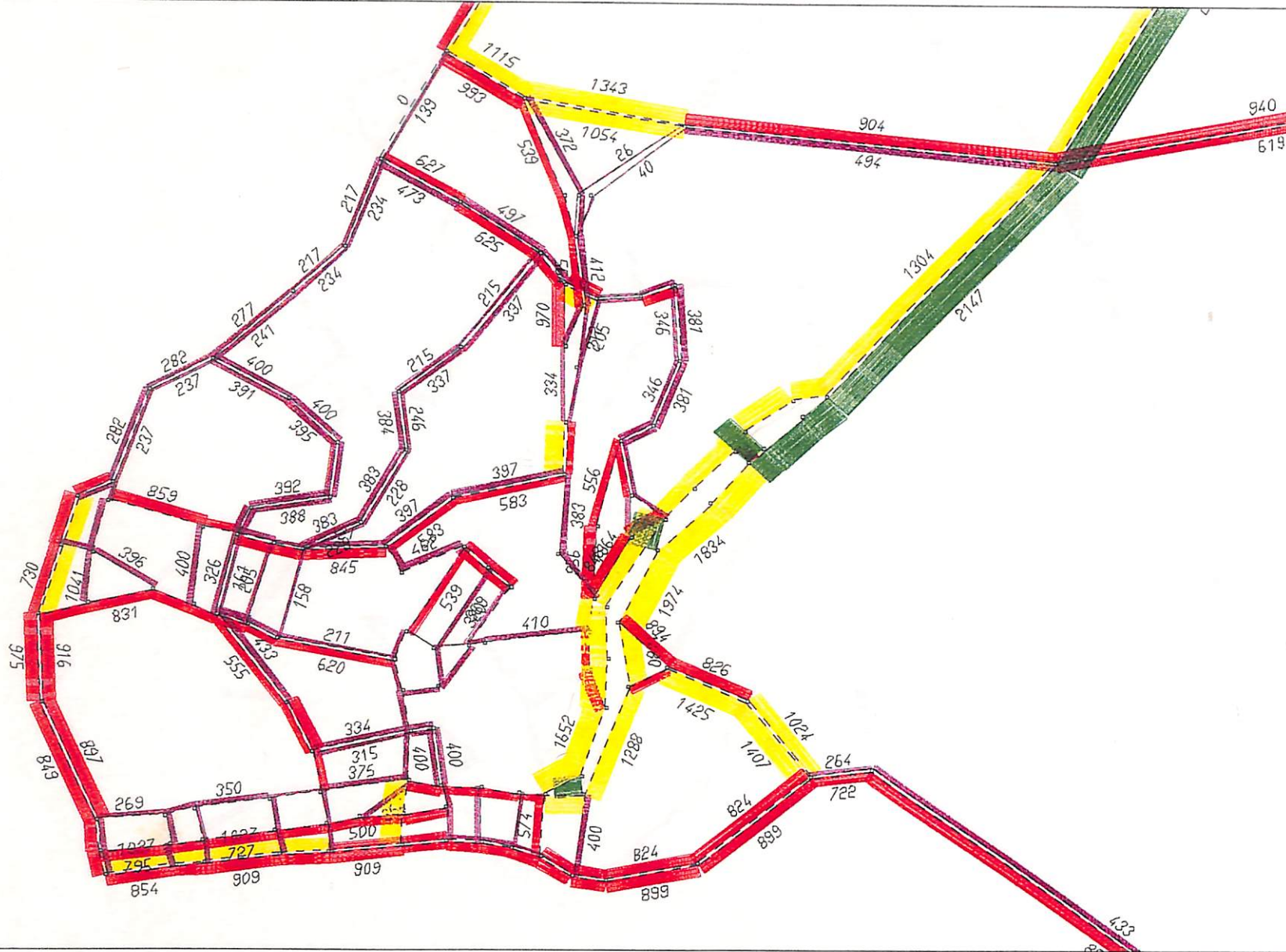
WINDOW B:
 -2.157/-1.7228
 530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
 <SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde
 ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-30 17:35
 MODULE: 2.13
 TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

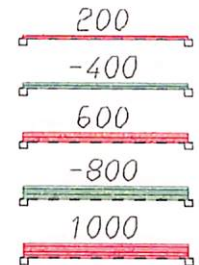


LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) <= 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-30 17:36
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

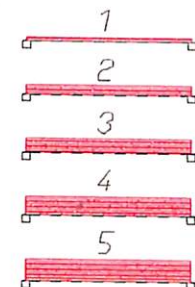
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



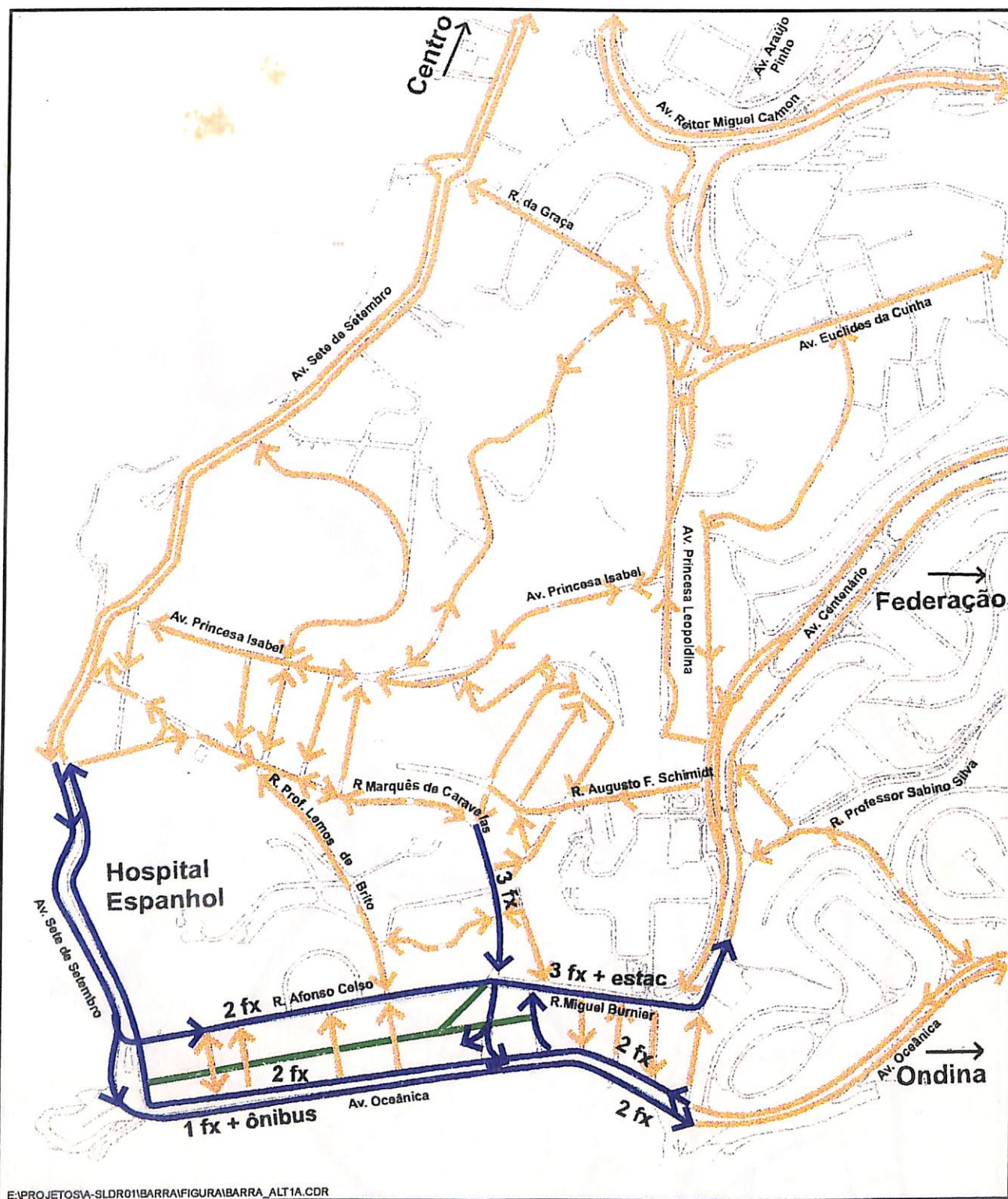
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde

98-04-30 17:34
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 1



Plano de Circulação da Barra

Figura 2.2
Proposta de Circulação
Alternativa 1

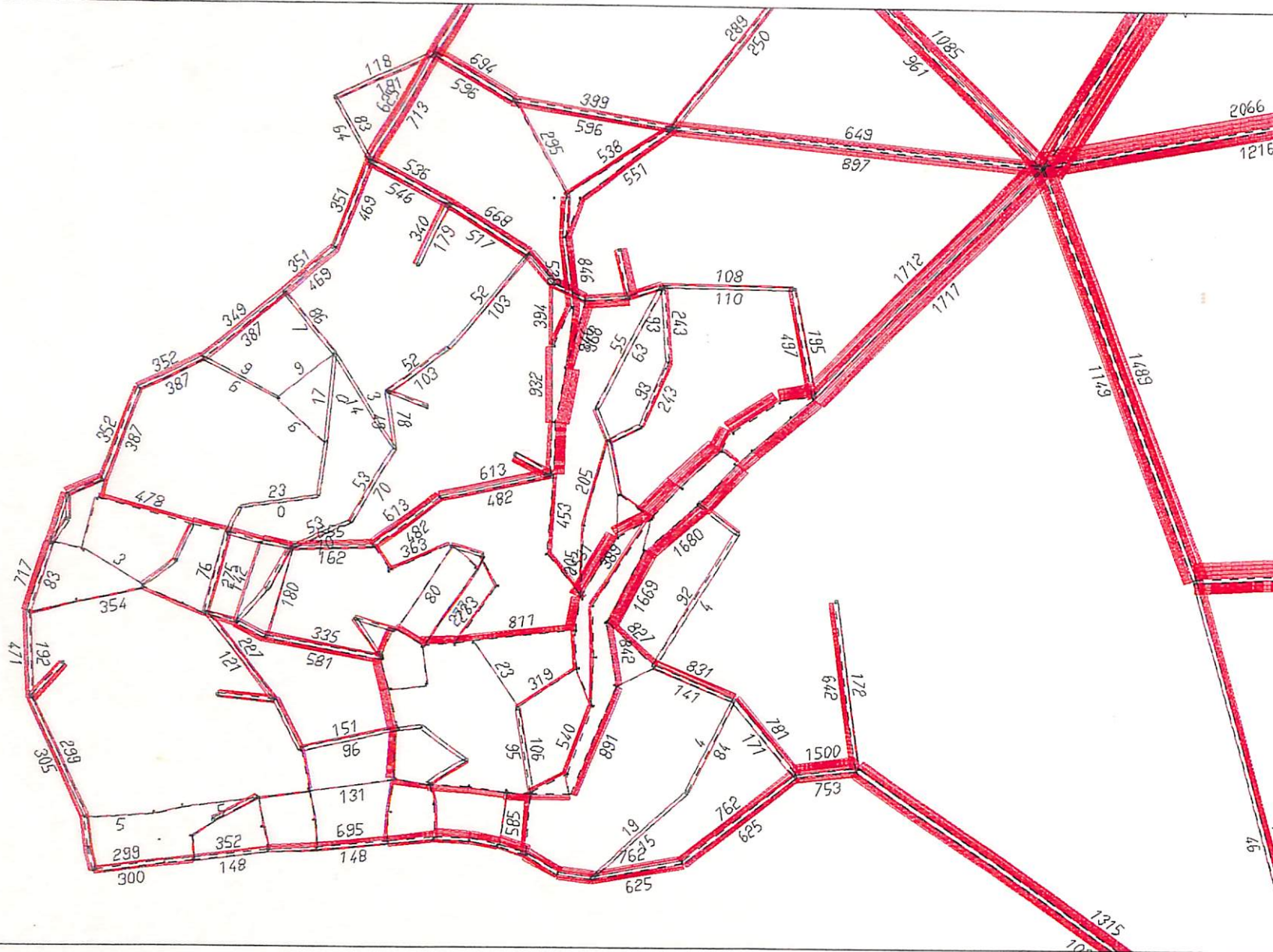
Legenda

- Rua 24 horas (calçadão)
- Circulação Proposta
- Circulação Existente

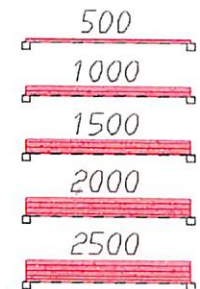
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

all LINKS:



SCALE: 200



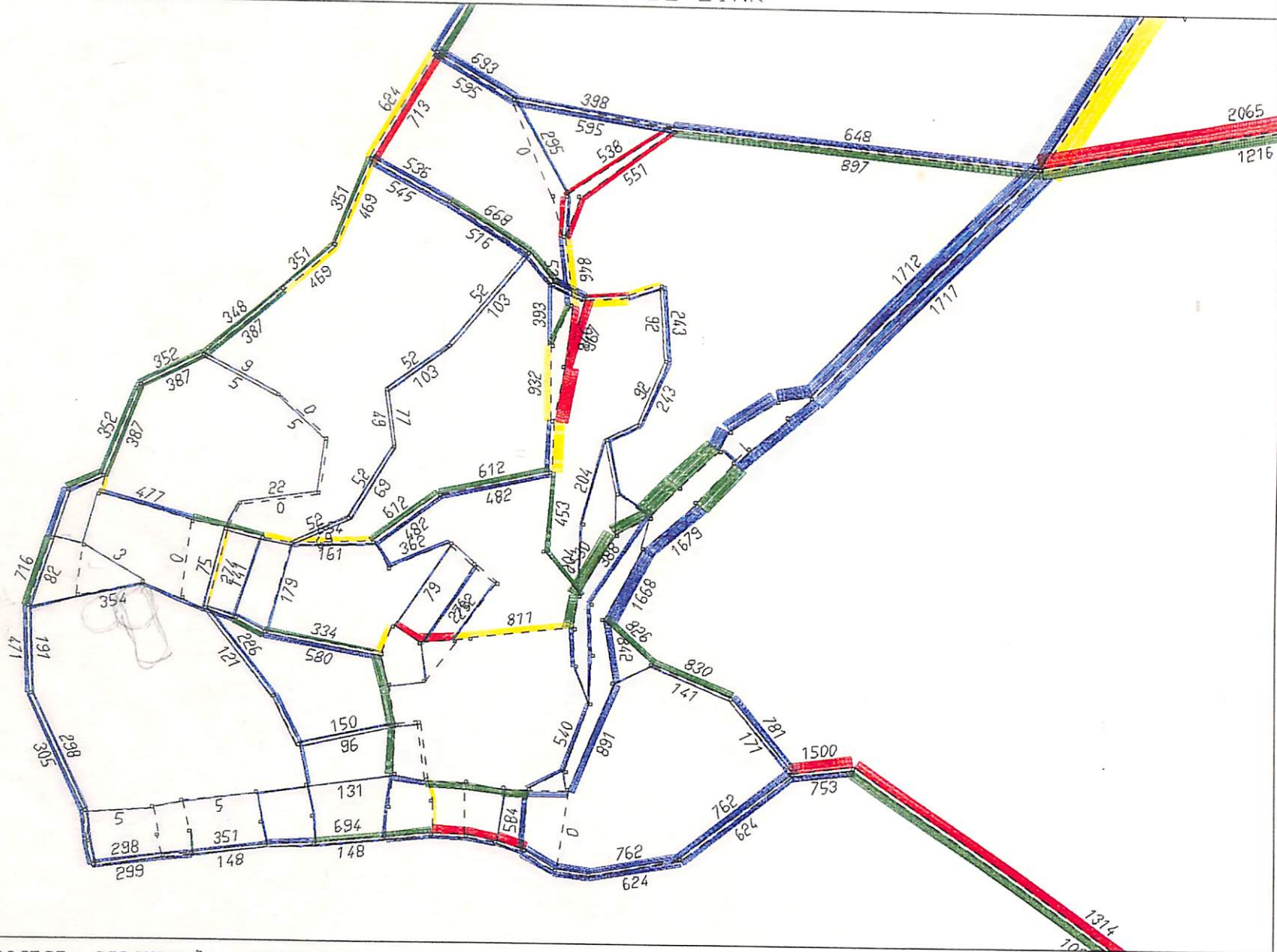
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 201: Pico da Manhã - Cenário 1

98-04-30 16:03
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

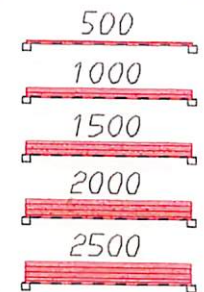


LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0.5
0.5 <= (V/C) < 0.65
0.65 <= (V/C) < 0.8
0.8 <= (V/C) < 0.95
0.95 <= (V/C) <= 1.0

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 201: Pico da Manhã - Cenário 1
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-30 16:03
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

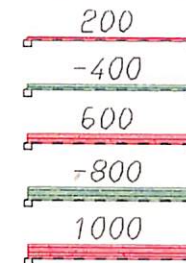
emme/2

LINKS:
type=1, 9
| type=11, 19
| type=21, 99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (VC) <= 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 201: Pico da Manhã - Cenário 1
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-30 16:05
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

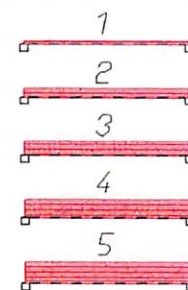
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2



LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 201: Pico da Manhã - Cenário 1

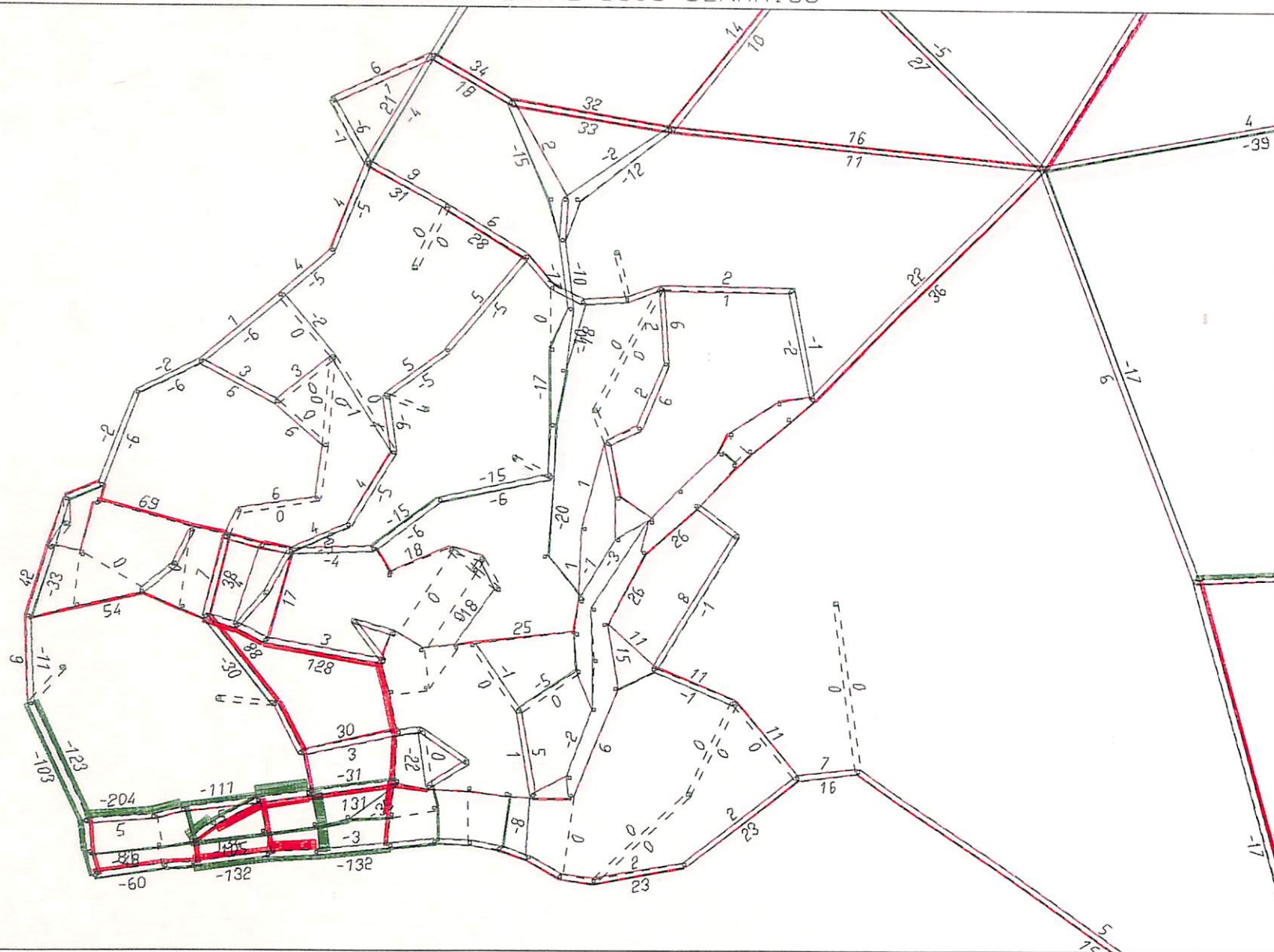
98-04-30 16:04
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

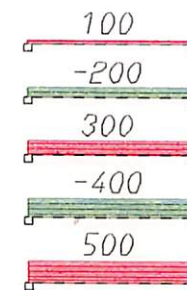
emme/2

DIFF: 201- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

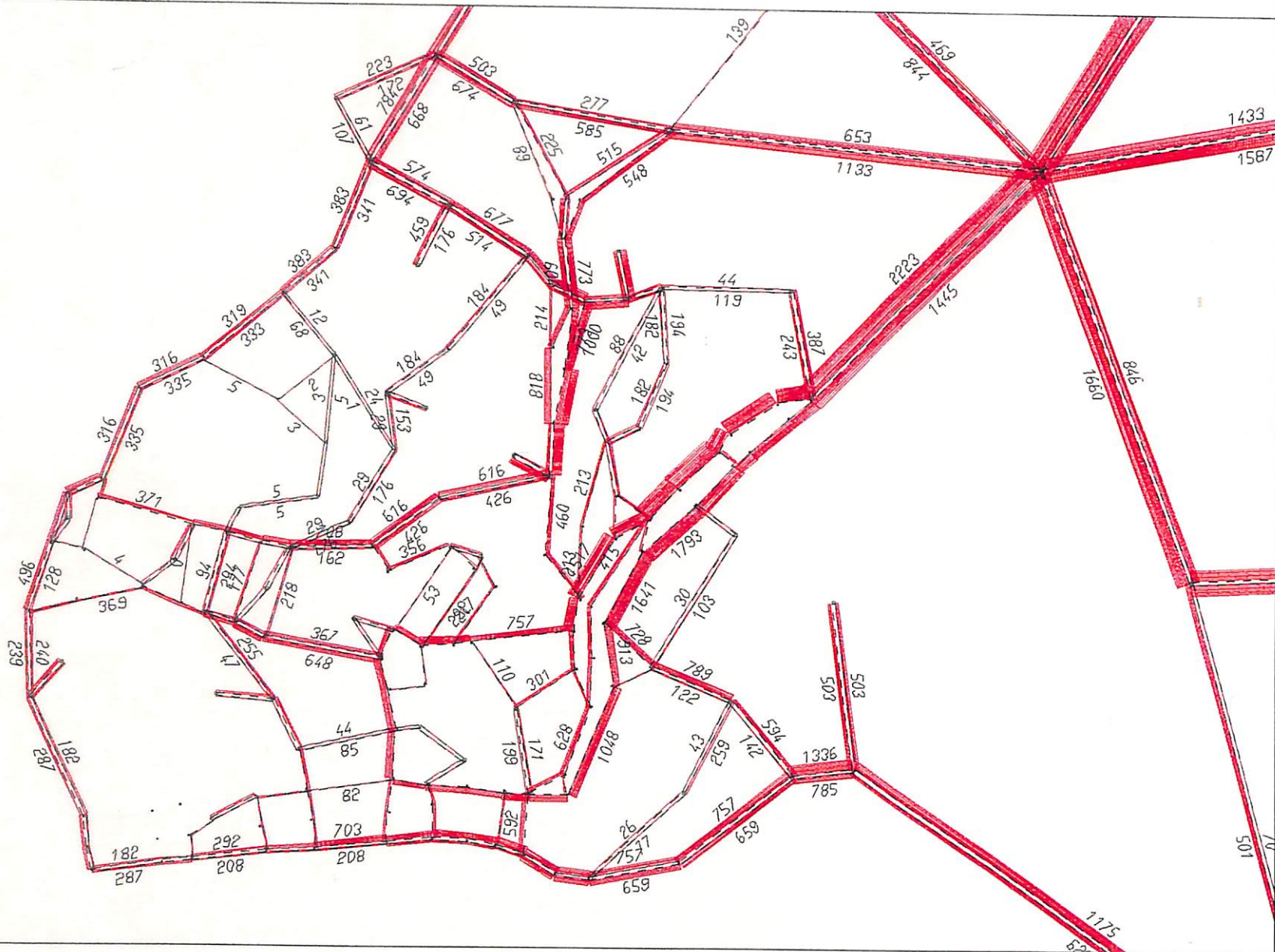
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 201: Pico da Manhã - Cenário 1
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-30 16:06
MODULE: 6.13
TTC.....TTC

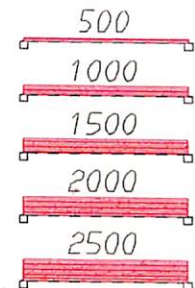
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 301: Pico da Tarde - Cenário 1

98-04-30 17:43
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

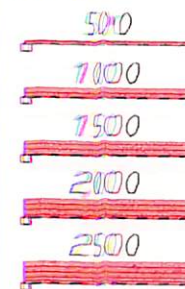
emme/2

LINKS:
 type=1,9
 type=11,19
 type=21,99
 COL-IND:@vccor
 THRESHOLD:
 LOWER: -*****
 UPPER: *****

LEGENDA

 (V/C) < 0,5
 (V/C) < 0,65
 (V/C) < 0,8
 (V/C) < 0,95
 (V/C) >= 1,0

SCALE: 200



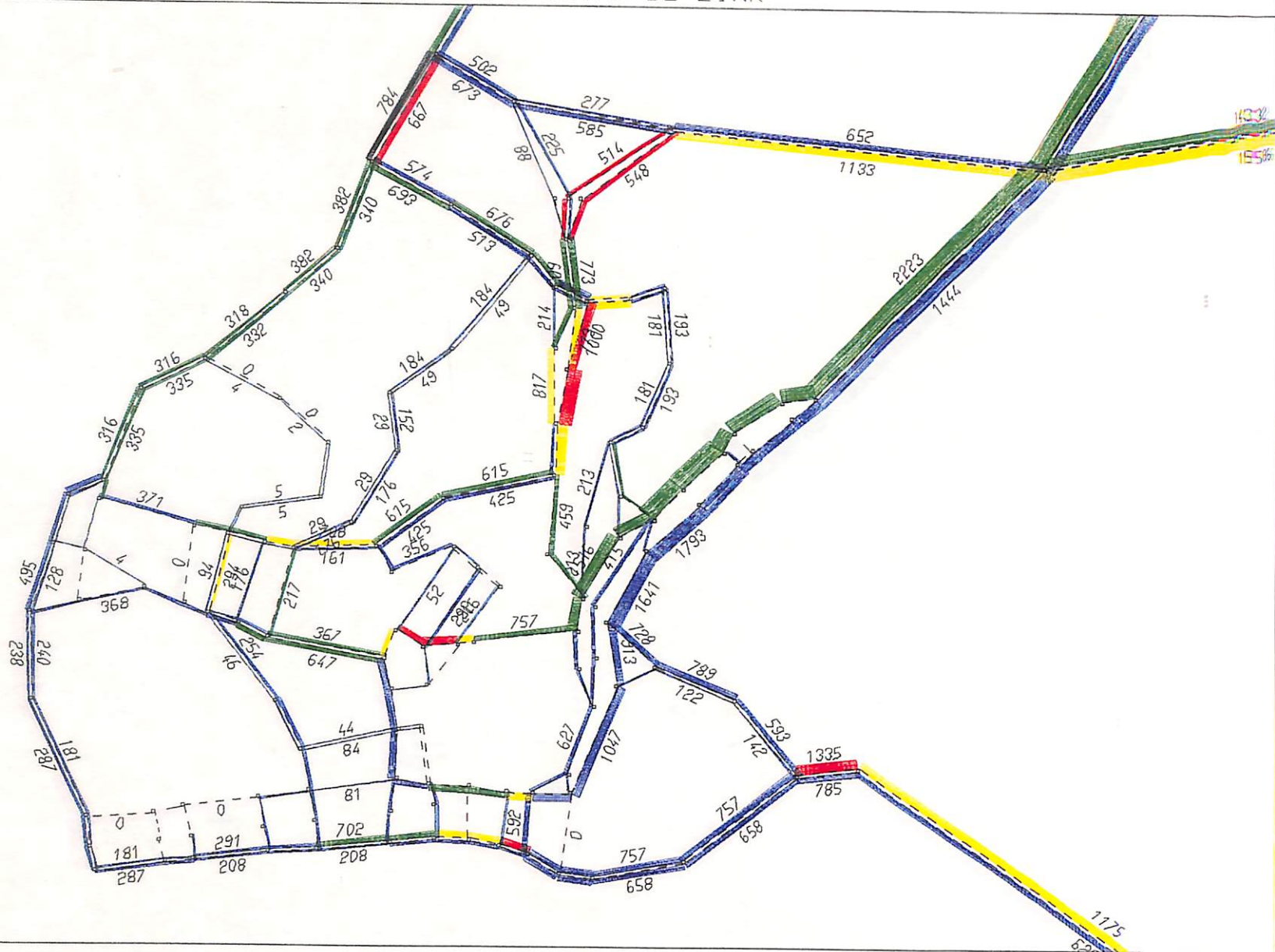
WINDOW B:

-2.15 7/-1.7228
 530.72/397.937

98-04-30 17:45

MODULE: 2.13

TTC...TTC



EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR

SCENARIO 301: Pico da Tarde - Cenário 1

ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

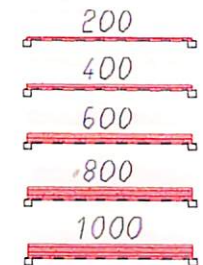
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rcor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) < 4000

SCALE: 120



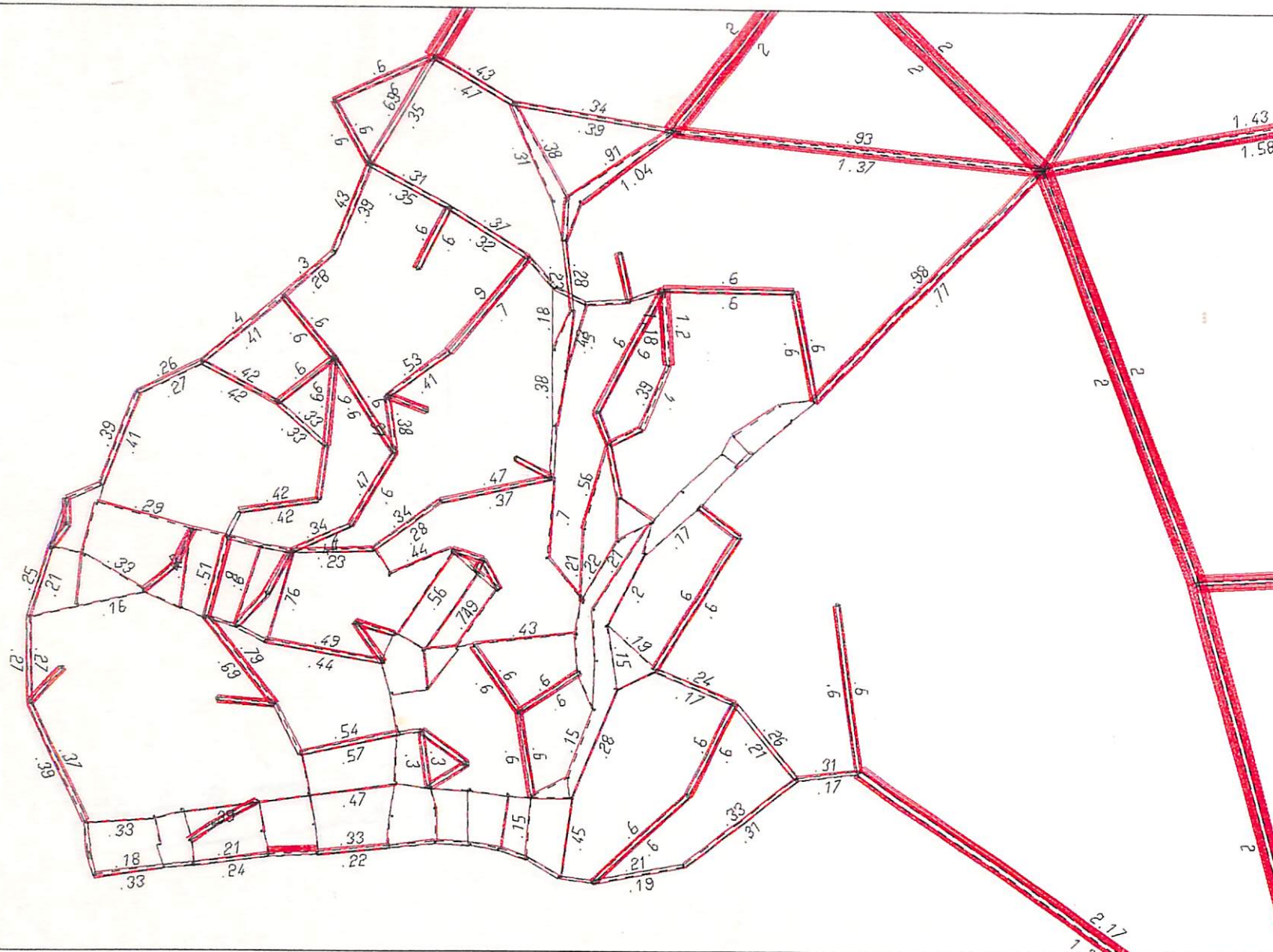
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 301: Pico da Tarde - Cenario 1
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-30 17:46
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

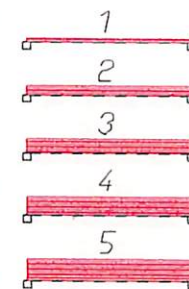
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2



LINKS:
all

SCALE: .4



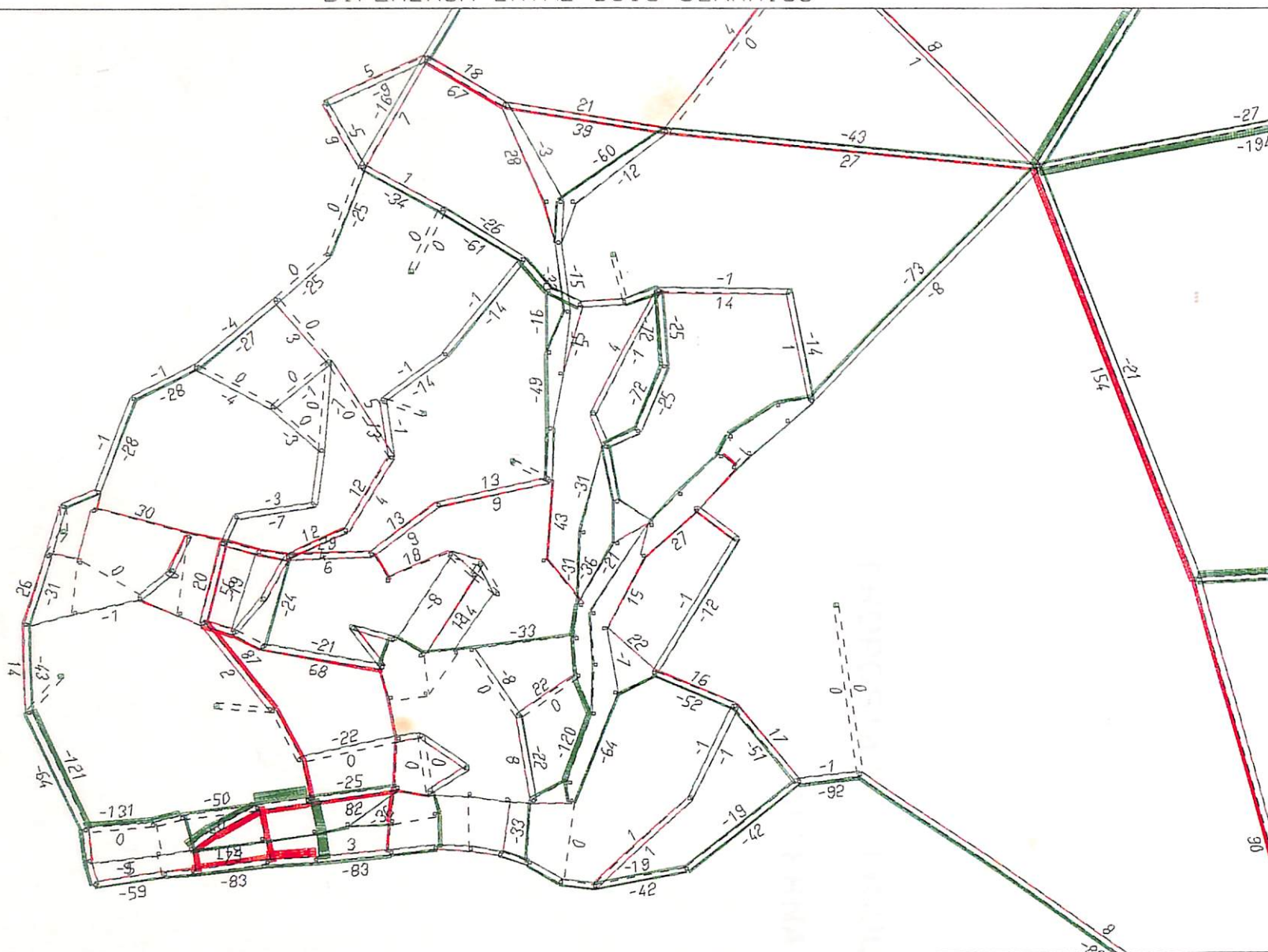
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 301: Pico da Tarde - Cenário 1

98-04-30 17:44
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

emme/2

```
LINKS:
all
```



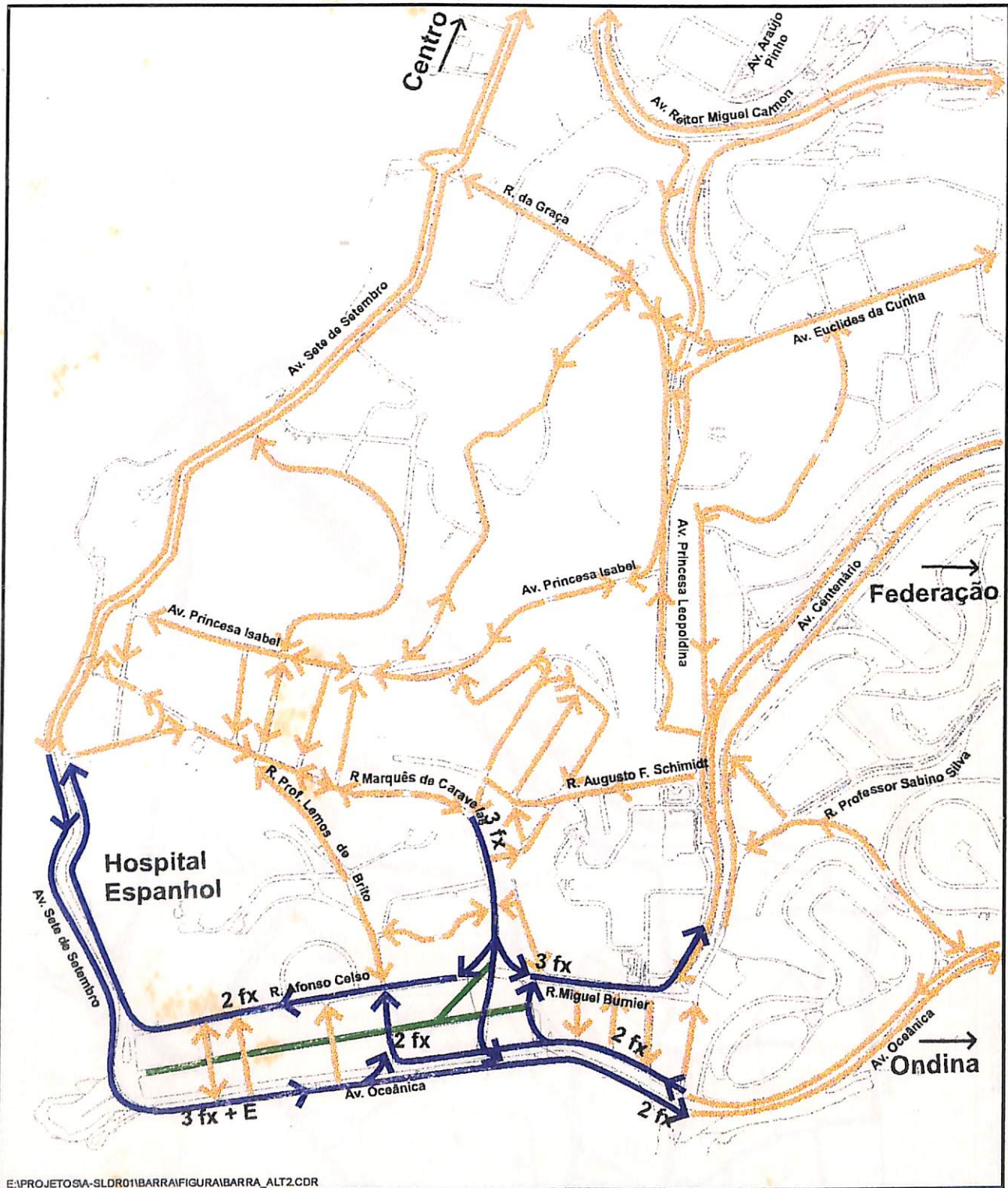
100
-200
300
-400
500

$$\begin{array}{r} -2.157 / -1.7228 \\ 530.72 / 397.937 \end{array}$$

```
98-04-30 16:26
MODULE: 6.13
TTC.....TTC
```

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 2



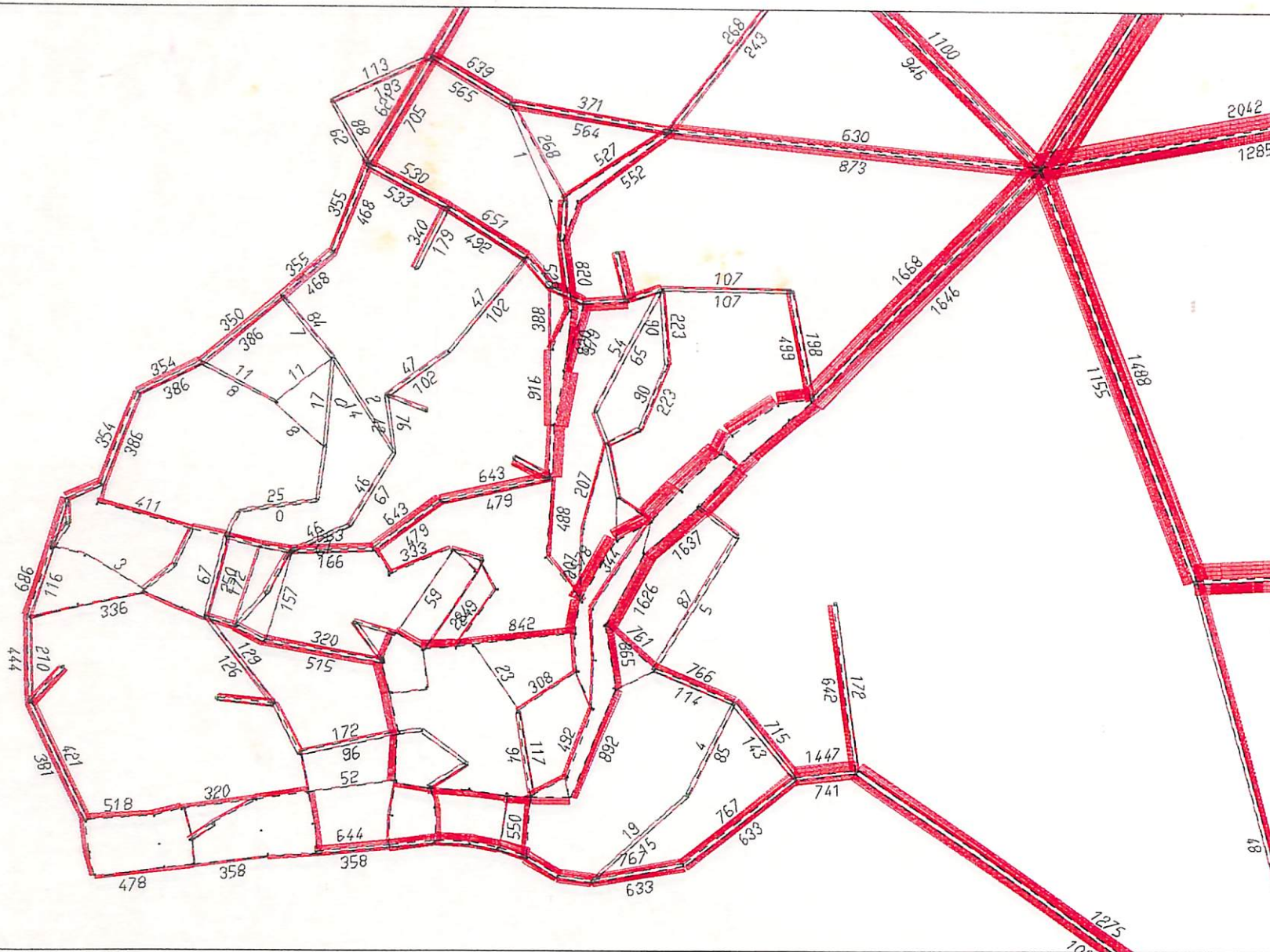
Plano de Circulação da Barra

Figura 2.3
Proposta de Circulação
Alternativa 2

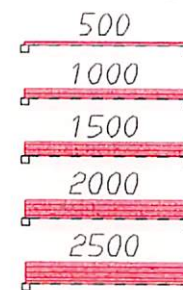
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



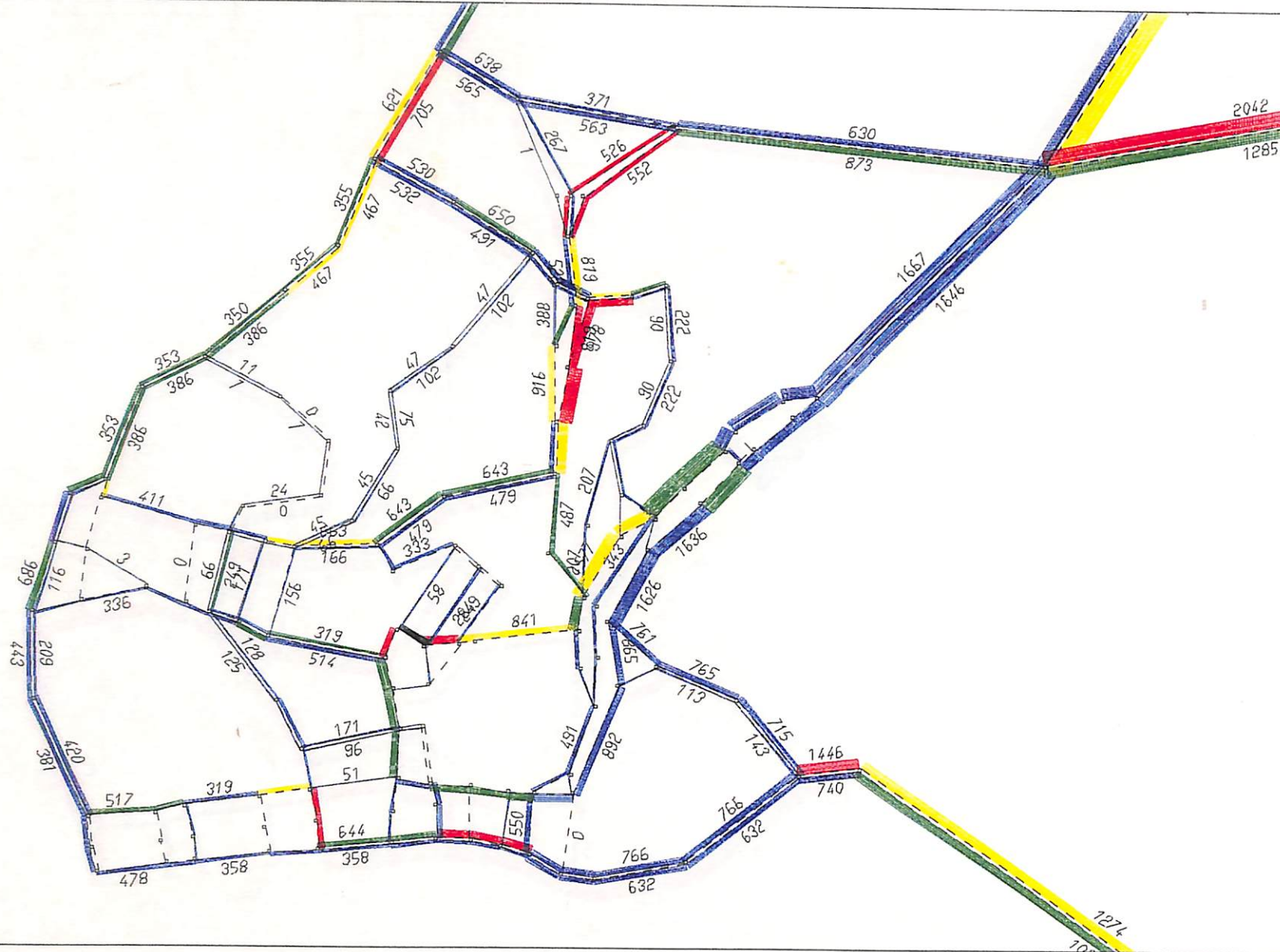
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 202: Pico da Manhã - Cenário 2

98-04-30 16:36
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

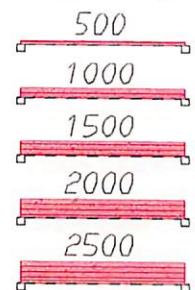


LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0,5
0,5 <= (V/C) < 0,65
0,65 <= (V/C) < 0,8
0,8 <= (V/C) < 0,95
0,95 <= (V/C) <= 1,0

SCALE: 200



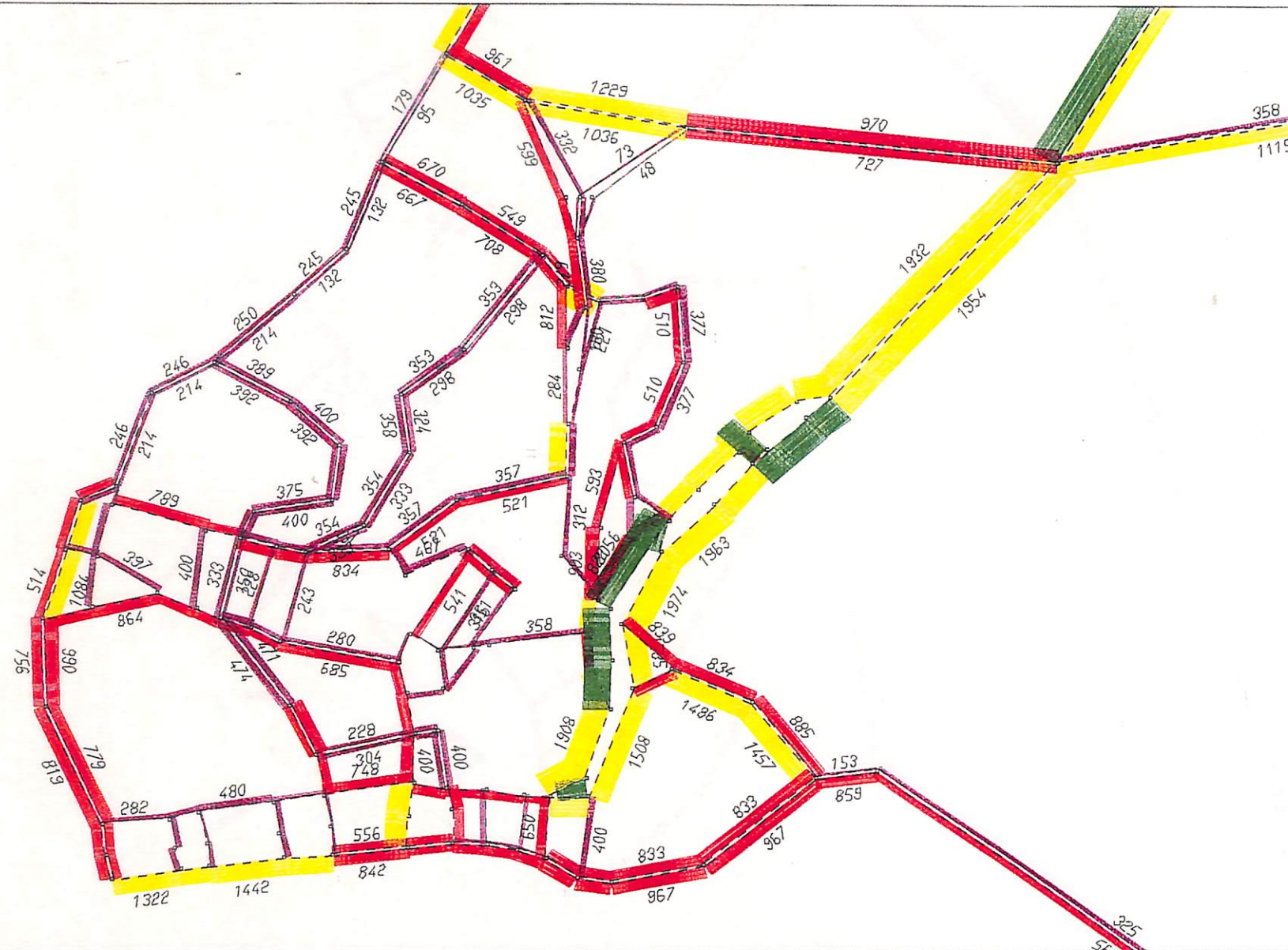
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 202: Pico da Manhã - Cenário 2
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-30 16:37
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

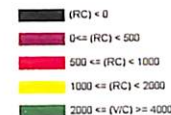
REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

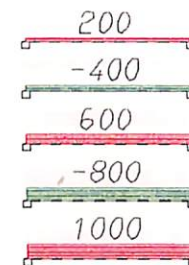


LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA



SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

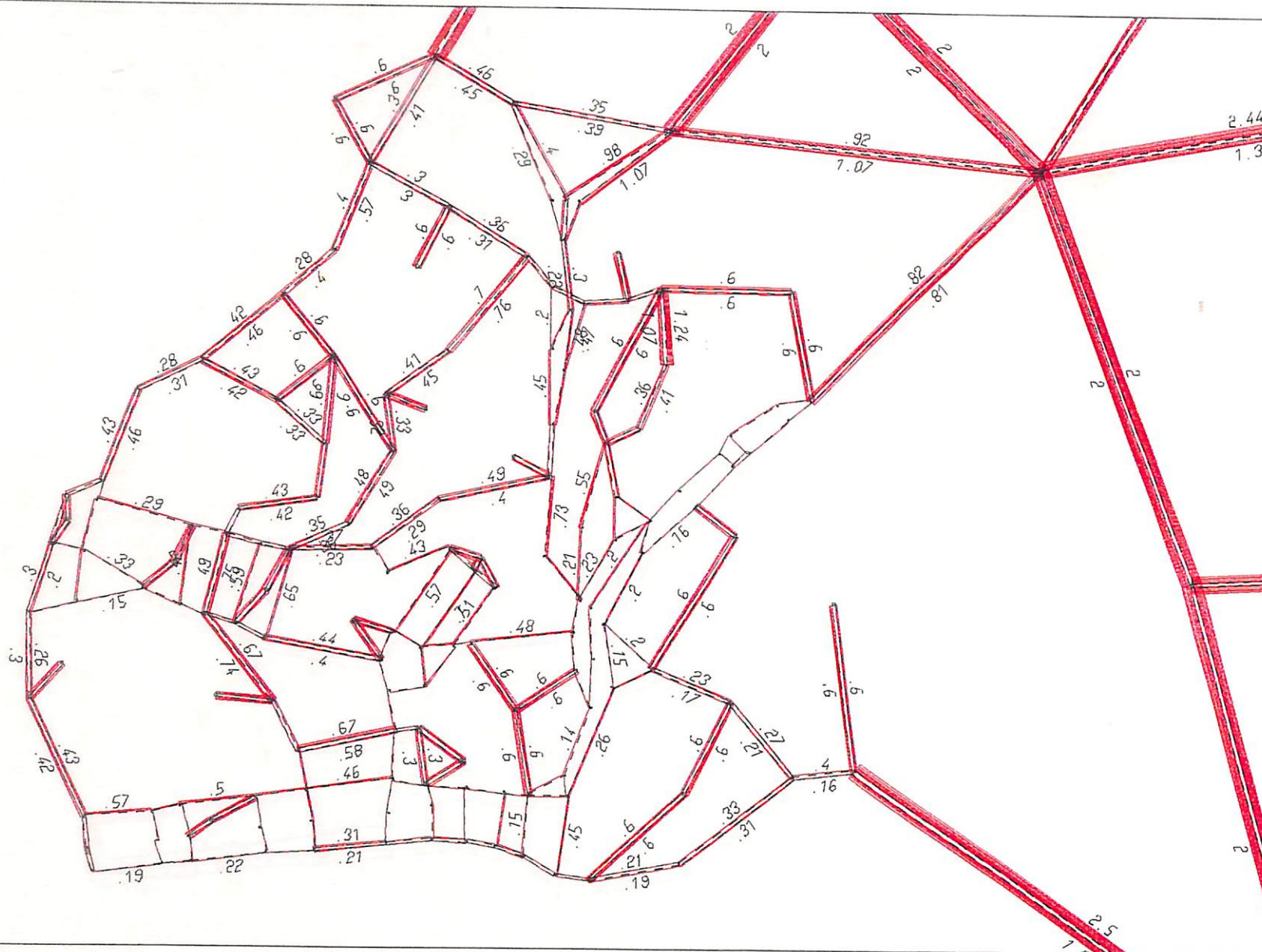
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 202: Pico da Manhã - Cenário 2
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-30 16:38
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

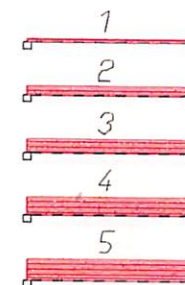
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 202: Pico da Manhã - Cenário 2

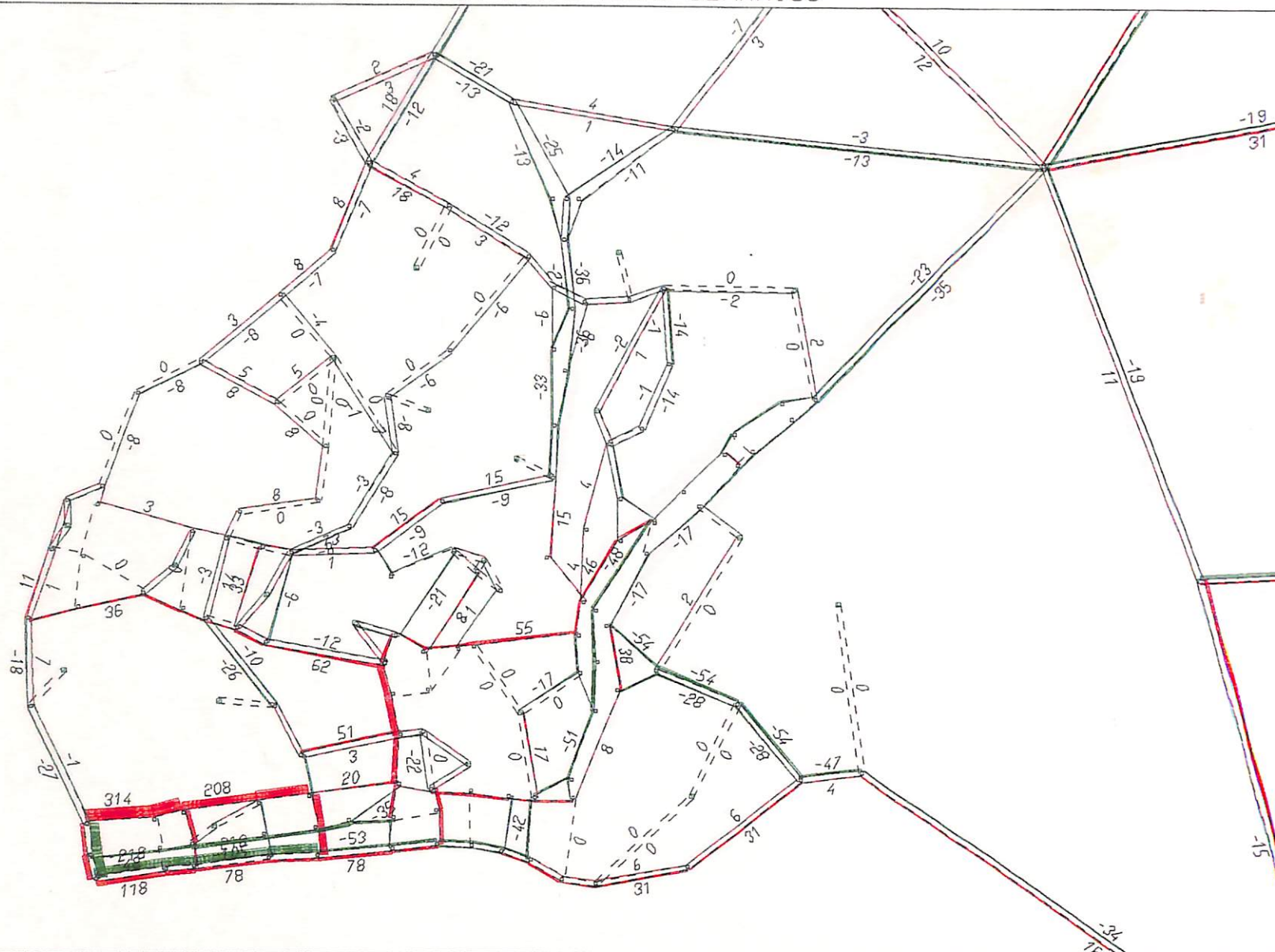
98-04-30 16:37
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

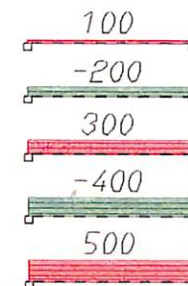
emme/2

DIFF: 202- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

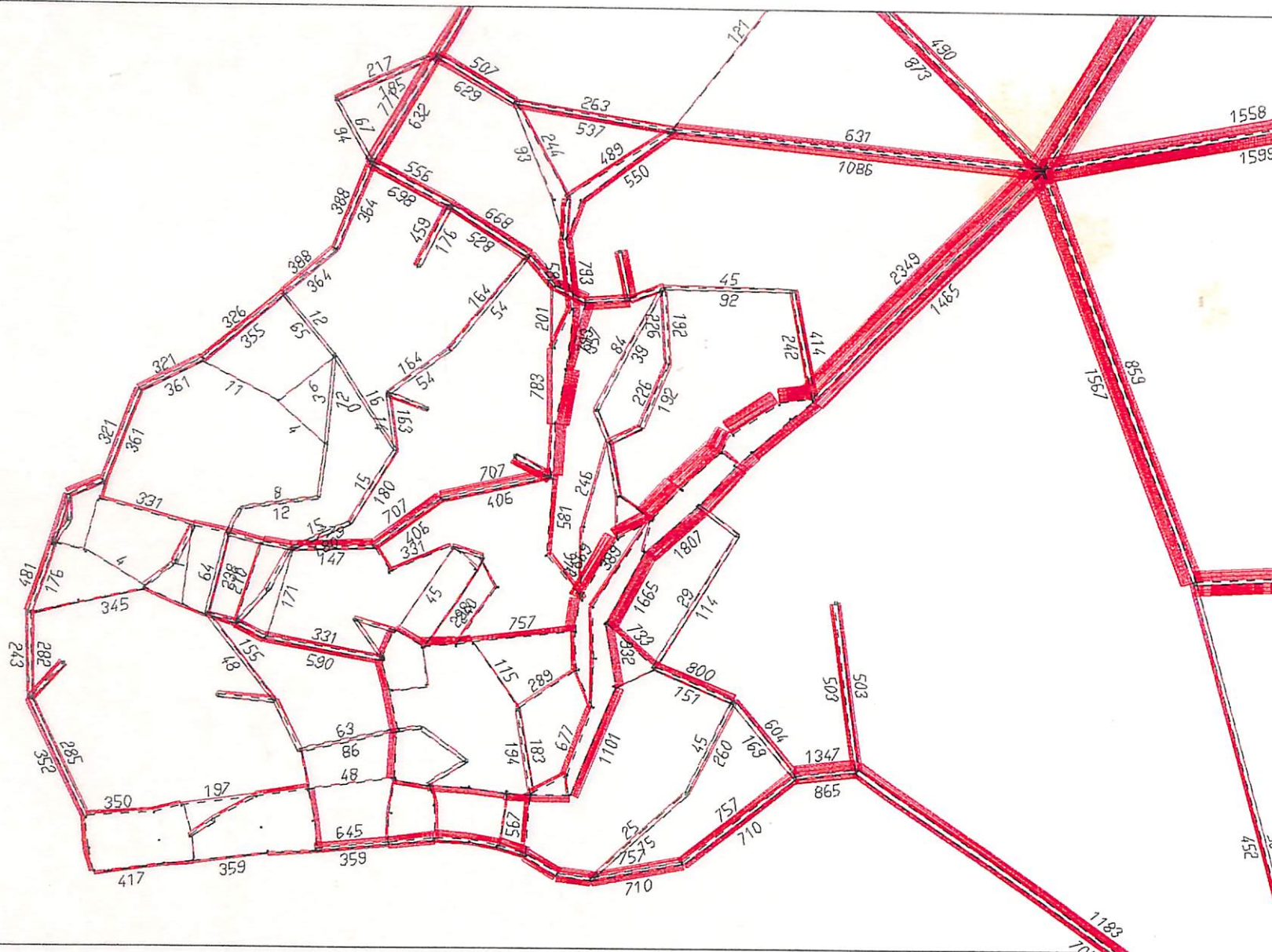
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 202: Pico da Manhã - Cenário 2
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-30 16:40
MODULE: 6.13
TTC..... TTC

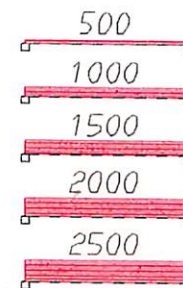
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



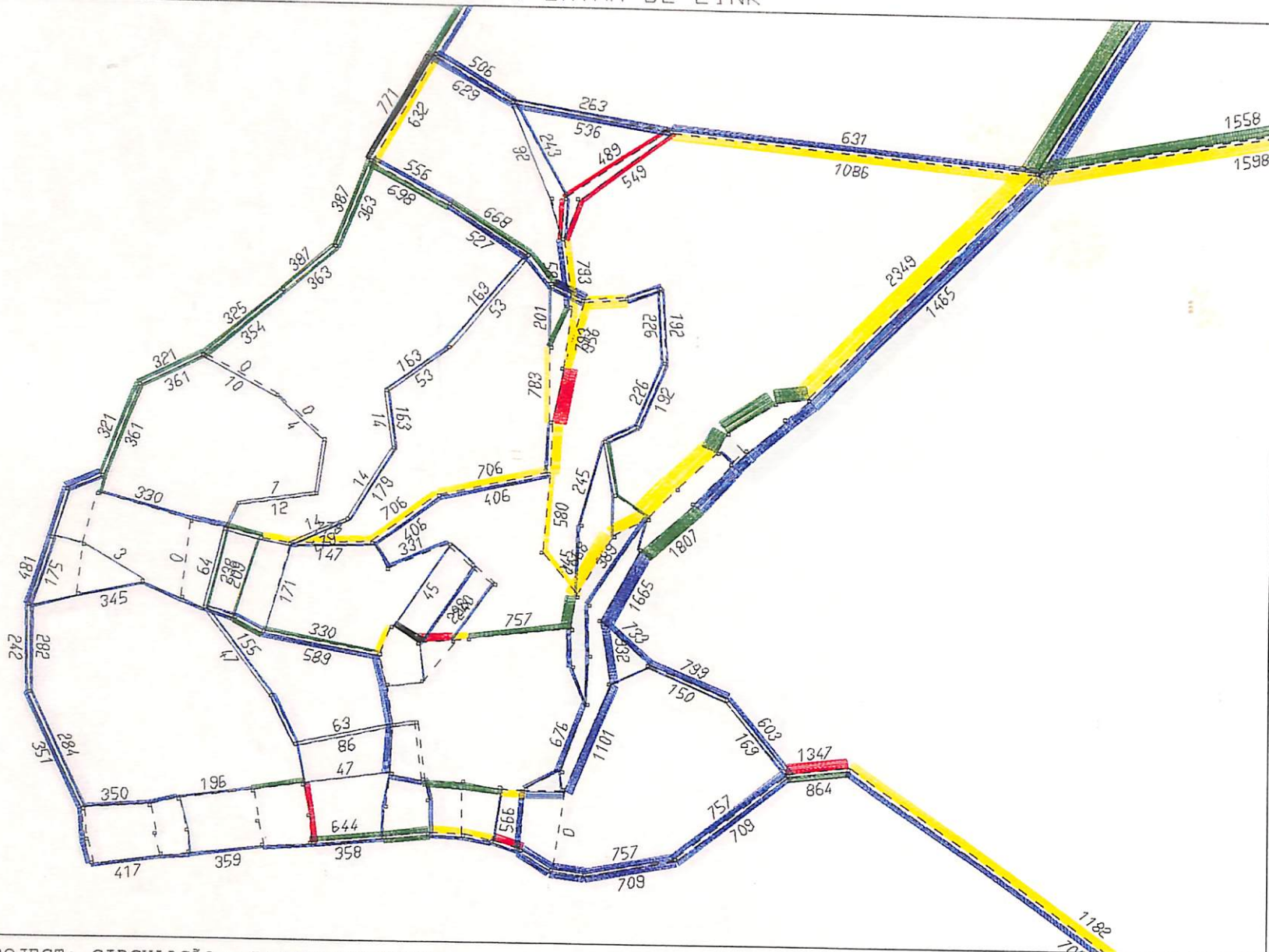
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 302: Pico da Tarde - Cenário 2

98-04-30 17:04
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

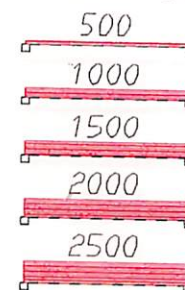


LINKS:
type=1, 9
type=11, 19
type=21, 99
COL-IND: @vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0,5
0,5 <= (V/C) < 0,65
0,65 <= (V/C) < 0,8
0,8 <= (V/C) < 0,95
0,95 <= (V/C) <= 1,0

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 302: Pico da Tarde - Cenário 2
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-30 17:06
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

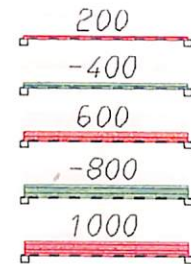
emme/2

LINKS:
type=1, 9
| type=11, 19
| type=21, 99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) < 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 302: Pico da Tarde - Cenário 2
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

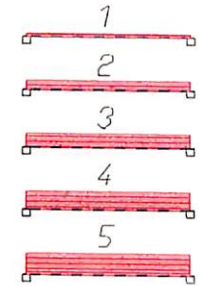
98-04-30 17:07
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

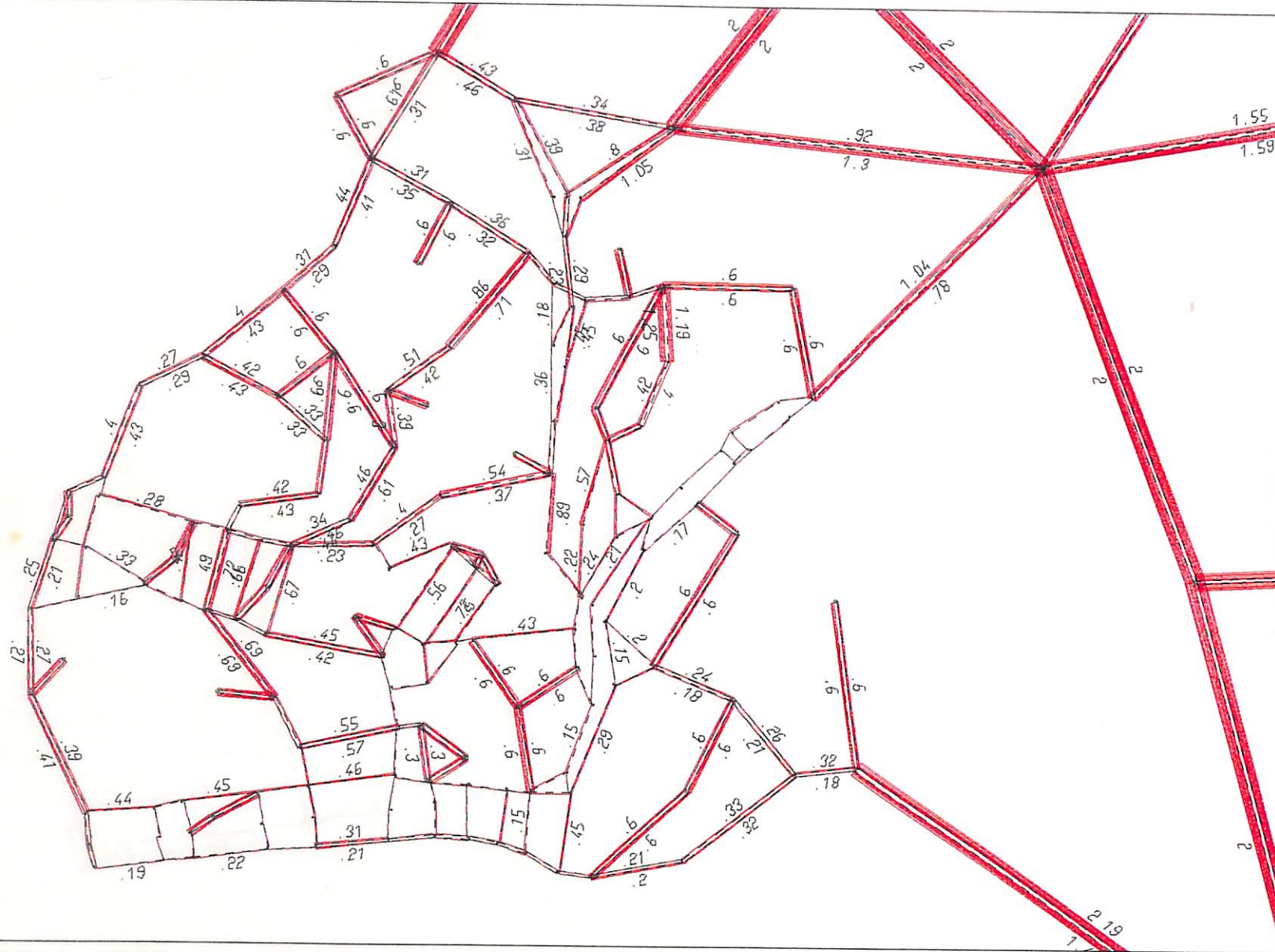
LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

98-04-30 17:05
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



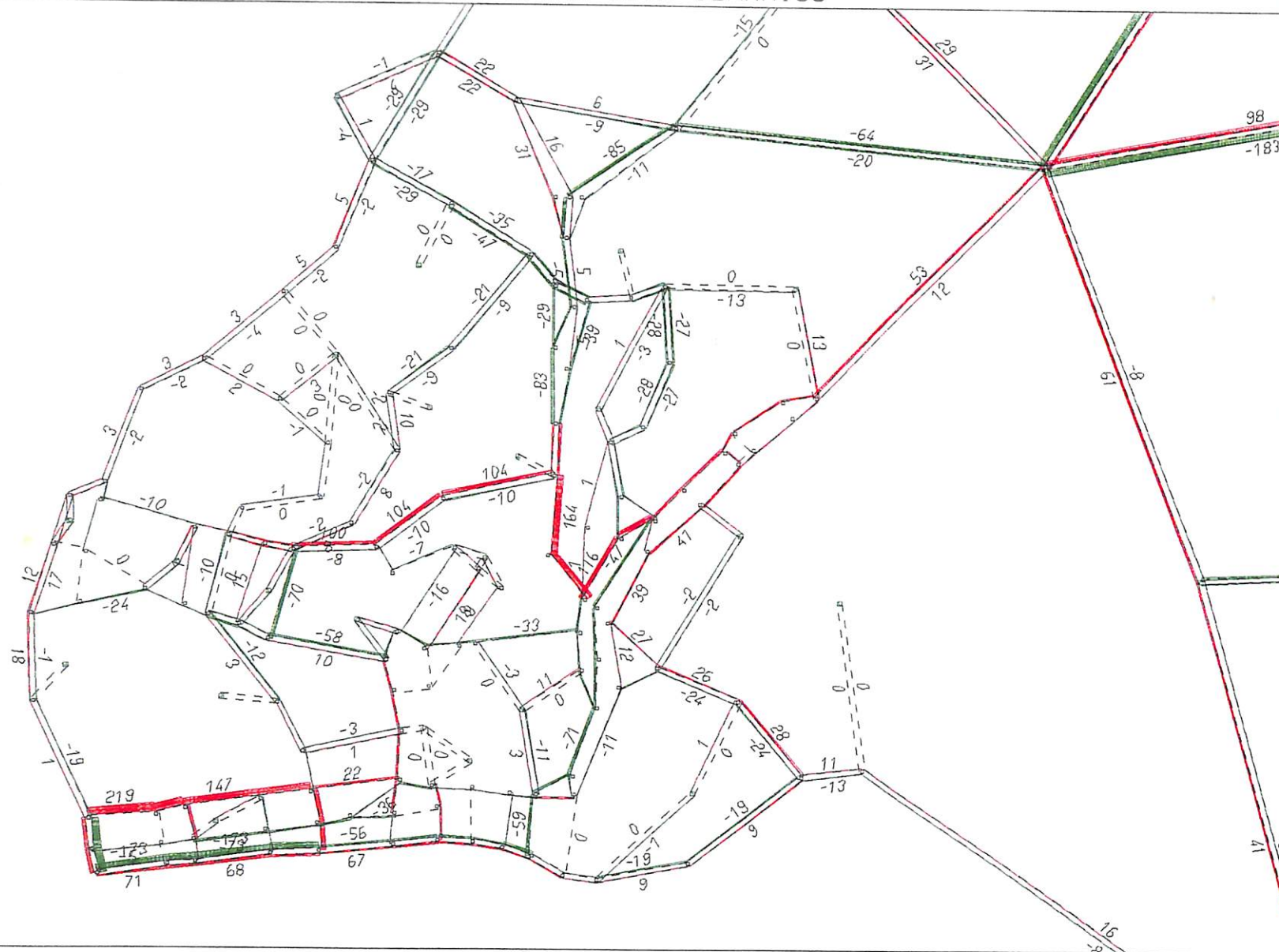
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 302: Pico da Tarde - Cenário 2

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

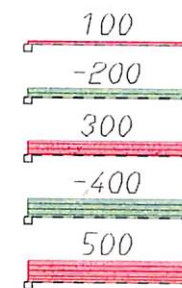
emme/2

DIFF: 302- 300

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:

-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR

SCENARIO 302: Pico da Tarde - Cenário 2

SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde

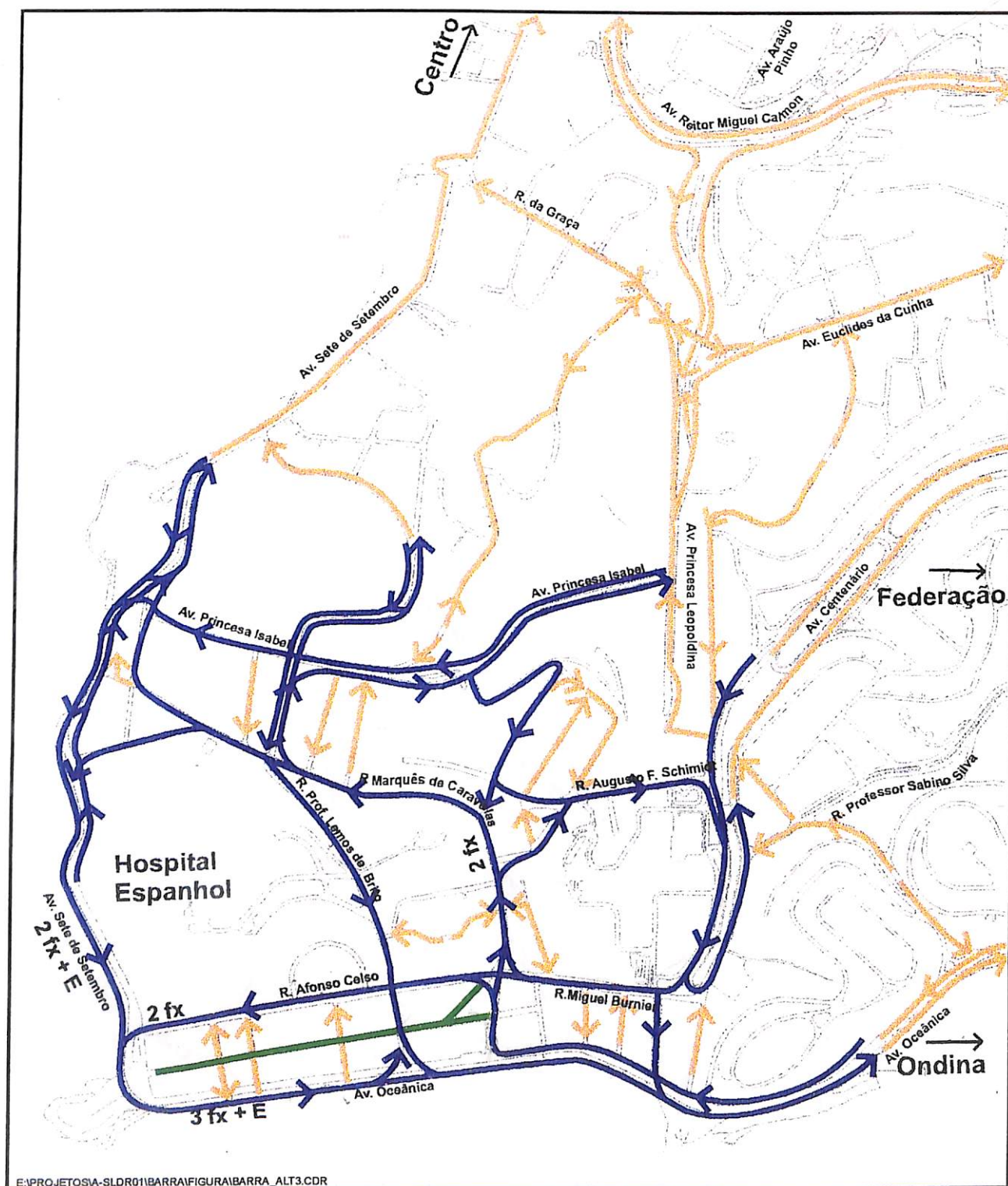
98-04-30 17:10

MODULE: 6.13

TTC.....TTC

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 3



Plano de Circulação da Barra

Figura 2.4
Proposta de Circulação
Alternativa 3

Legenda

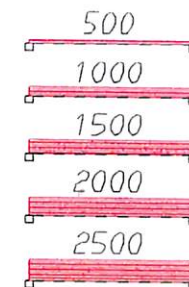
- Rua 24 horas (calçada)
- Circulação Proposta
- Circulação Existente

VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all

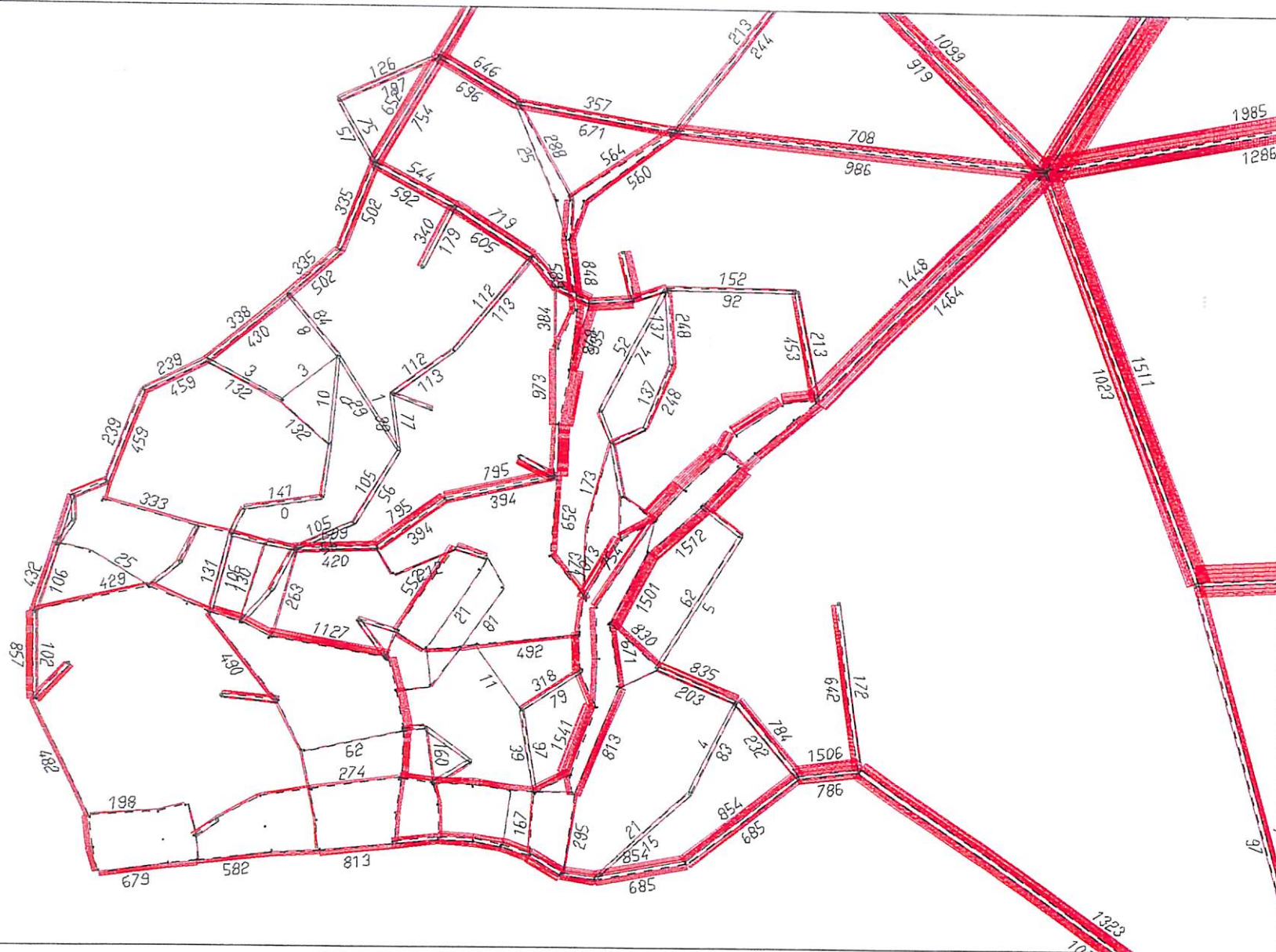
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3

98-04-30 17:11
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

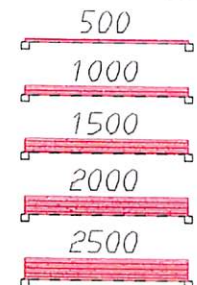
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

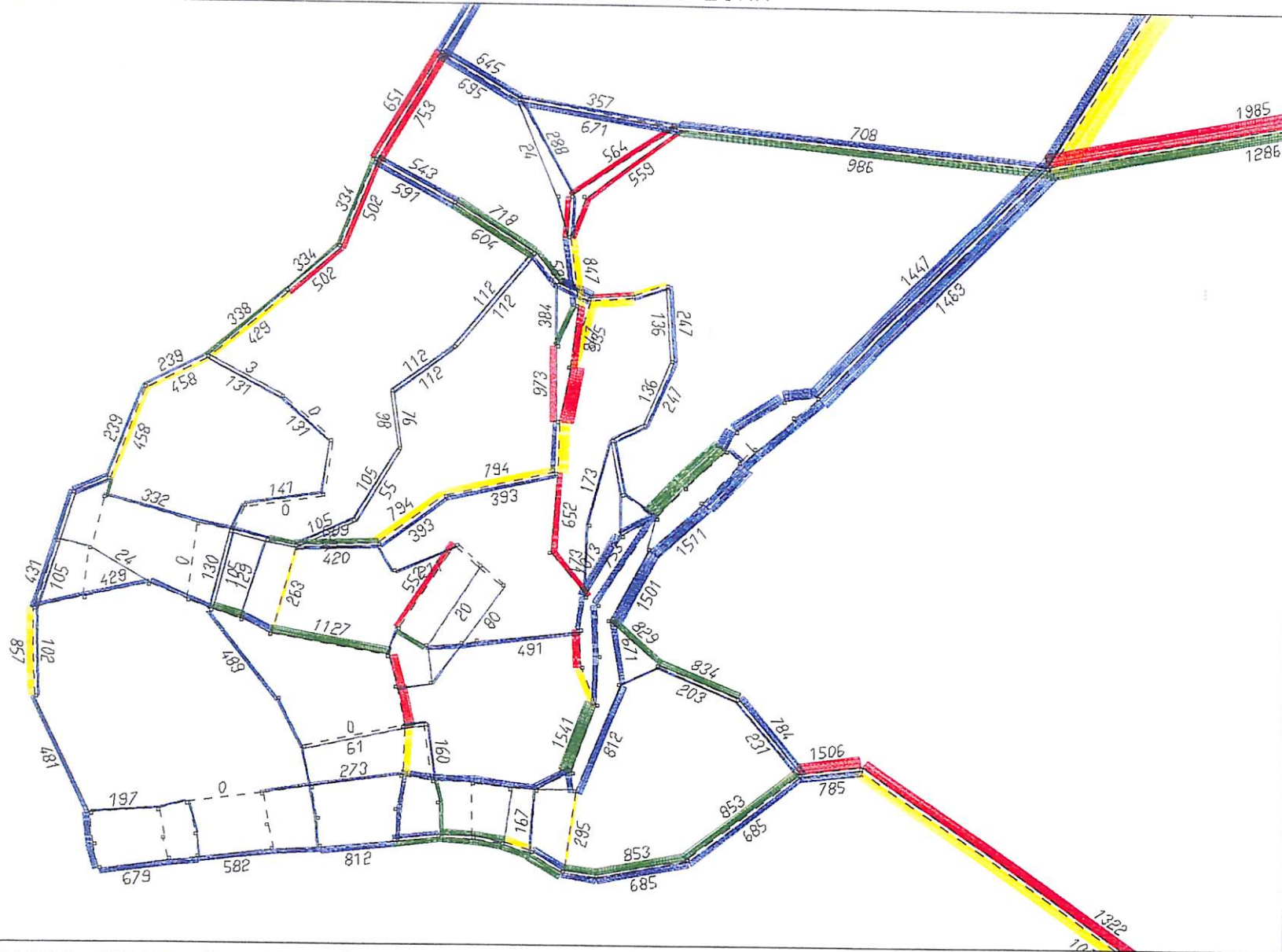
(V/C) < 0.5
0.5 <= (V/C) < 0.65
0.65 <= (V/C) < 0.8
0.8 <= (V/C) < 0.95
0.95 <= (V/C) <= 1.0

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

98-04-30 17:13
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

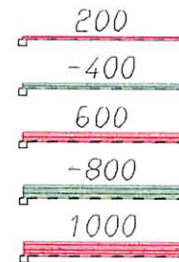
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) < 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

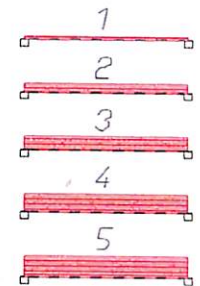
98-04-30 17:15
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all

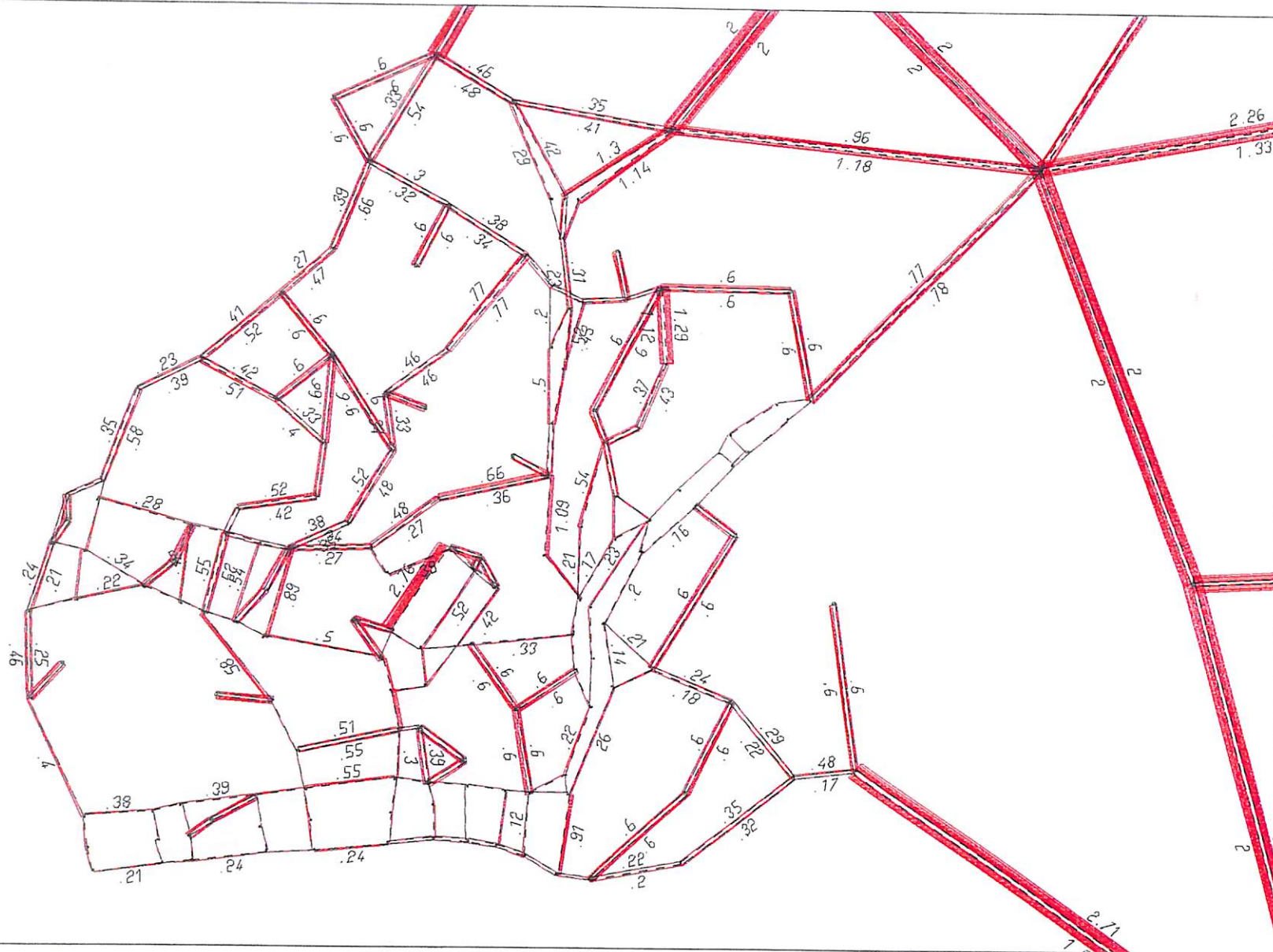
SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3

98-04-30 17:12
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

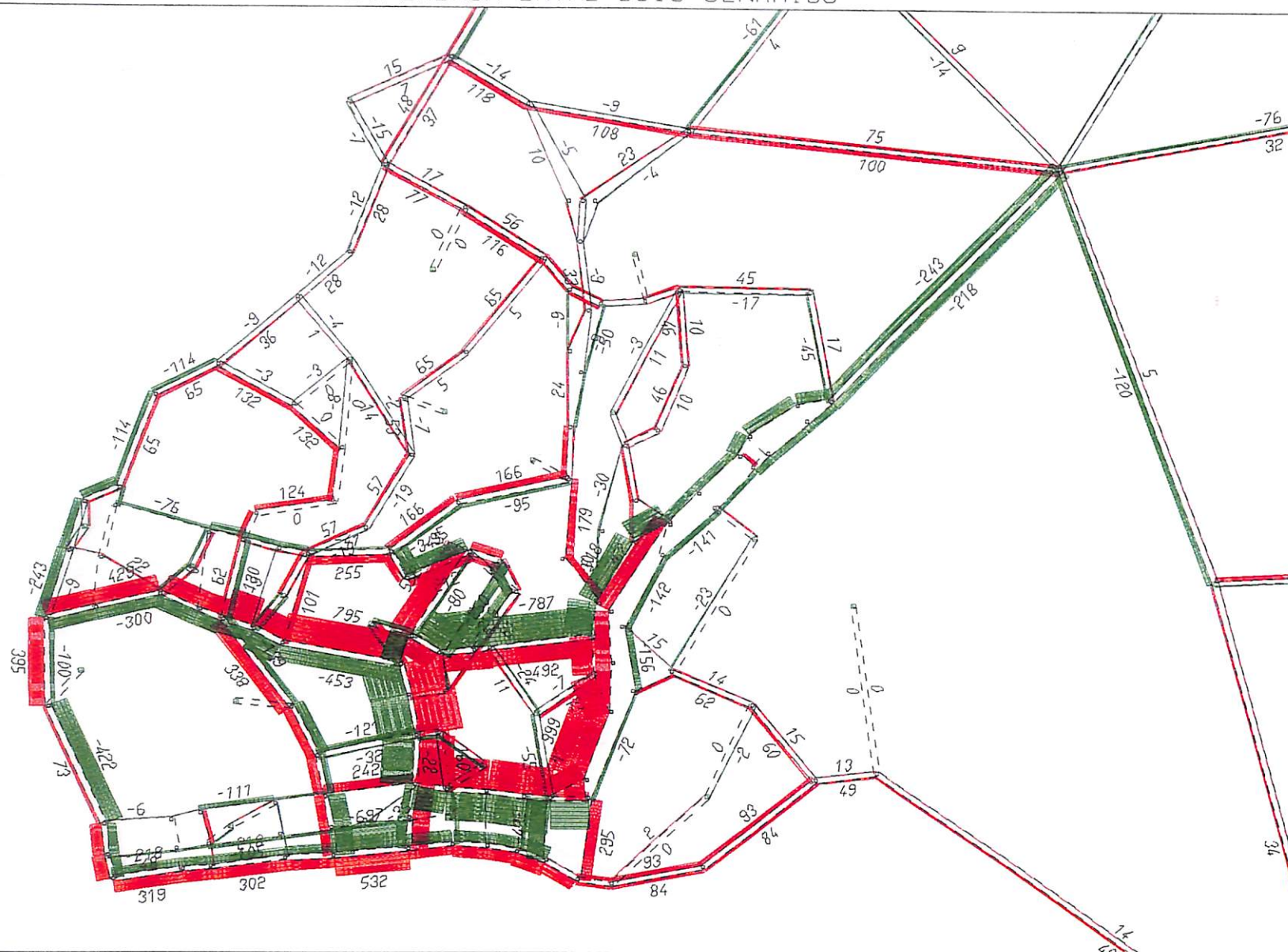


COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

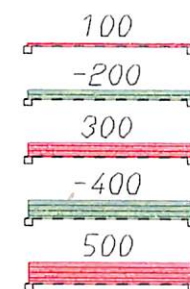
emme/2

DIFF: 203- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-30 17:17
MODULE: 6.13
TTC.....TTC

VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2



LINKS:
all

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

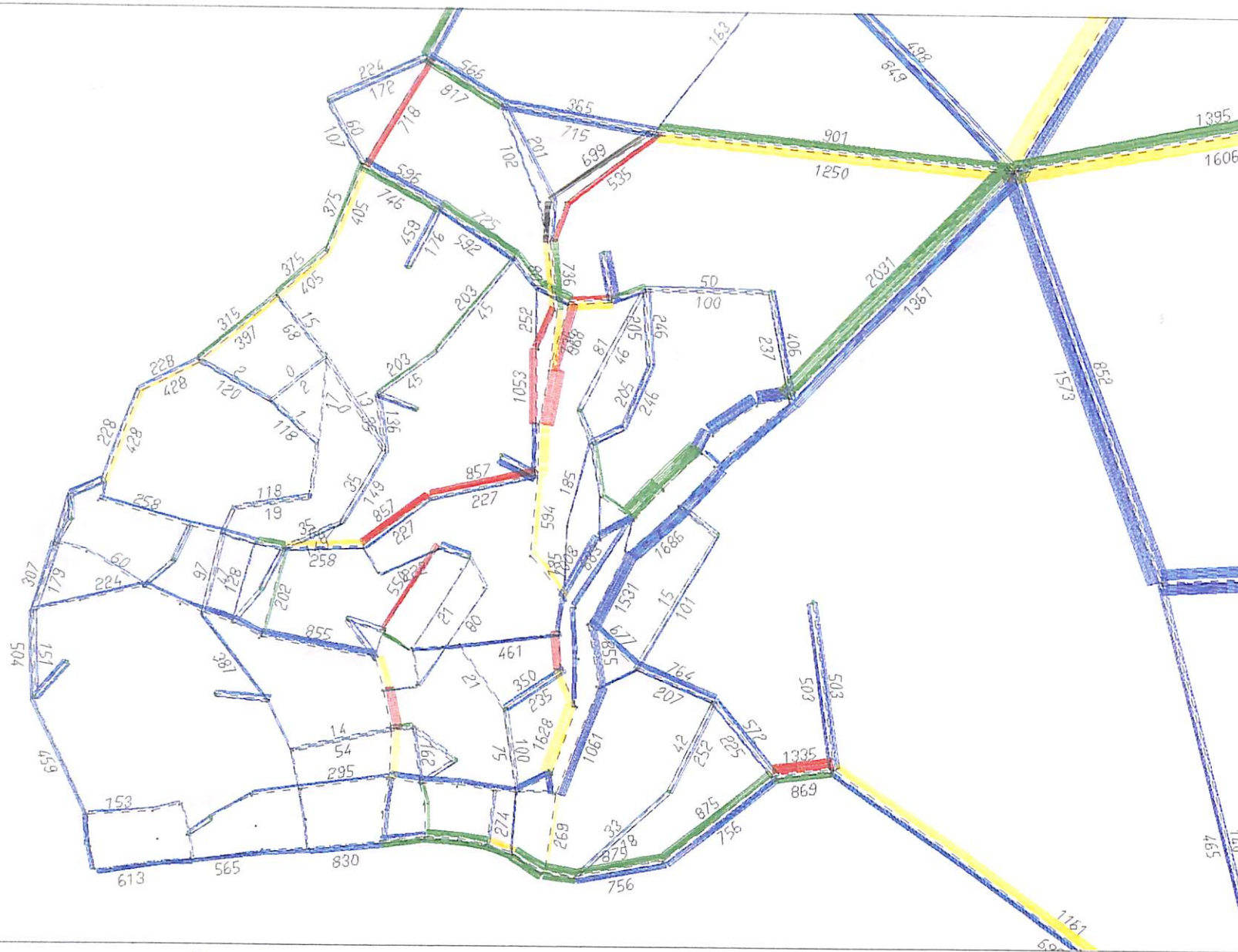
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 303: Pico da Tarde - Cenário 3

98-04-09 20:33
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

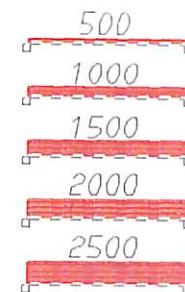
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all
COL-IND:@vccor



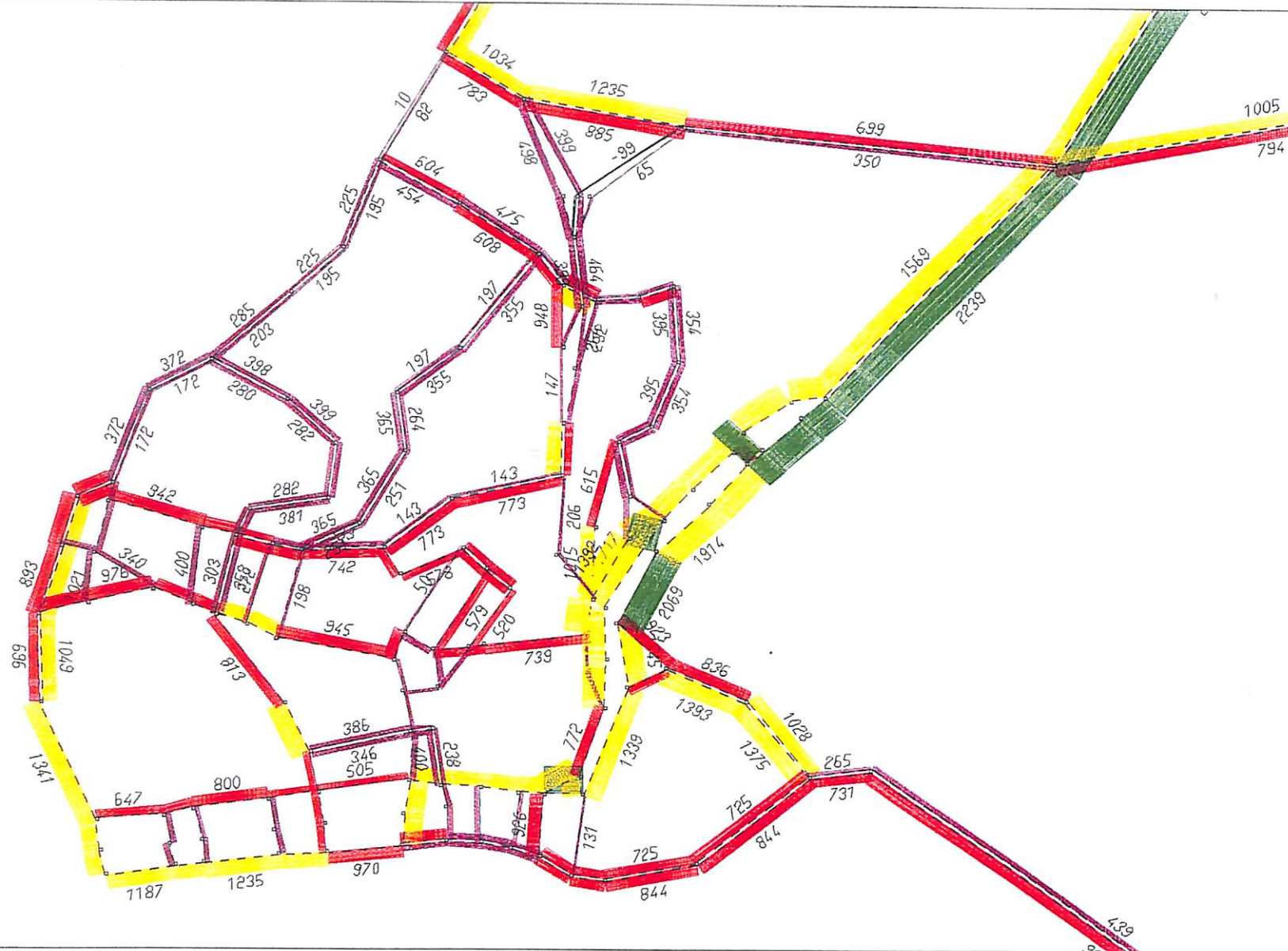
SCALE: 200



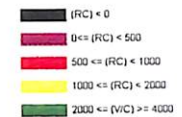
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 303: Pico da Tarde - Cenário 3

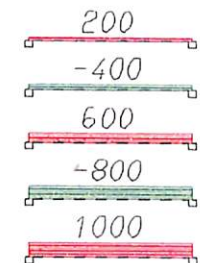
98-04-09 20:06
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

$$\frac{emme}{2}$$


LEGENDA



SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

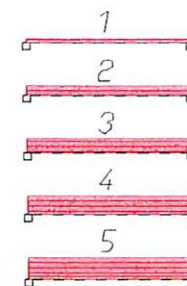
```
98-04-30 17:26
MODULE: 2.13
TTC.....TTC
```

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 303: Pico da Tarde - Cenário 3

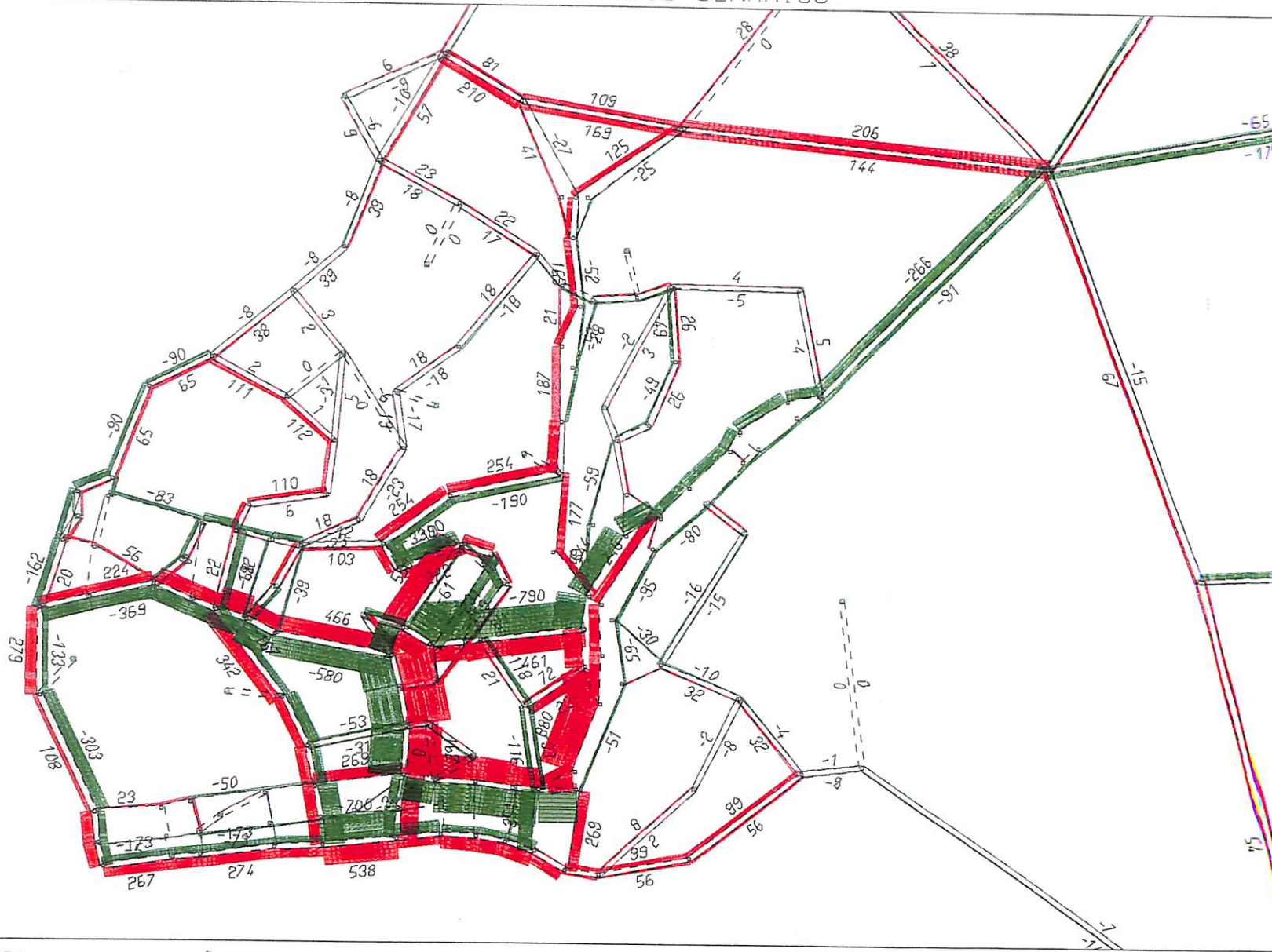
98-04-30 17:19
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



emme/2

LINKS:

a 11



A horizontal number line with arrows at both ends, labeled from 0 to 500 in increments of 100. The line is divided into segments by tick marks. The segments are color-coded: the first segment (0 to 100) is red, the second (100 to 200) is green, the third (200 to 300) is red, the fourth (300 to 400) is green, and the fifth (400 to 500) is red. Above the line, the numbers 100, -200, 300, -400, and 500 are written in blue ink.

530.72/397.937

MODULE: 6.13

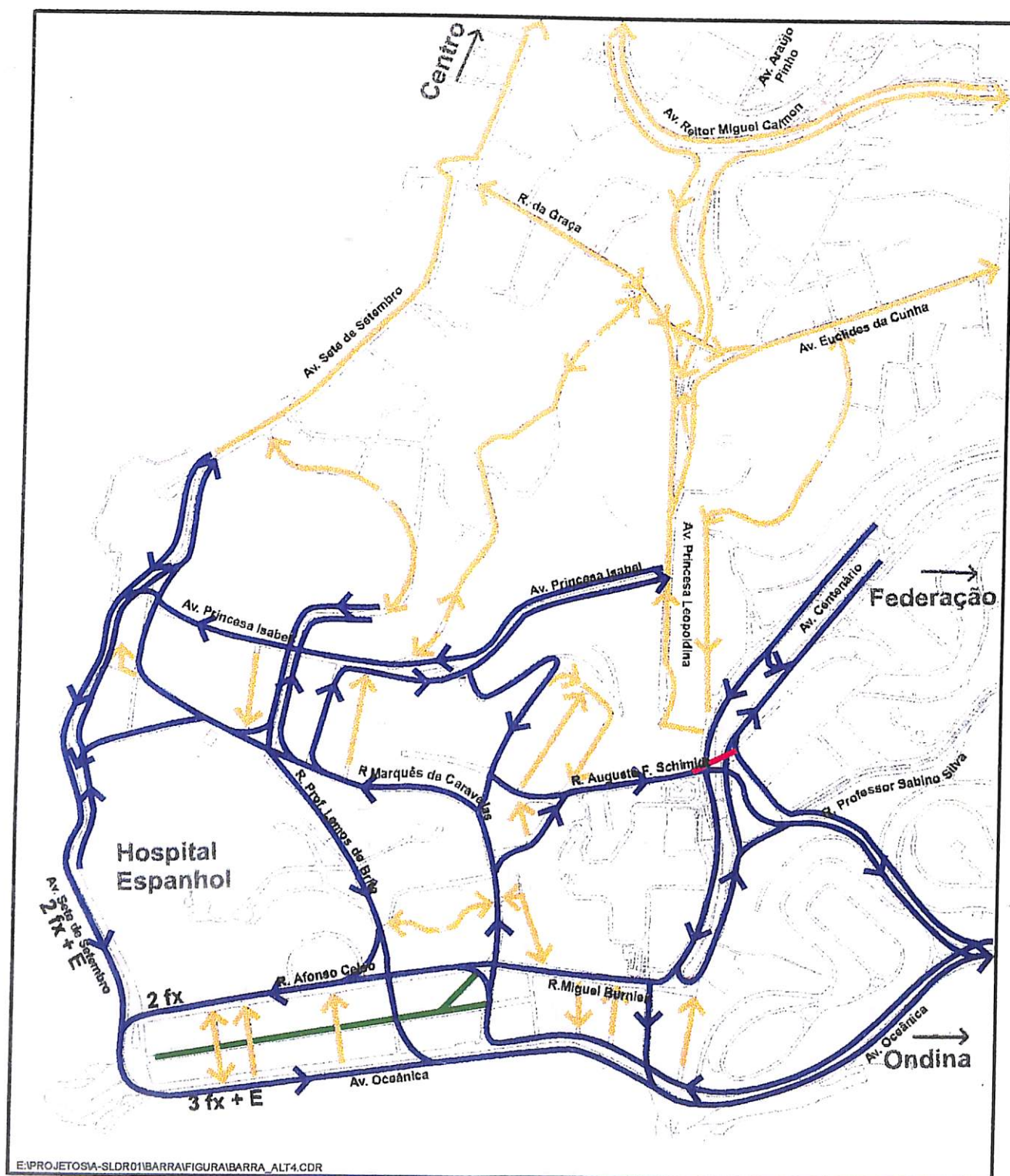
TTC.....TTC

SCENARIO 303: Pico da Tarde - Cenário 3

SCENARIO 300: Situacao atual Pico da Tarde

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 4



Plano de Circulação da Barra

Figura 2.5
Proposta de Circulação
Alternativa 4

Legenda

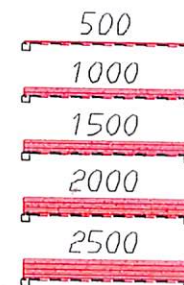
- Cruzamento
- Circulação Proposta
- Circulação Existente
- Rua 24 horas (calçadão)

VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

98-04-24 18:00
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

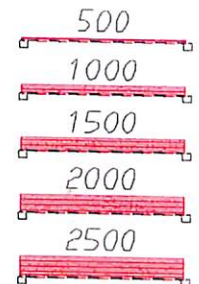
emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0,5
0,5 <= (V/C) < 0,65
0,65 <= (V/C) < 0,8
0,8 <= (V/C) < 0,95
0,95 <= (V/C) <= 1,0

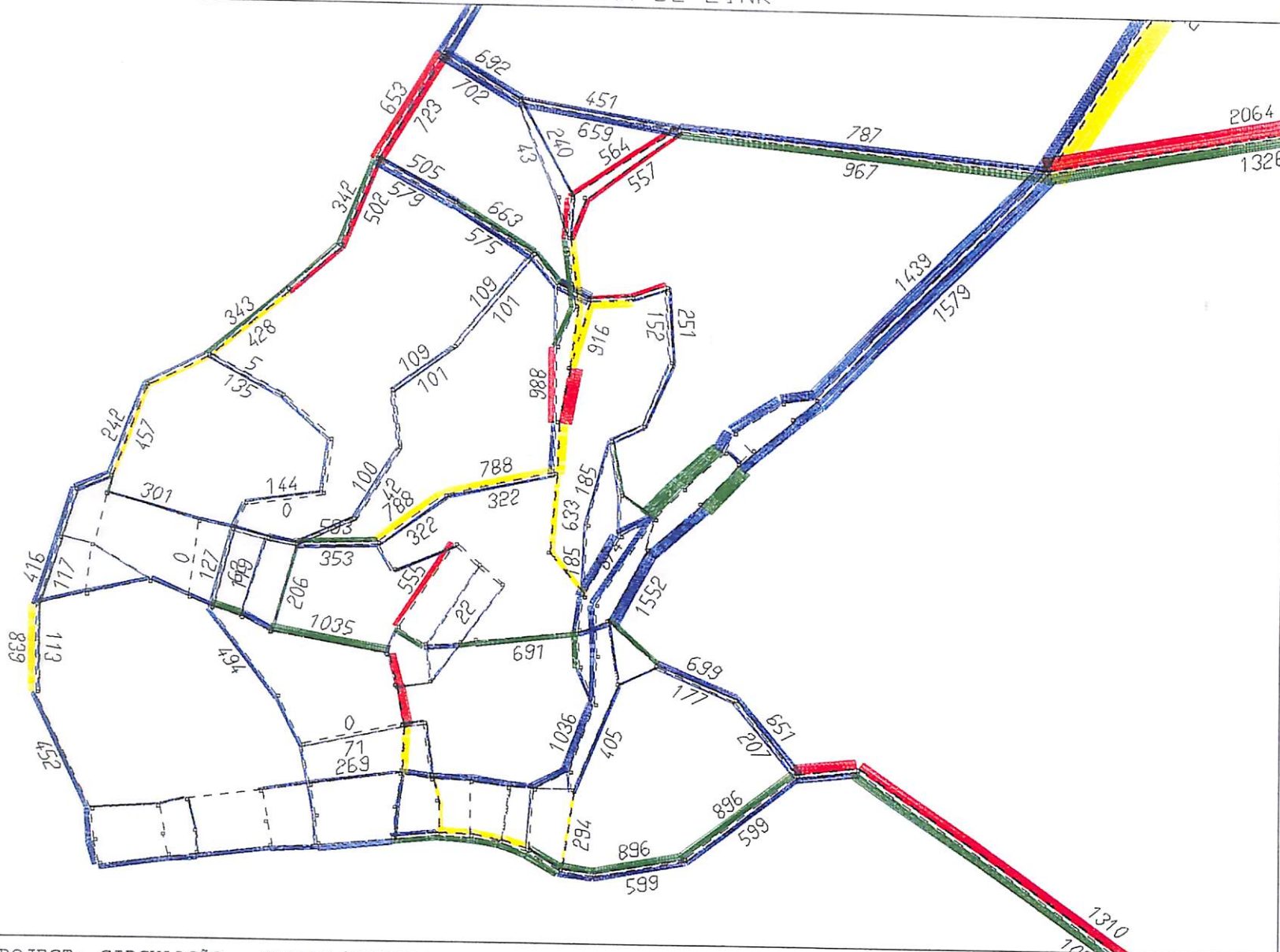
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-24 18:03
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: - * * * * *
UPPER: * * * * *

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) < 4000

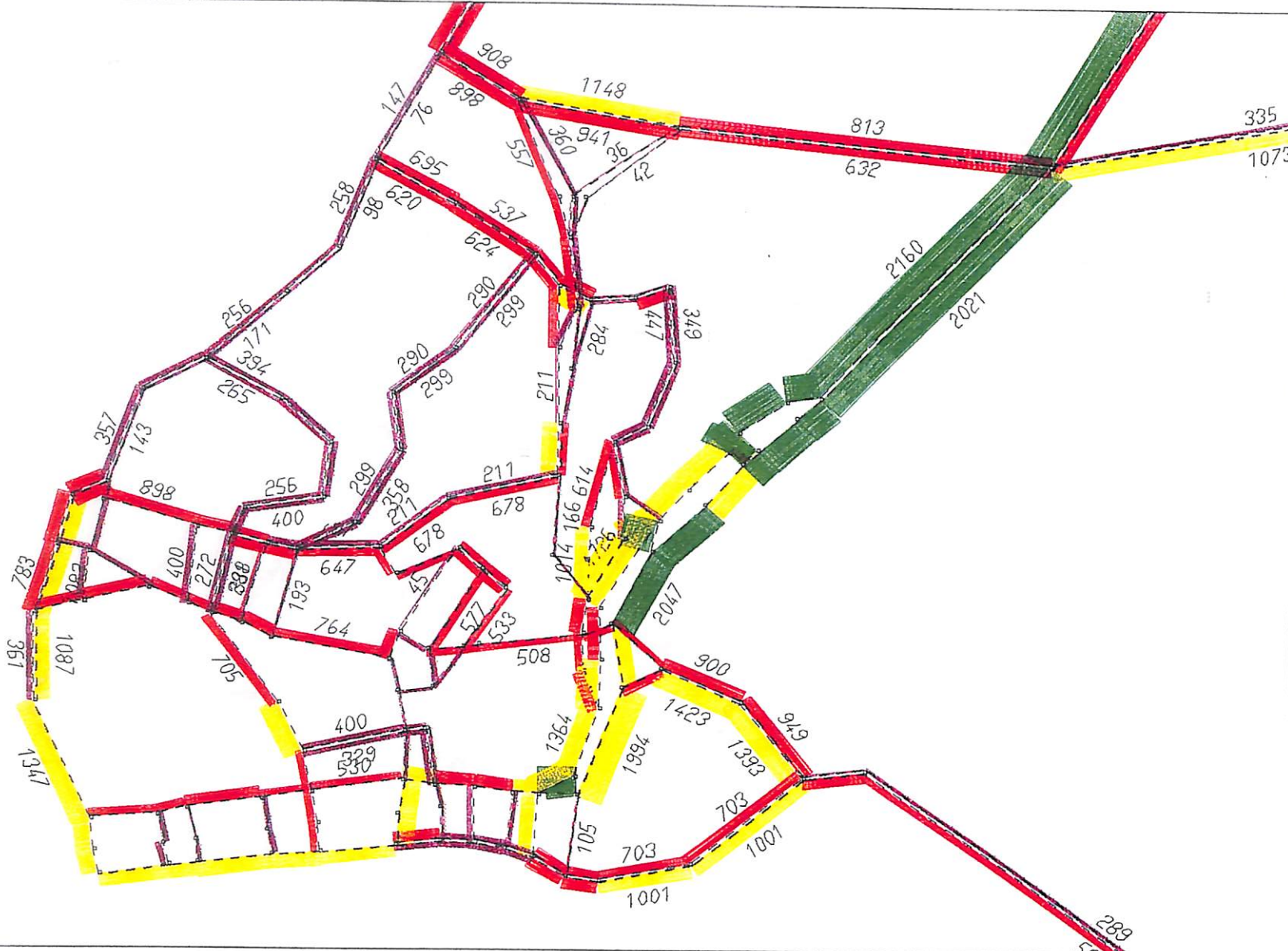
SCALE: 120

200
-400
600
-800
1000

WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-24 18:04
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

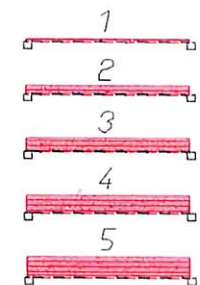


TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

98-04-24 18:02
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



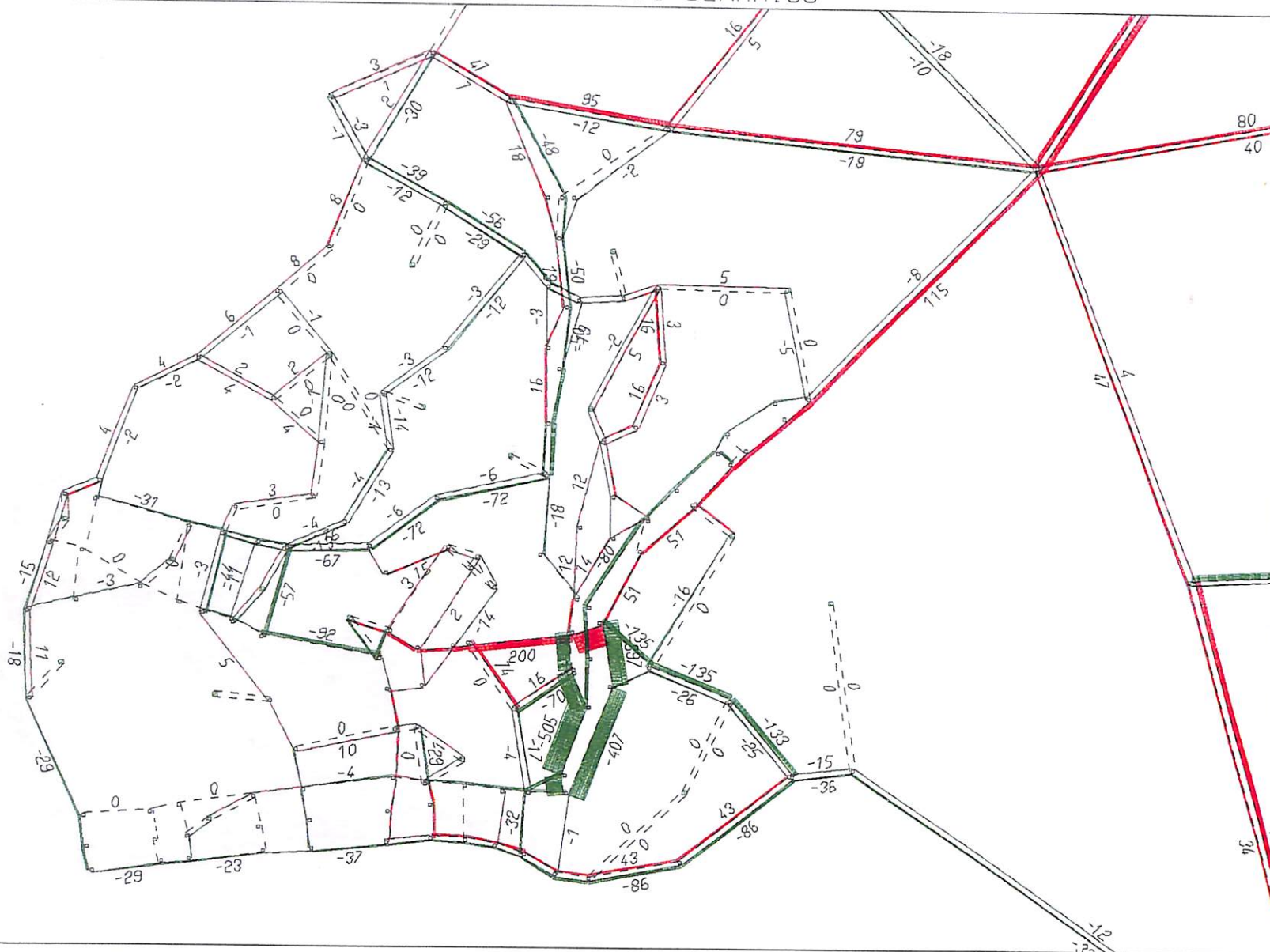
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

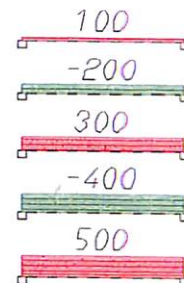
emme/2

DIFF: 204- 203

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:

-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR

SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4

SCENARIO 203: Pico da Manhã - Cenário 3

98-04-30 17:48

MODULE: 6.13

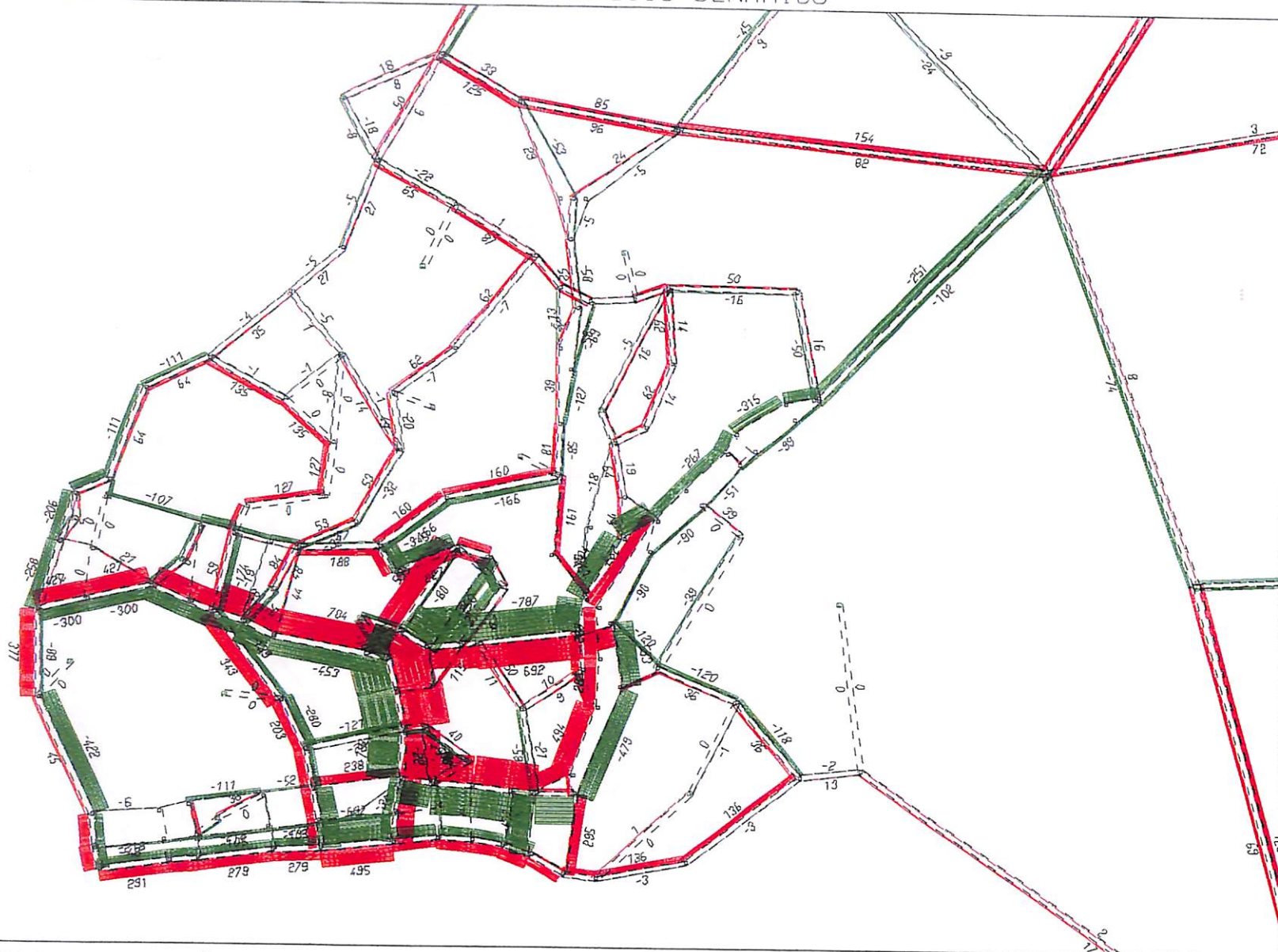
TTC..... TTC

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

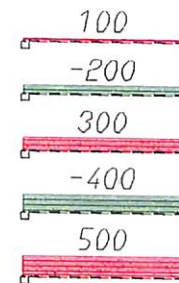
emme/2

DIFF: 204- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

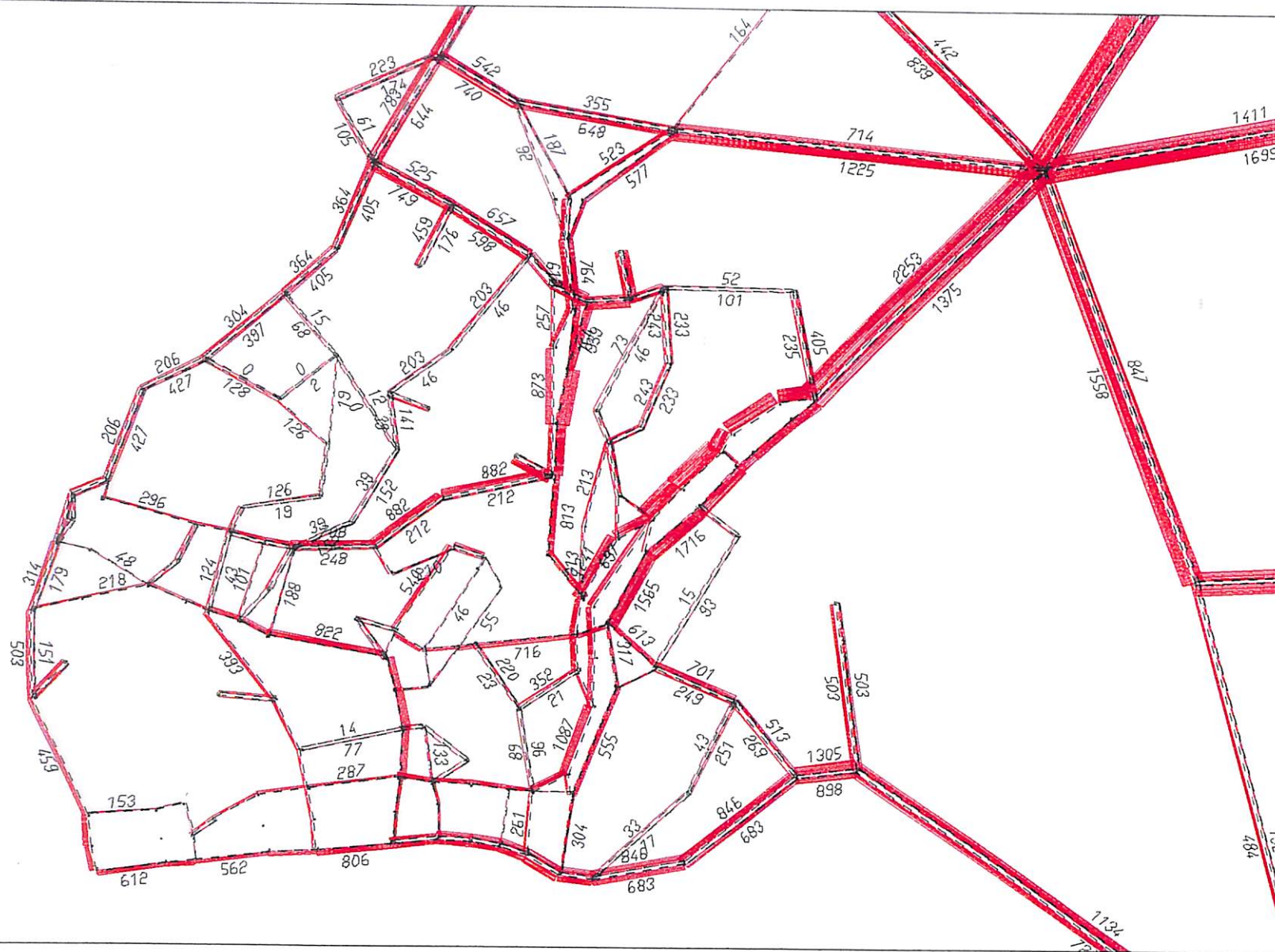
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 204: Pico da Manhã - Cenário 4
SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-24 18:05
MODULE: 6.13
TTC.....TTC

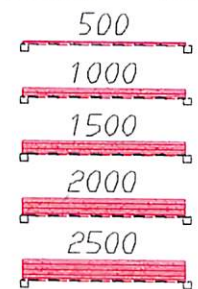
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

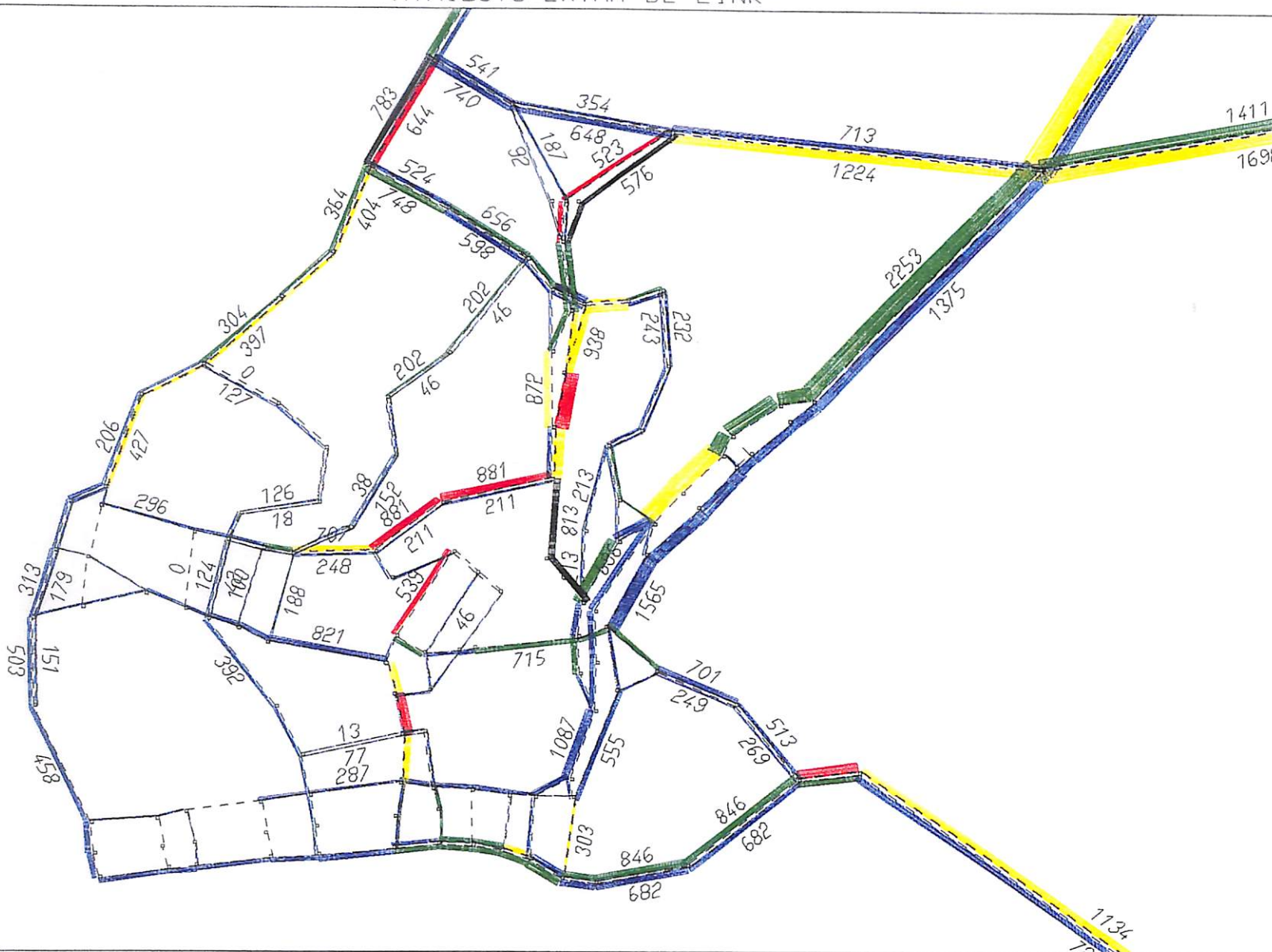
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 304: Pico da Tarde - Cenário 4

98-04-24 18:07
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA

ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

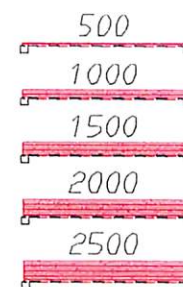


LINKS:
 type=1,9
 | type=11,19
 | type=21,99
 COL-IND:@vccor
 THRESHOLD:
 LOWER: -*****
 UPPER: *****

LEGENDA

(V/C) < 0.5
 0.5 <= (V/C) < 0.65
 0.65 <= (V/C) < 0.8
 0.8 <= (V/C) < 0.95
 0.95 <= (V/C) <= 1.0

SCALE: 200



WINDOW B:

-2.157/-1.7228
 530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
 <SCENARIO 304: Pico da Tarde - Cenario 4
 ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-24 18:11
 MODULE: 2.13
 TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

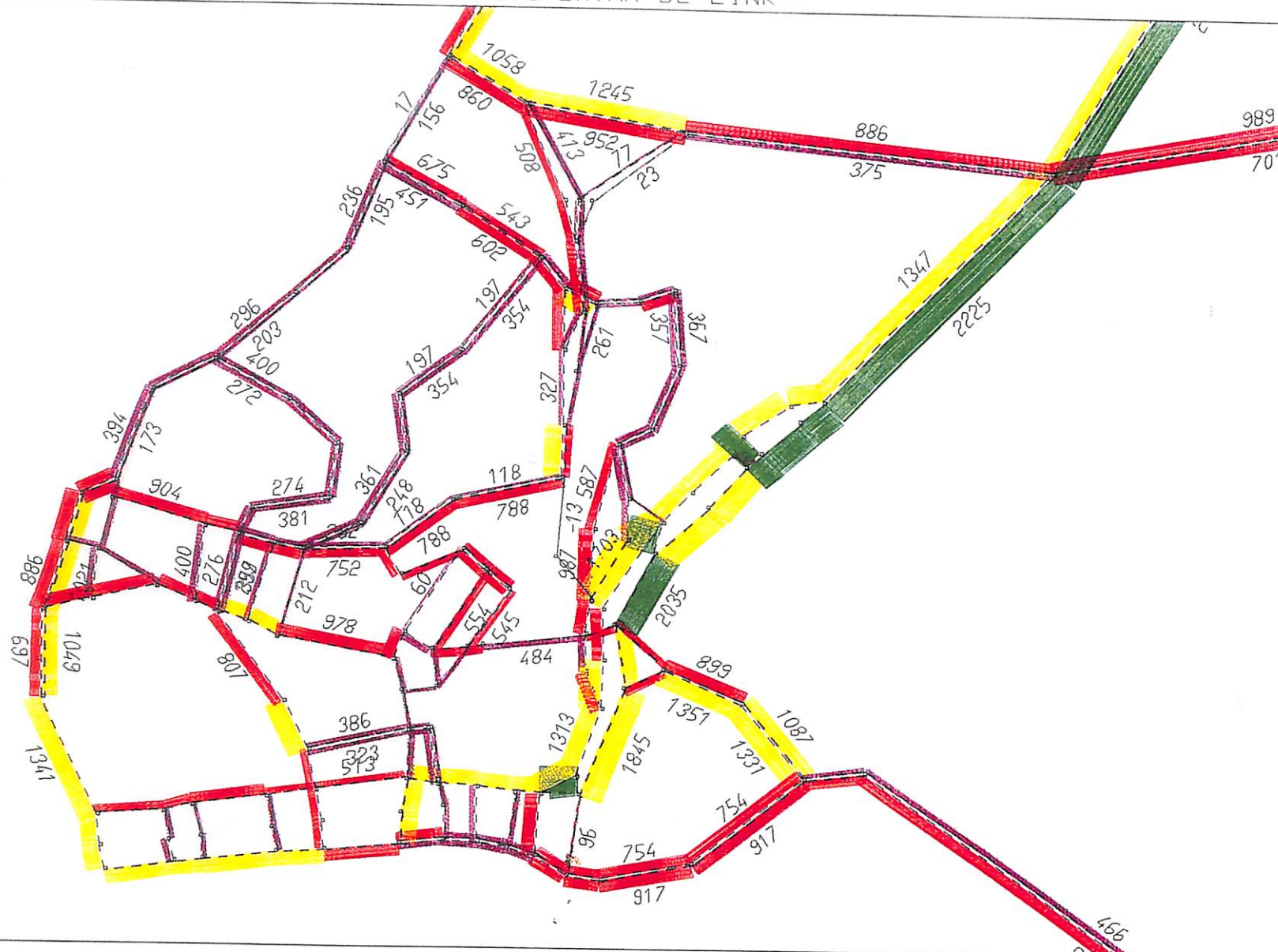
(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (RC) < 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

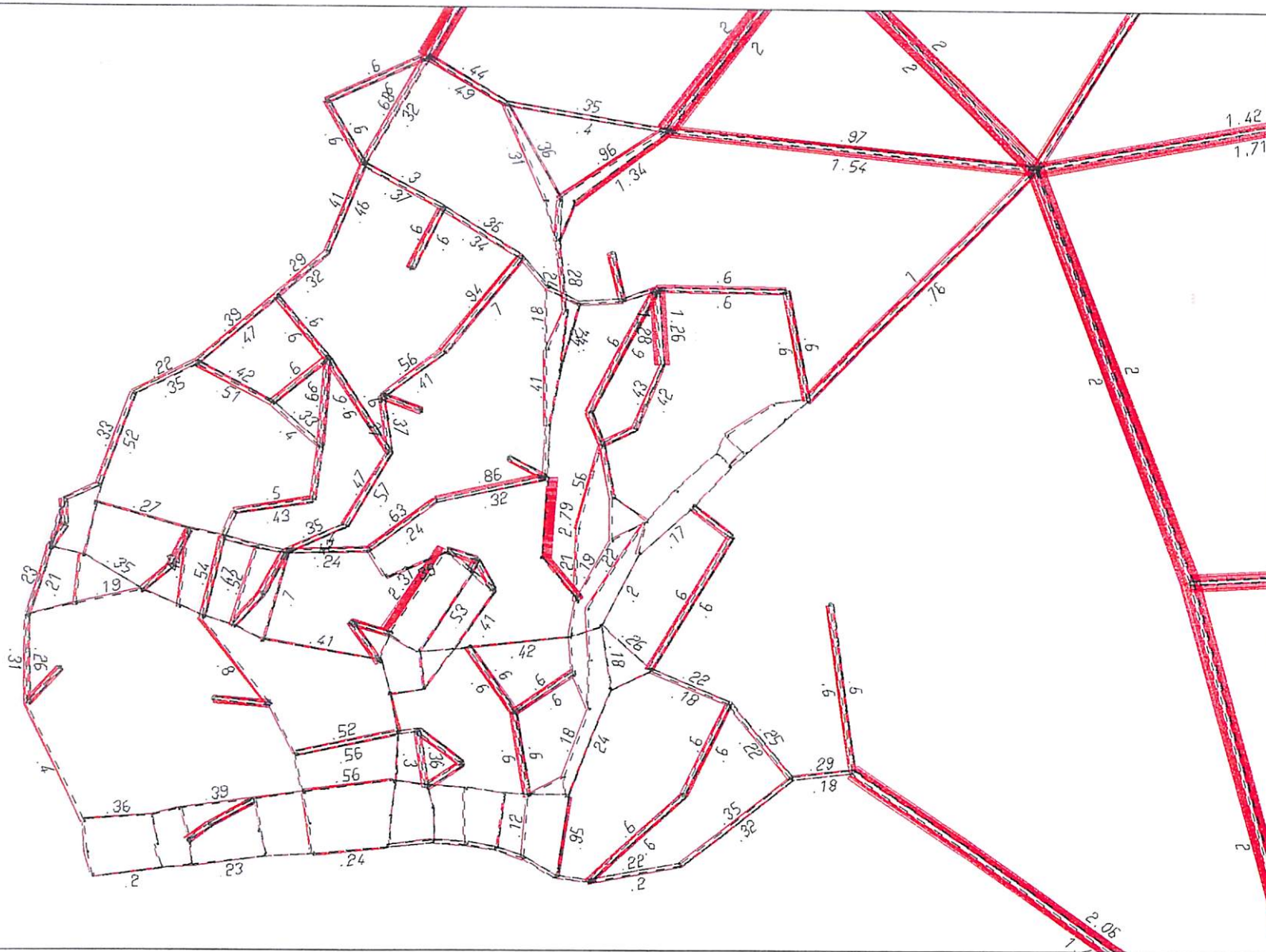
98-04-24 18:12
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 304: Pico da Tarde - Cenário 4
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2



LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

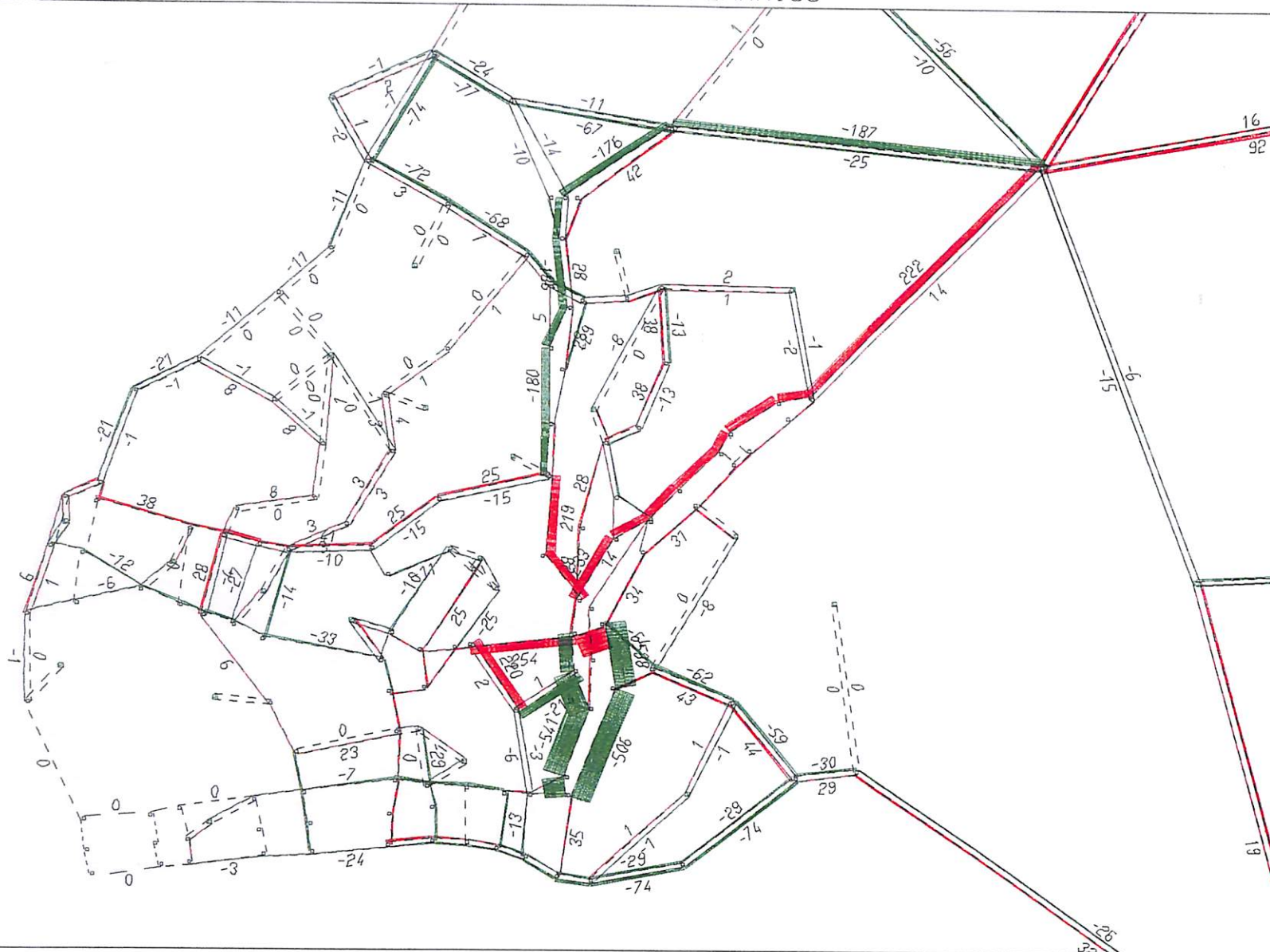
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 304: Pico da Tarde - Cenário 4

98-04-24 18:07
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

emme/2

LINKS:

all



100

-200

300

-400

500

WINDOW B:

530.72/397.937

98-04-30 17:51

MODULE: 6.13

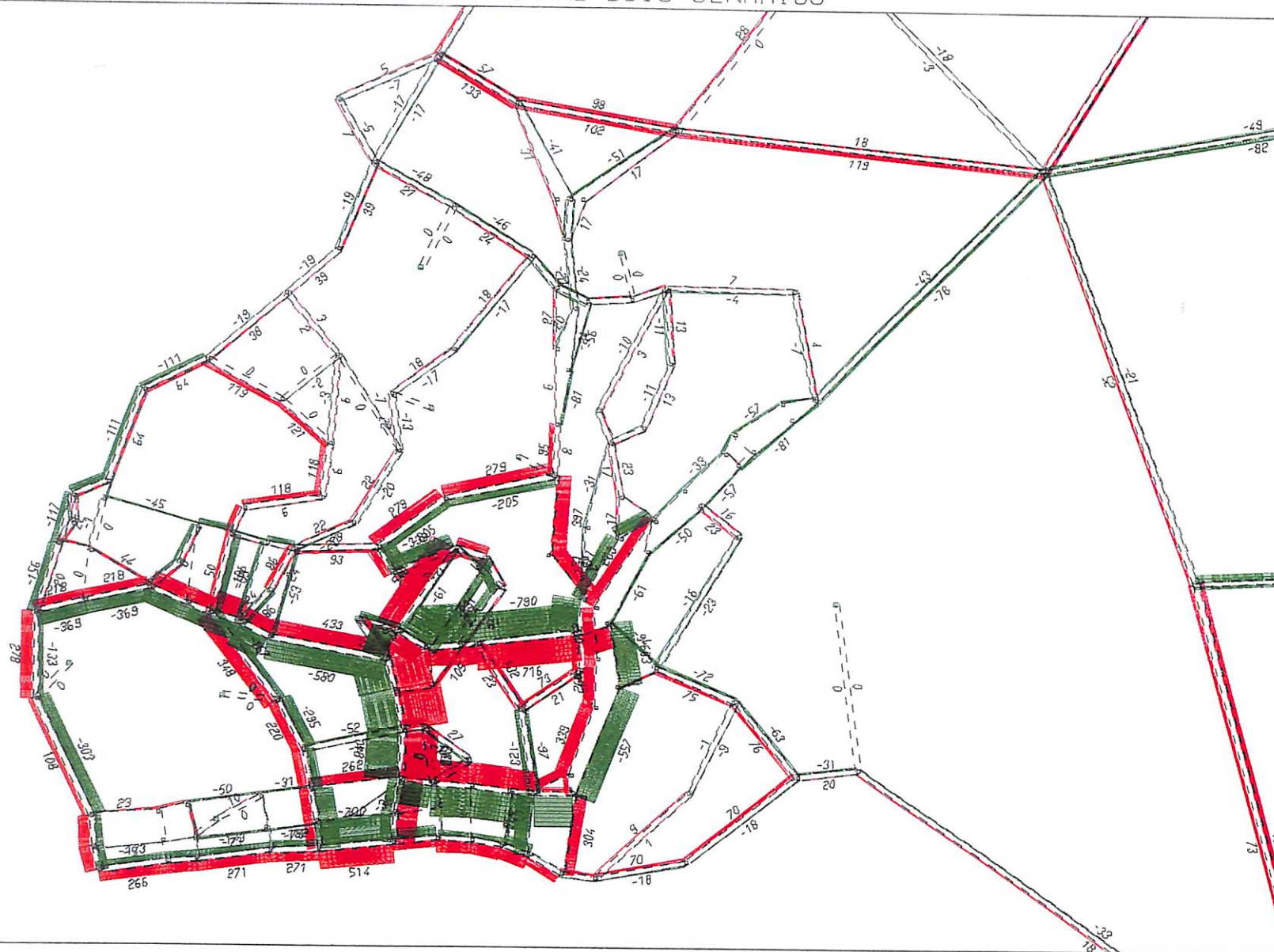
TTC.....TTC

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

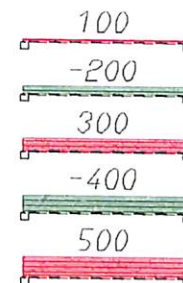
emme/2

DIFF: 304- 300

LINKS:
all



SCALE: 40



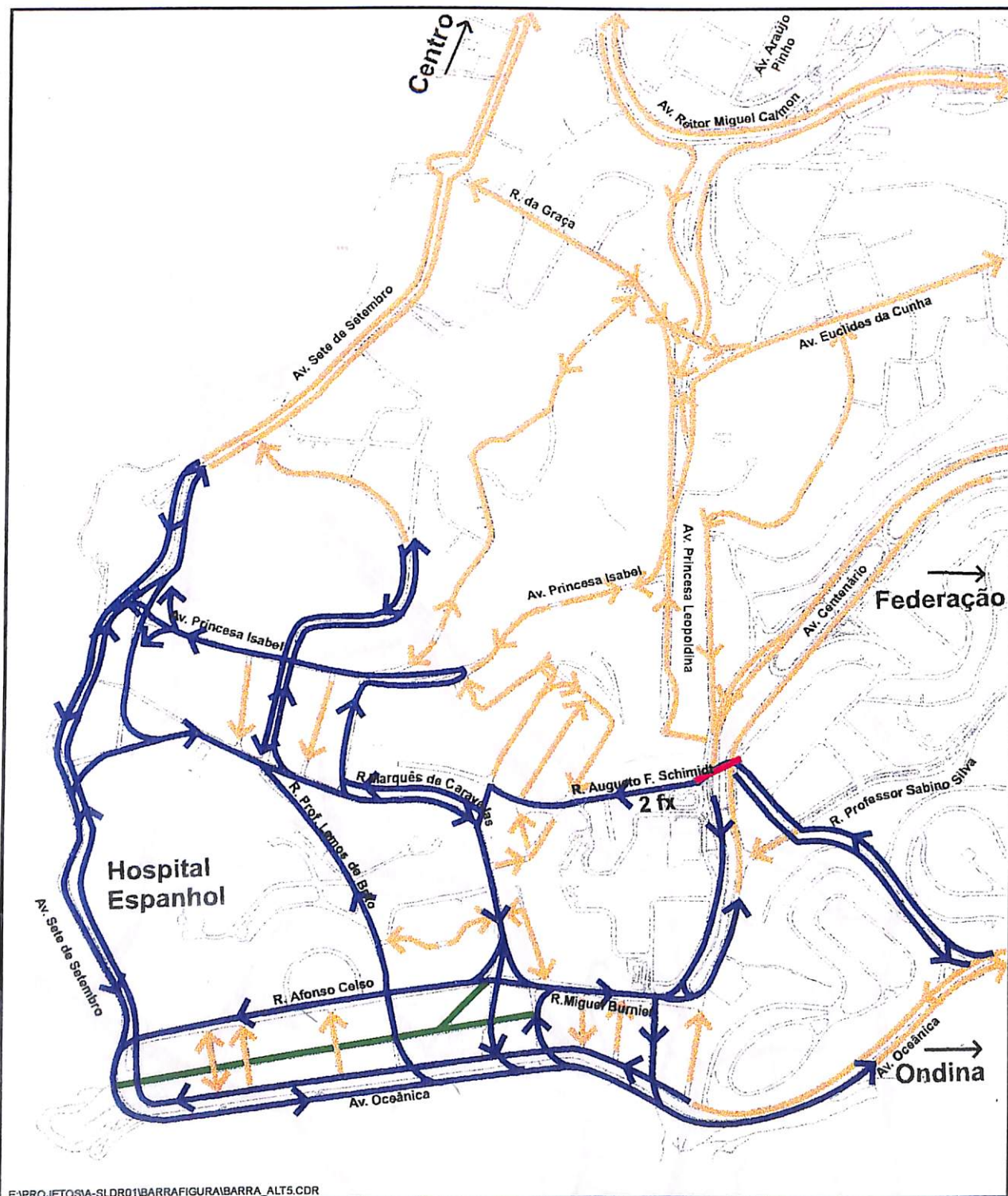
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 304: Pico da Tarde - Cenário 4
SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde

98-04-24 18:13
MODULE: 6.13
TTC.....TTC

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 5A



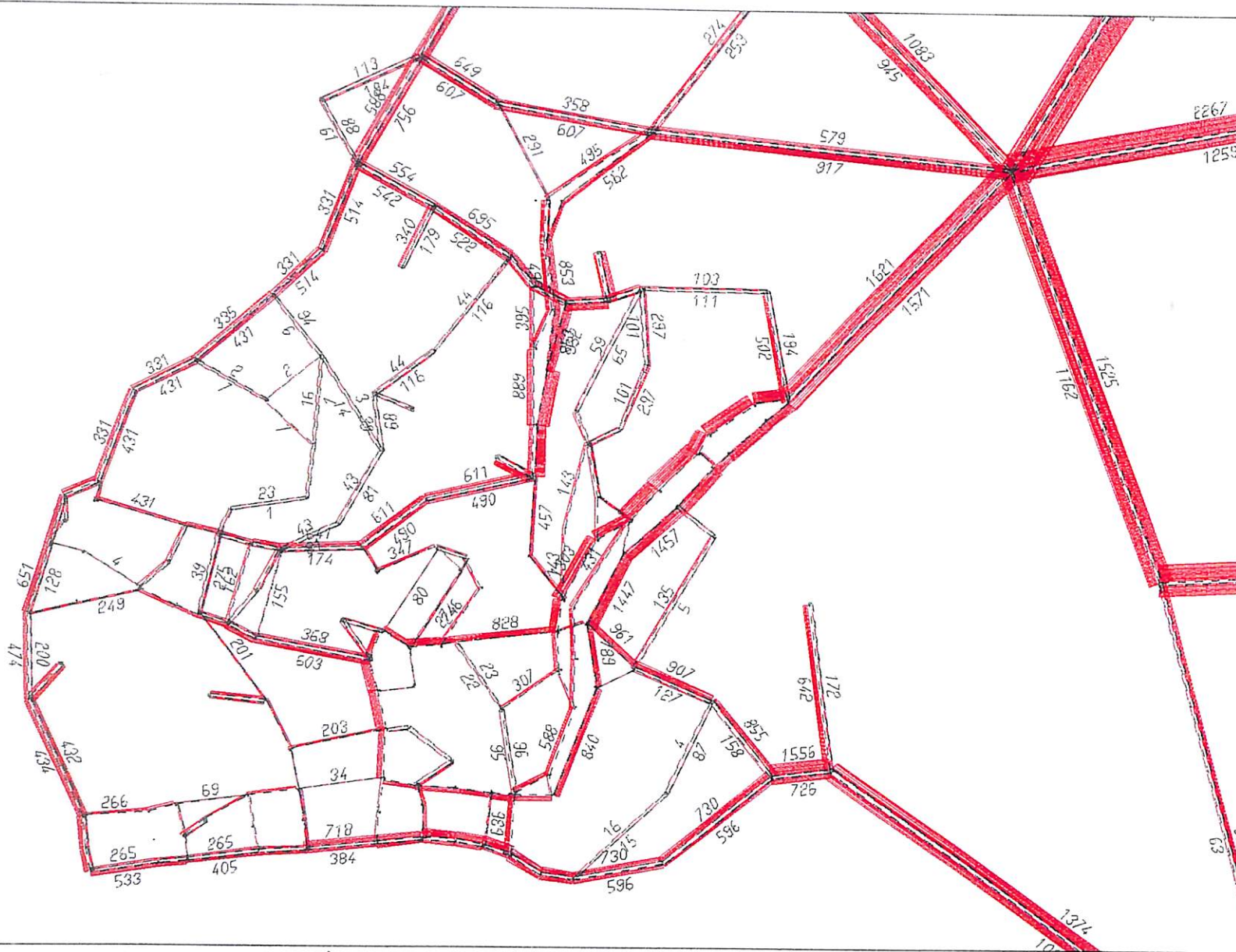
Plano de Circulação da Barra

Figura 2.6
Proposta de Circulação
Alternativa 5A

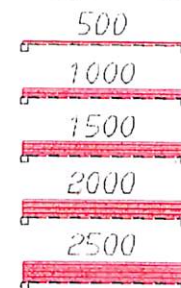
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200

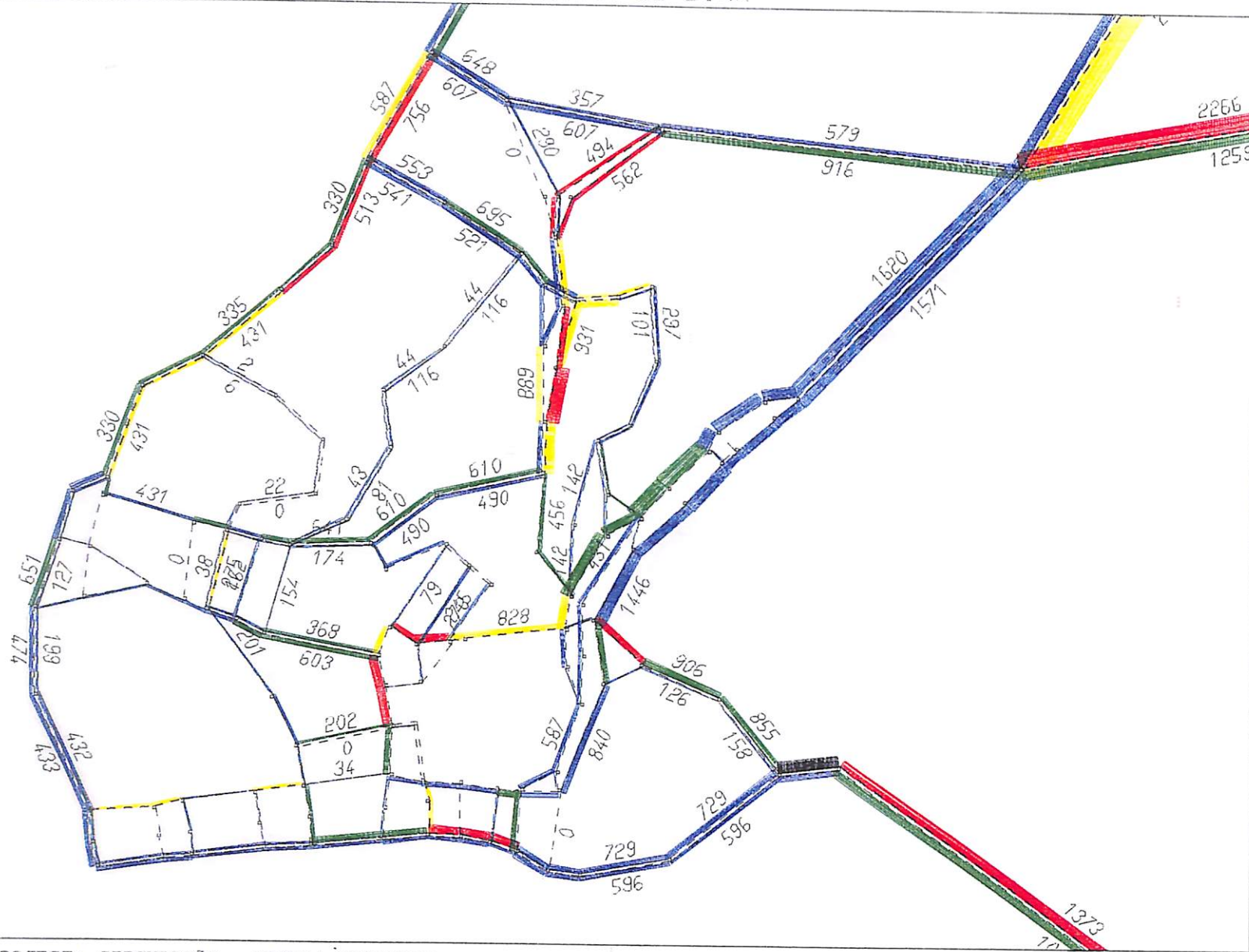


WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 205: Pico da Manhã - Cenário 5A

98-04-27 15:39
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

emme/2

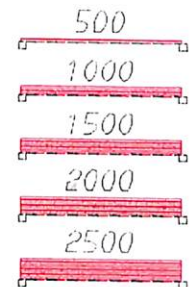


```
LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****
```

LEGENDA

-  $(V/C) < 0,5$
 $0,5 \leq (V/C) < 0,65$
 $0,65 \leq (V/C) < 0,8$
 $0,8 \leq (V/C) < 0,95$
 $0,95 \leq (V/C) \leq 1,0$

SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

```
98-04-27 15:41
MODULE:      2.13
TTC.....TTC
```

EMME/2 PROJECT:	CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO	205: Pico da Manhã - Cenário 5A
ATTRIBUTE	@vc: Volume/Capacidade

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

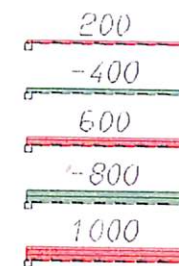
emme/2

LINKS:
type=1, 9
| type=11, 19
| type=21, 99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

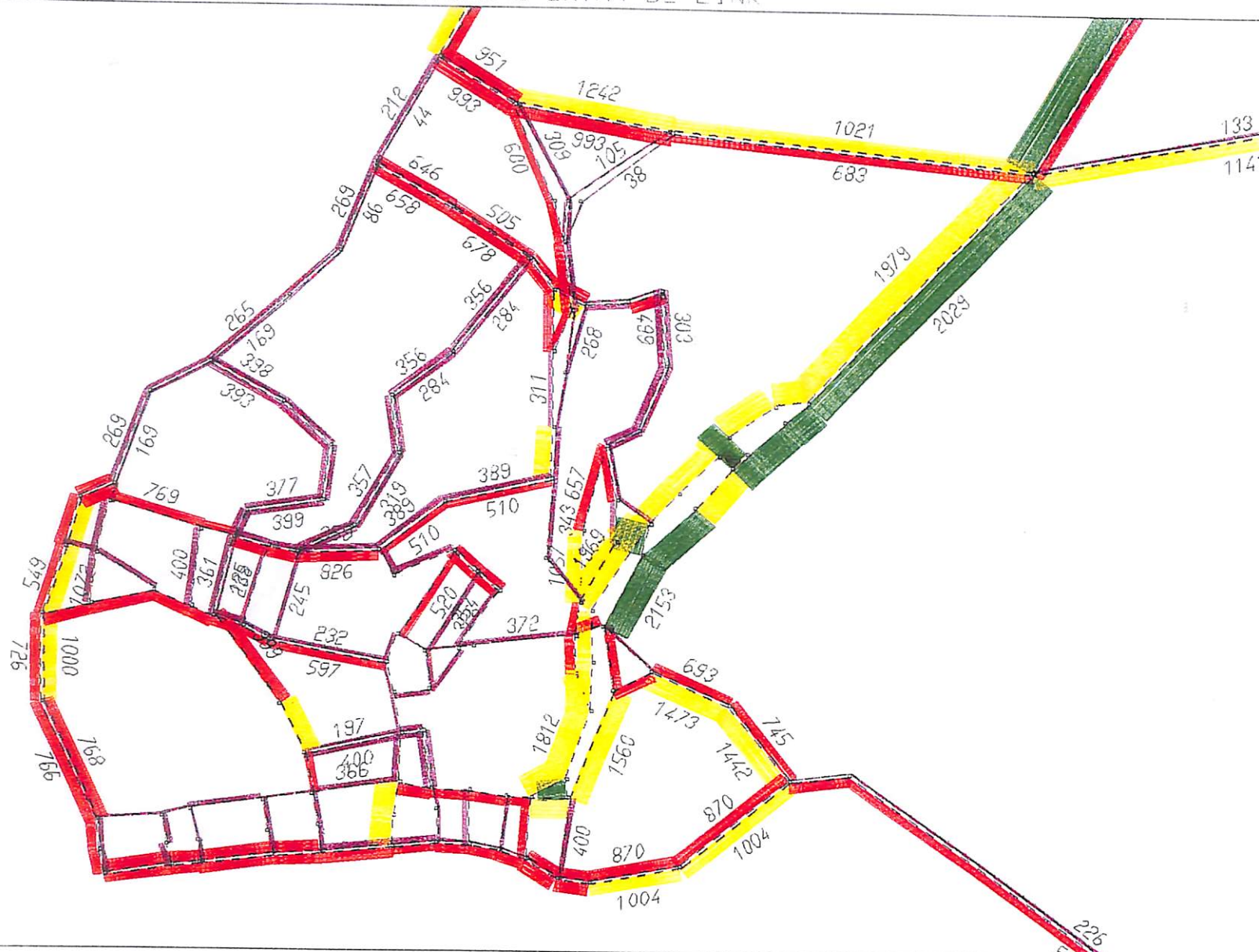
LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (VC) <= 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937



EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 205: Pico da Manhã - Cenário 5A
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

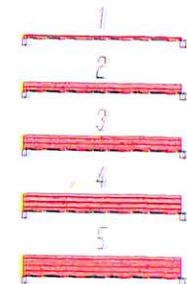
98-04-27 15:43
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all

SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 205: Pico da Manhã - Cenário 5A

98-04-27 15:40
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

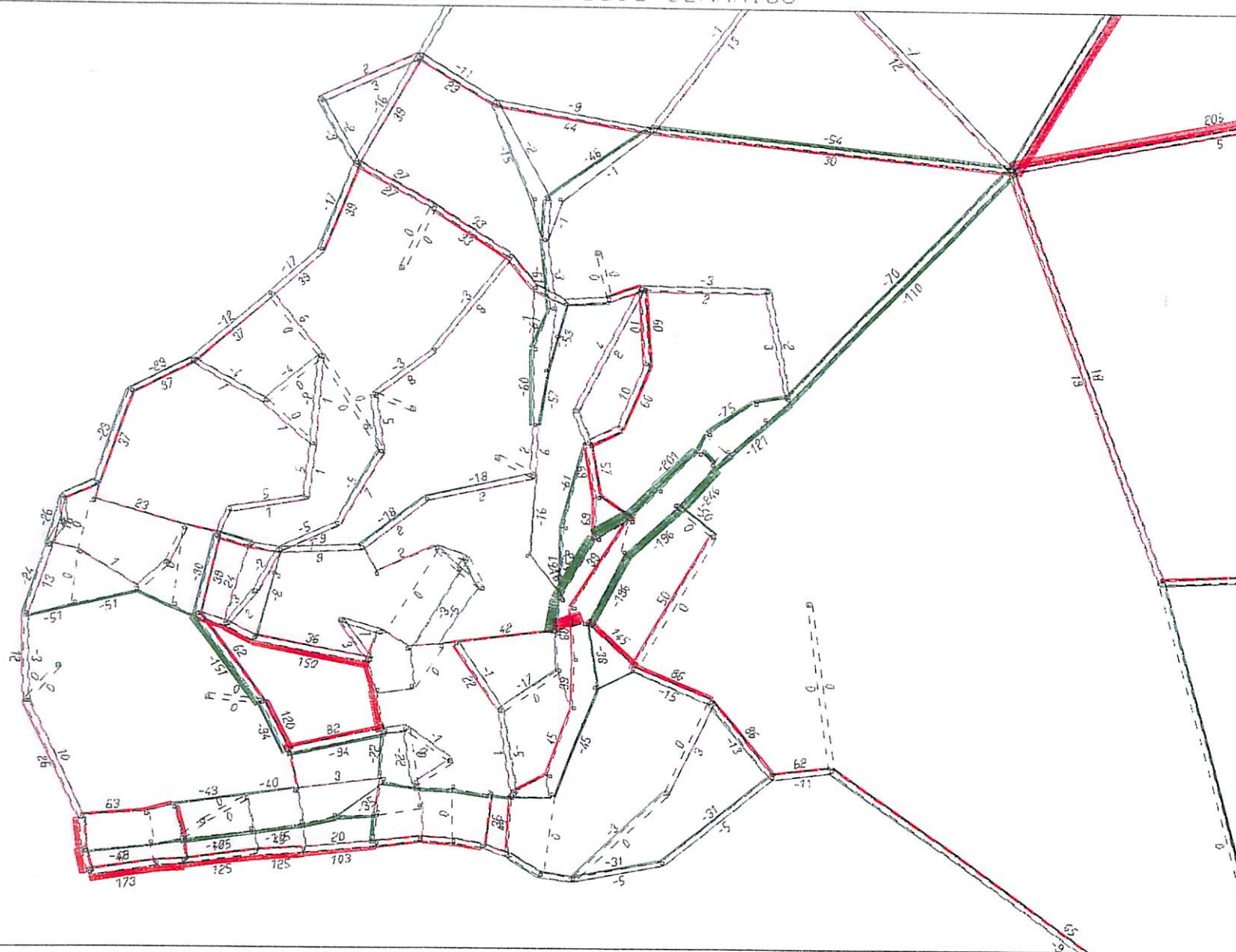


COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

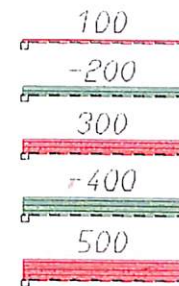
emme/2

DIFF: 205- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR

SCENARIO 205: Pico da Manhã - Cenário 5A

SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-27 15:44

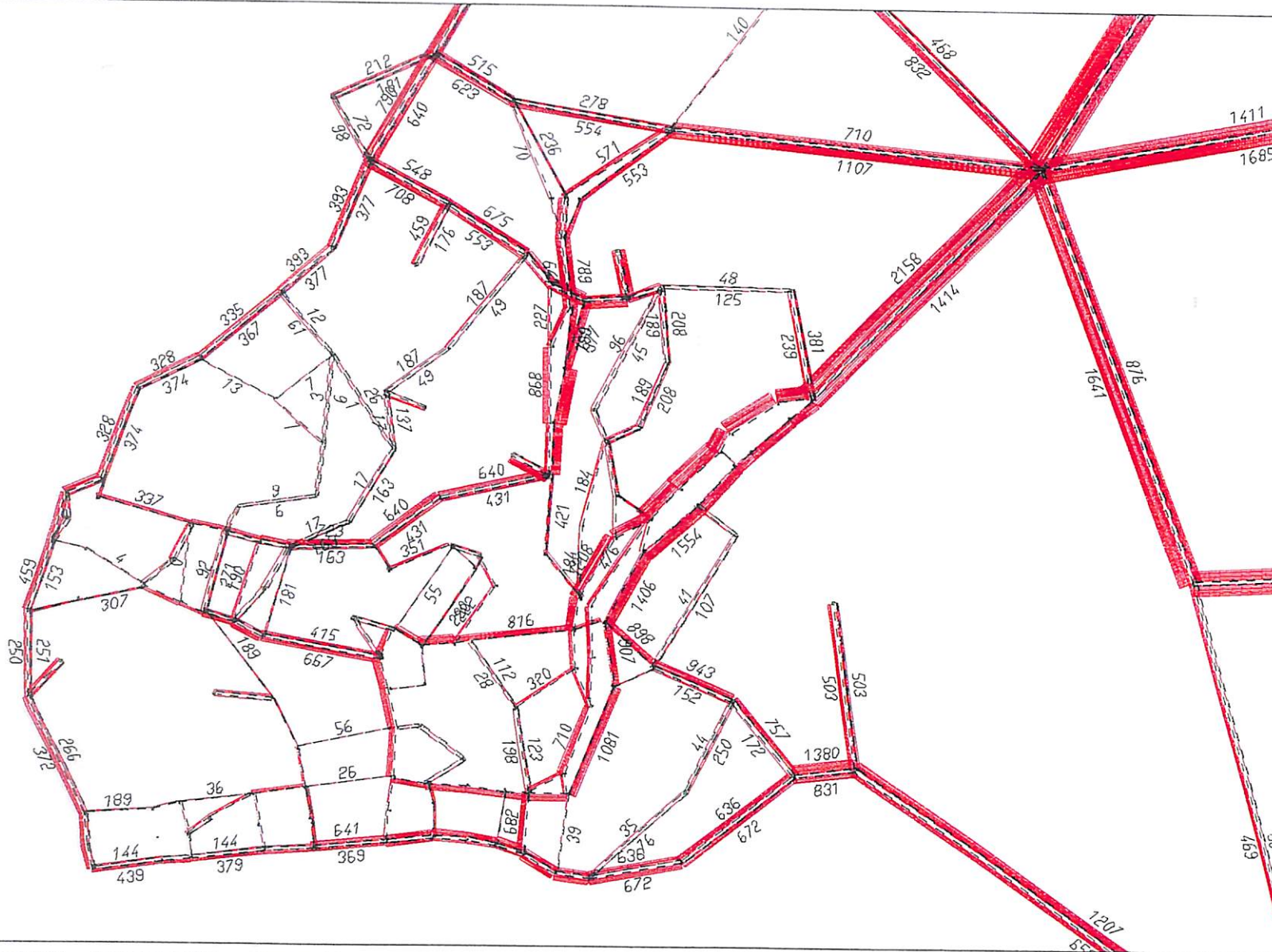
MODULE: 6.13

TTC.....TTC

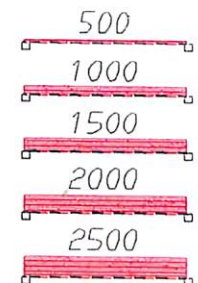
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 305: Pico da Tarde - Cenário 5A

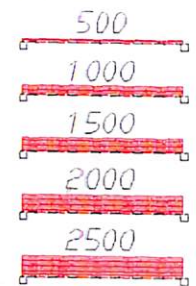
98-04-24 19:58
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

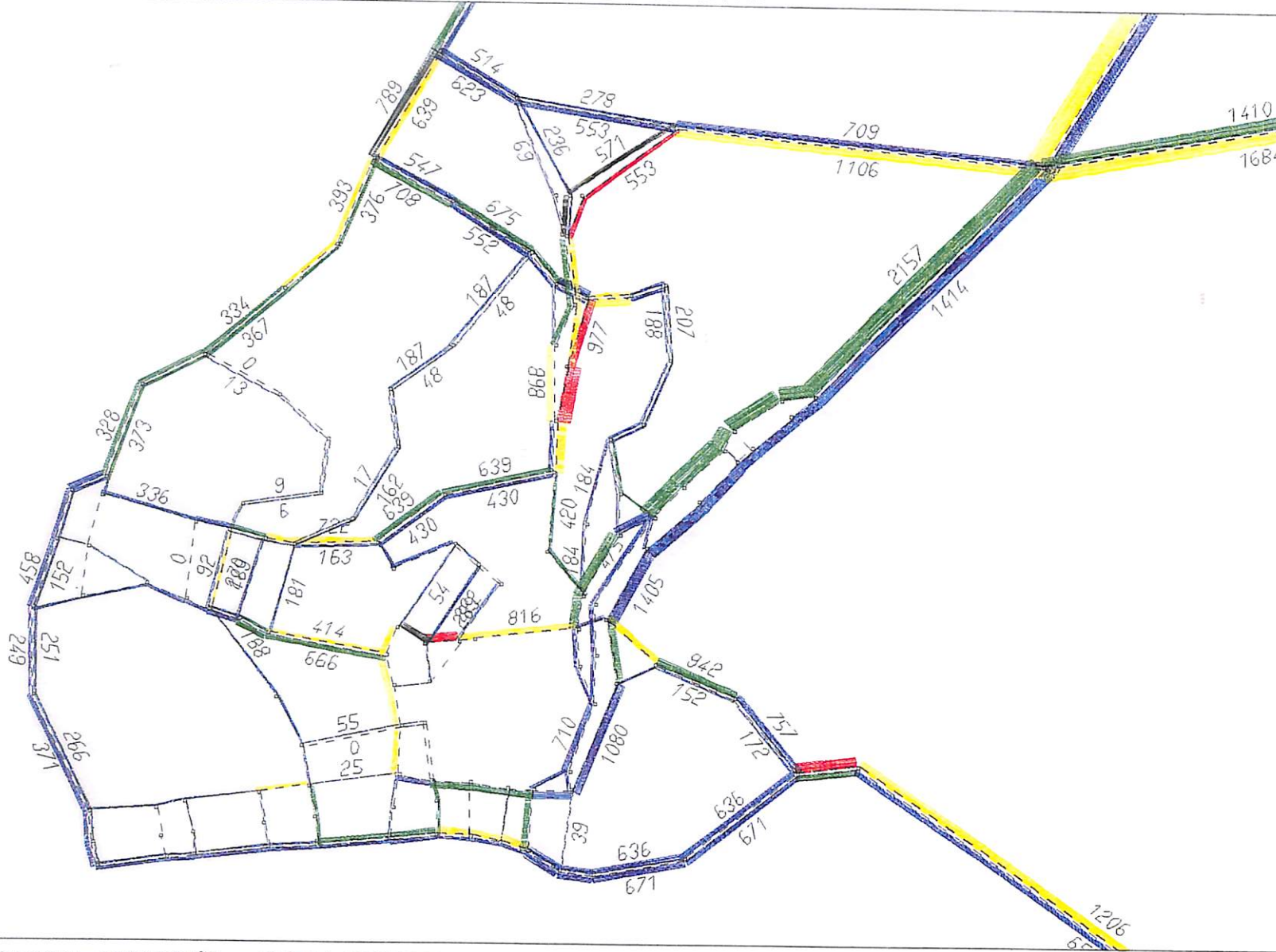
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 305: Pico da Tarde - Cenário 5A
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-24 19:58
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

(RC) < 0
0 <= (RC) < 500
500 <= (RC) < 1000
1000 <= (RC) < 2000
2000 <= (VC) <= 4000

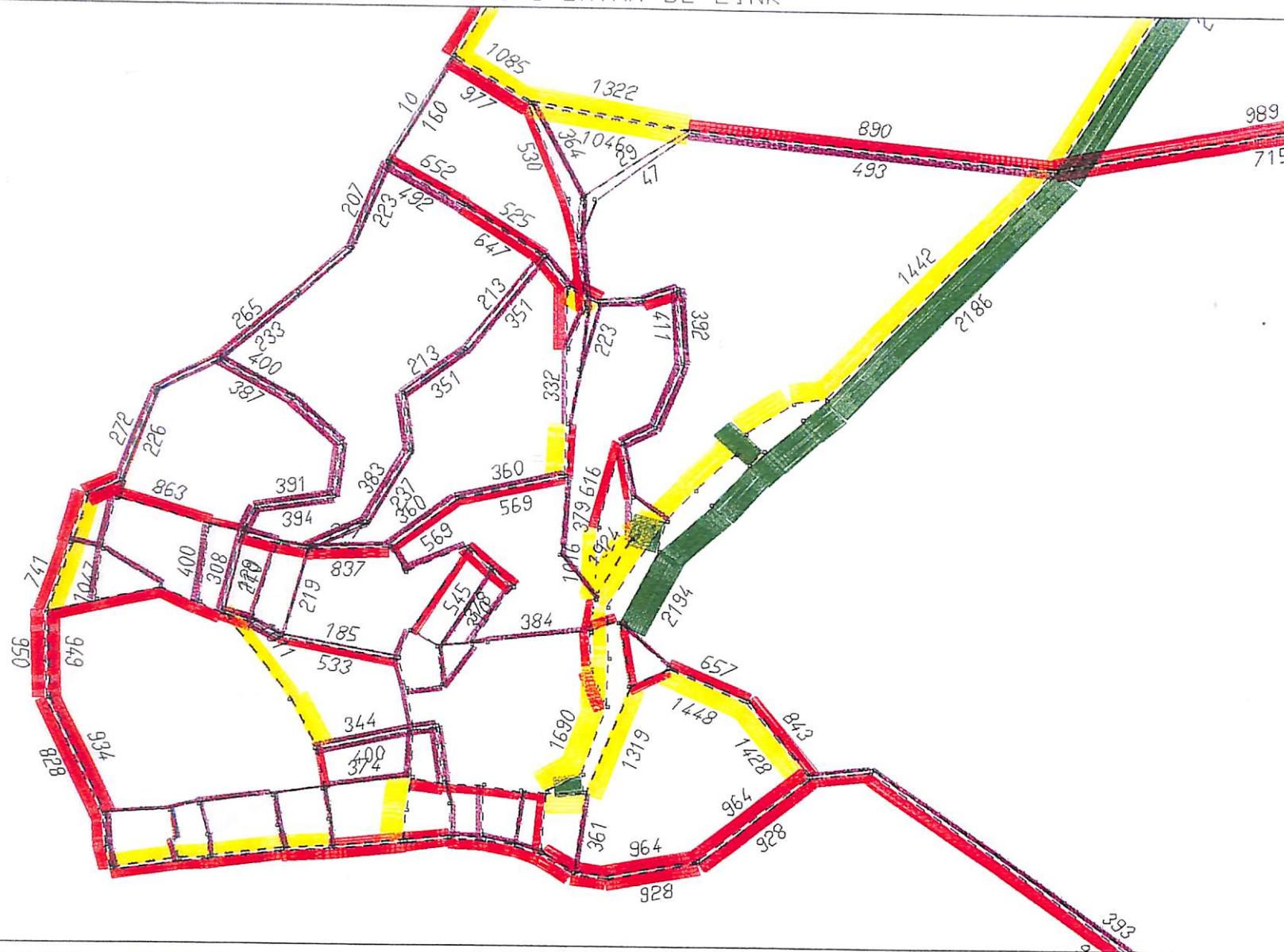
SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 305: Pico da Tarde - Cenário 5A
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

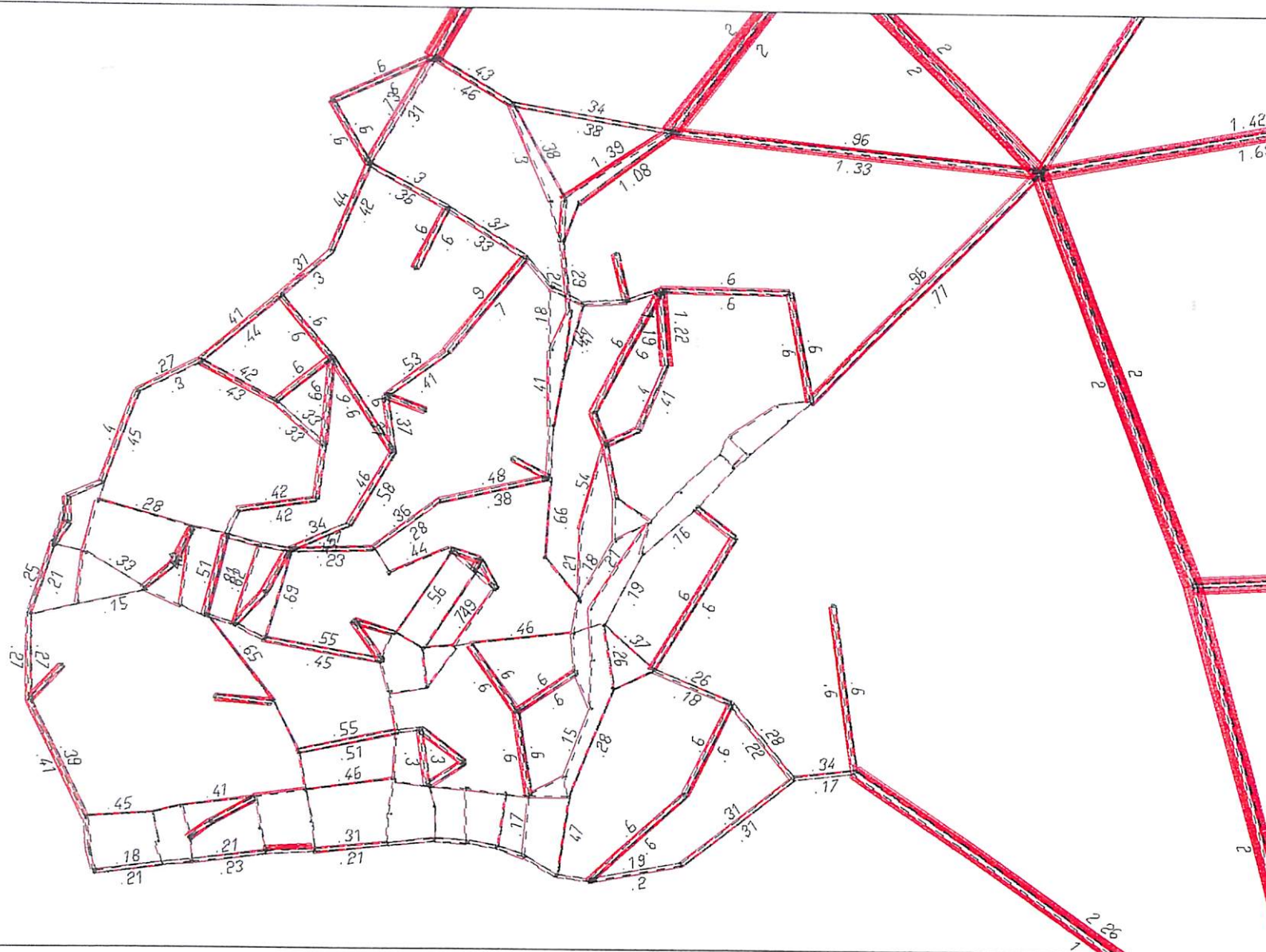
98-04-24 18:31
MODULE: 2.13
TTC.....TTC



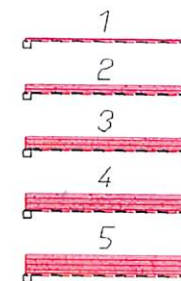
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



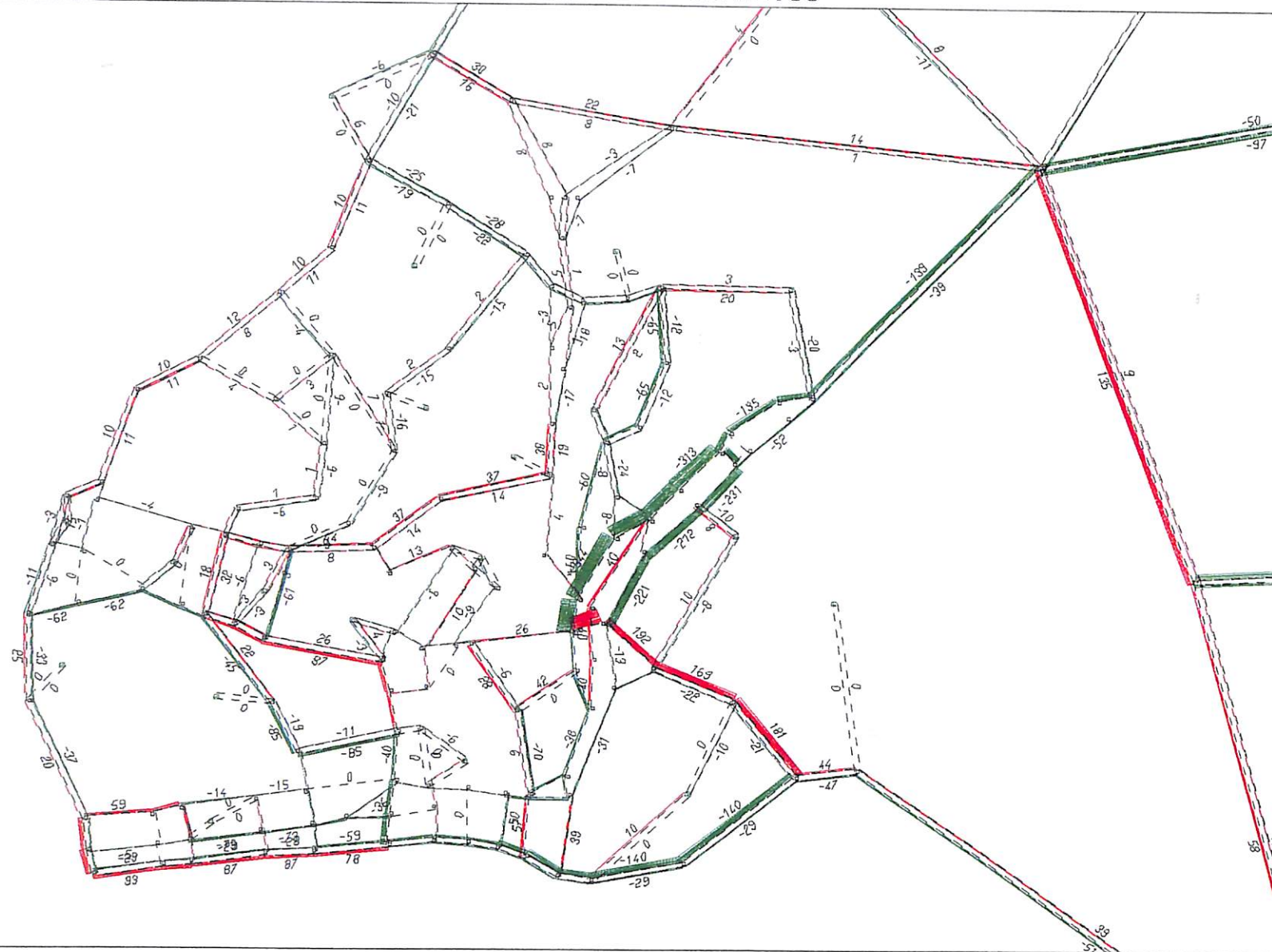
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 305: Pico da Tarde - Cenário 5A

98-04-24 18:30
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

COMPARAÇÃO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENÇA ENTRE DOIS CENÁRIOS

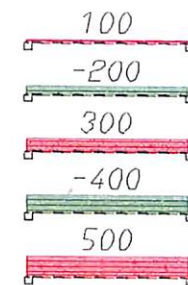
emme/2



DIFF: 305- 300

LINKS:
all

SCALE: 40



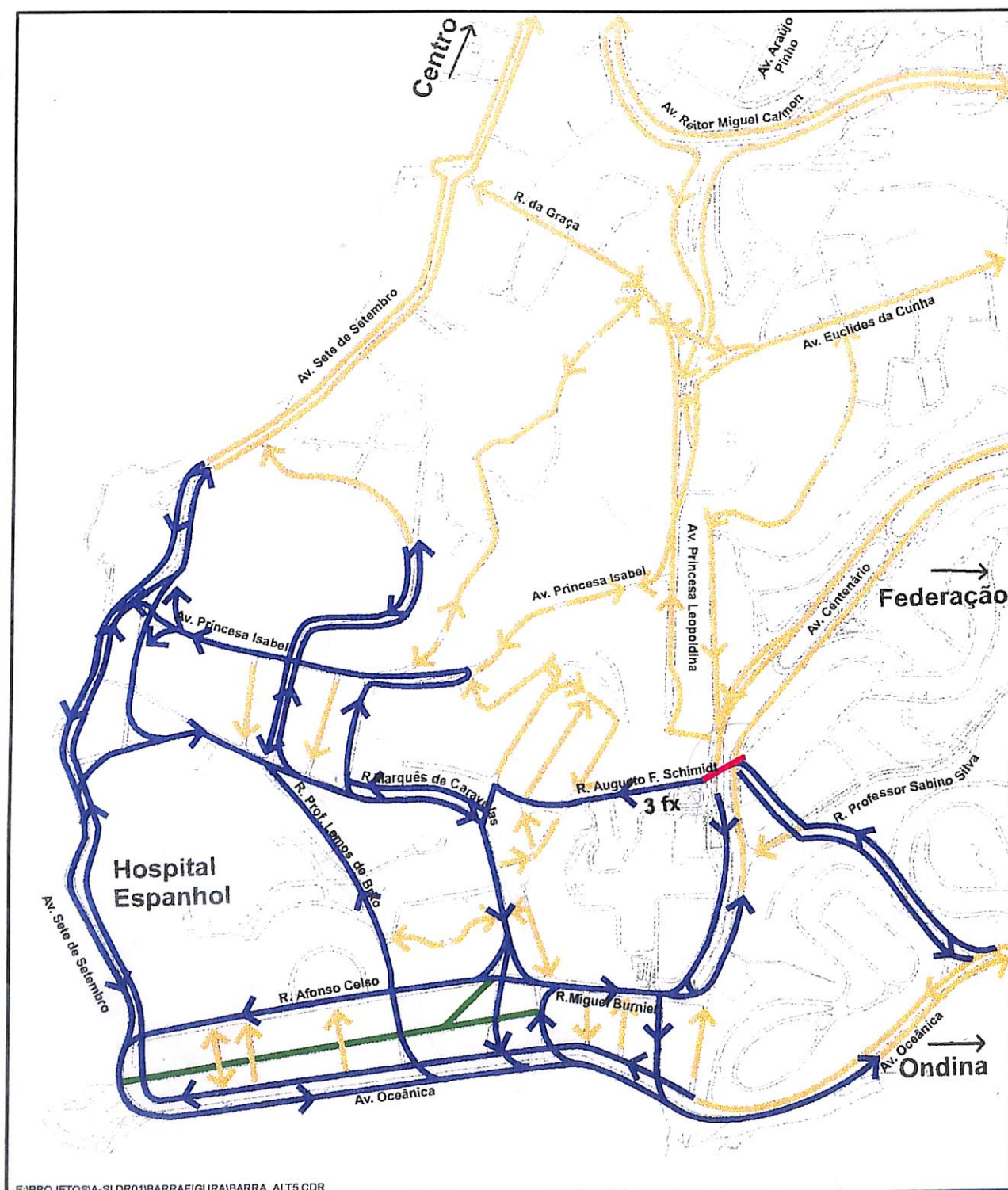
WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 305: Pico da Tarde - Cenário 5A
SCENARIO 300: Situação atual Pico da Tarde

98-04-24 18:33
MODULE: 6.13
TTC.....TTC

PROPOSTA DE CIRCULAÇÃO

ALTERNATIVA 5B



Plano de Circulação da Barra

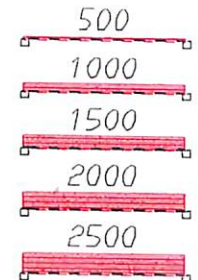
Figura 2.7
Proposta de Circulação
Alternativa 5B

VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all

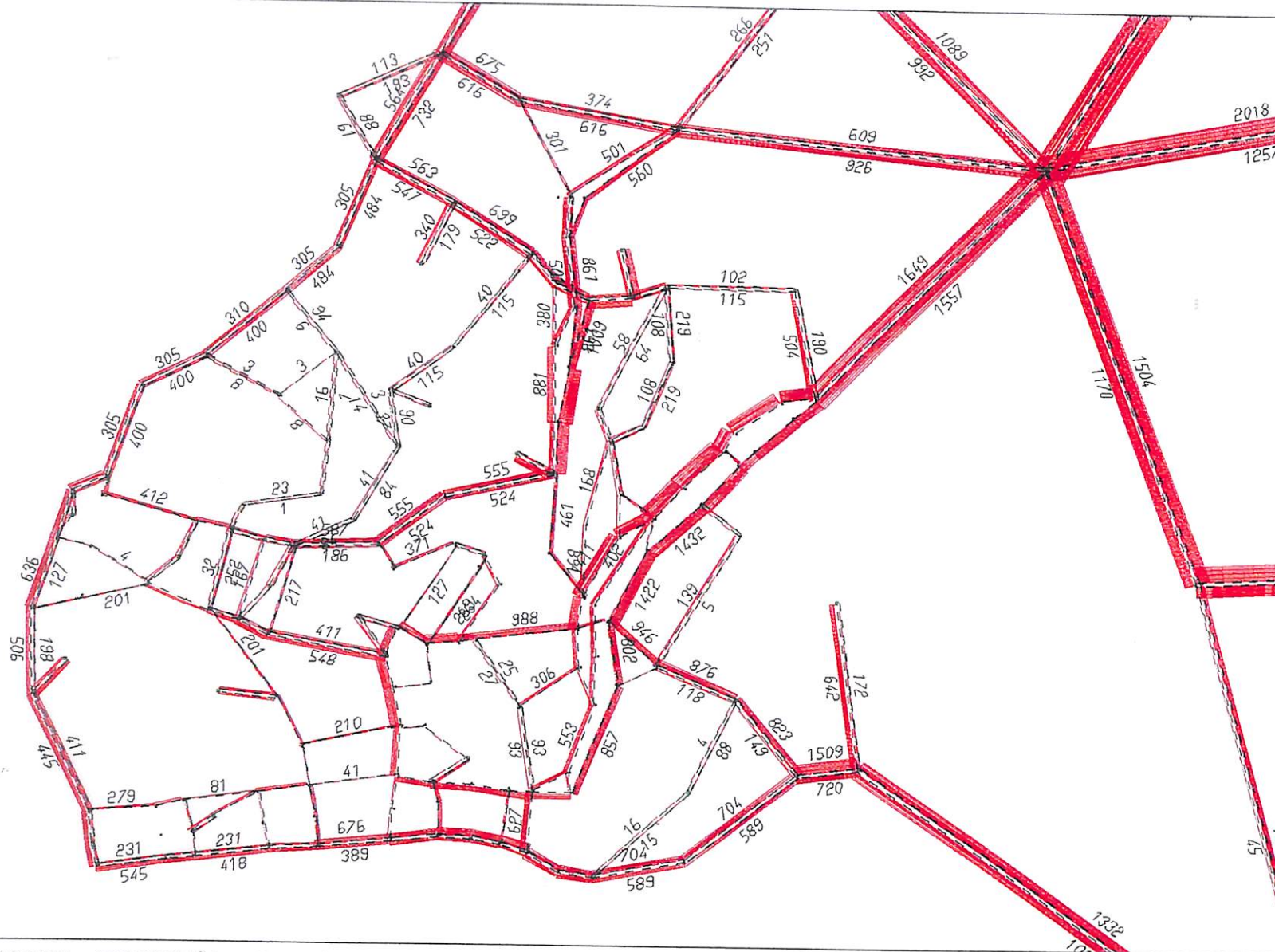
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

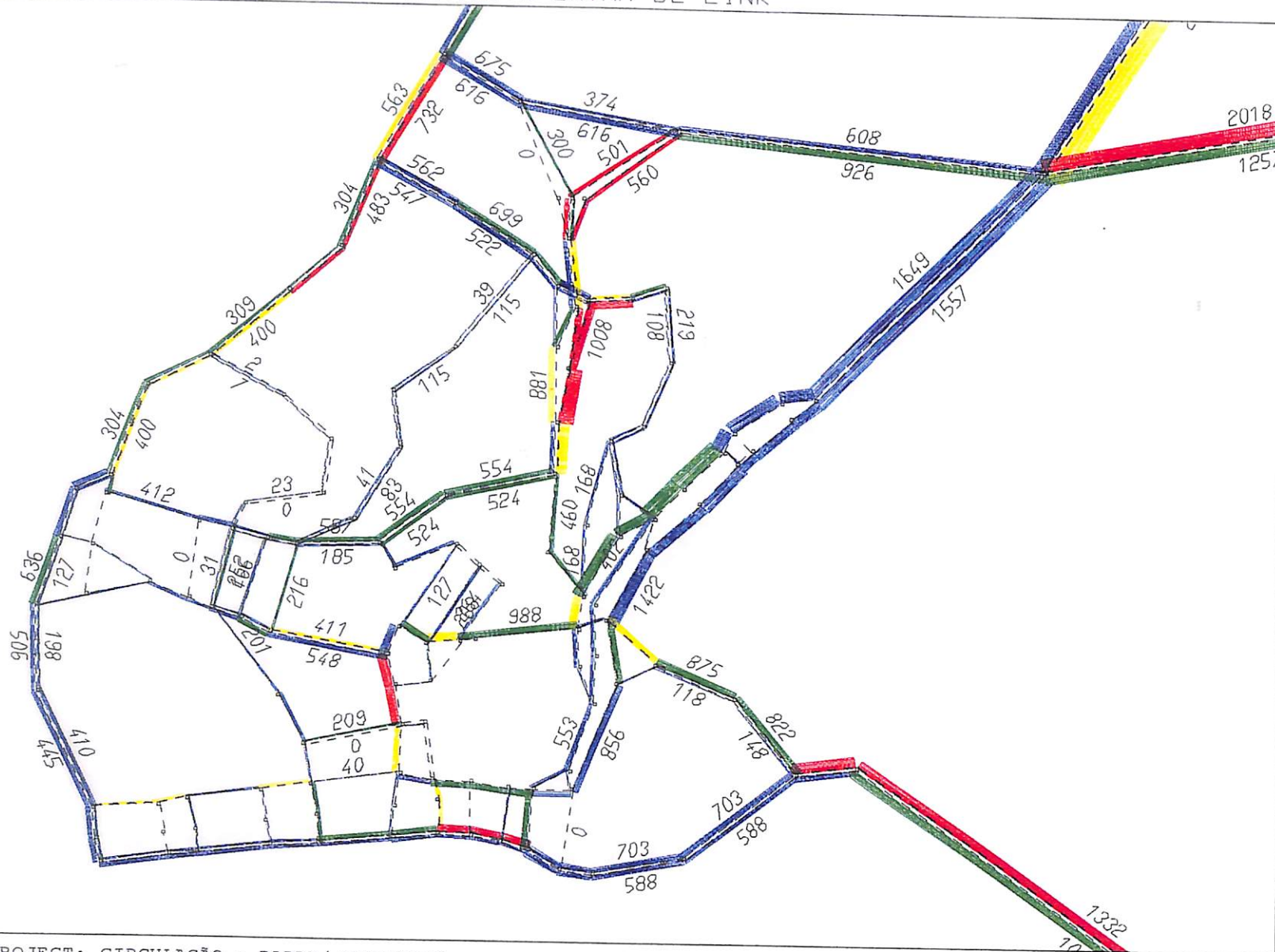
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 206: Pico da Manhã - Cenário 5B

98-04-24 18:35
MODULE: 6.12
TTC.....TTC



REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

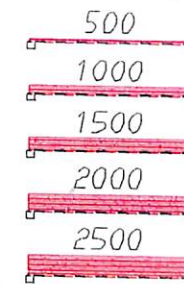


LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@vccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA

Blue: $V/C < 0.5$
Green: $0.5 \leq V/C < 0.65$
Yellow: $0.65 \leq V/C < 0.8$
Red: $0.8 \leq V/C < 0.95$
Black: $0.95 \leq V/C \leq 1.0$

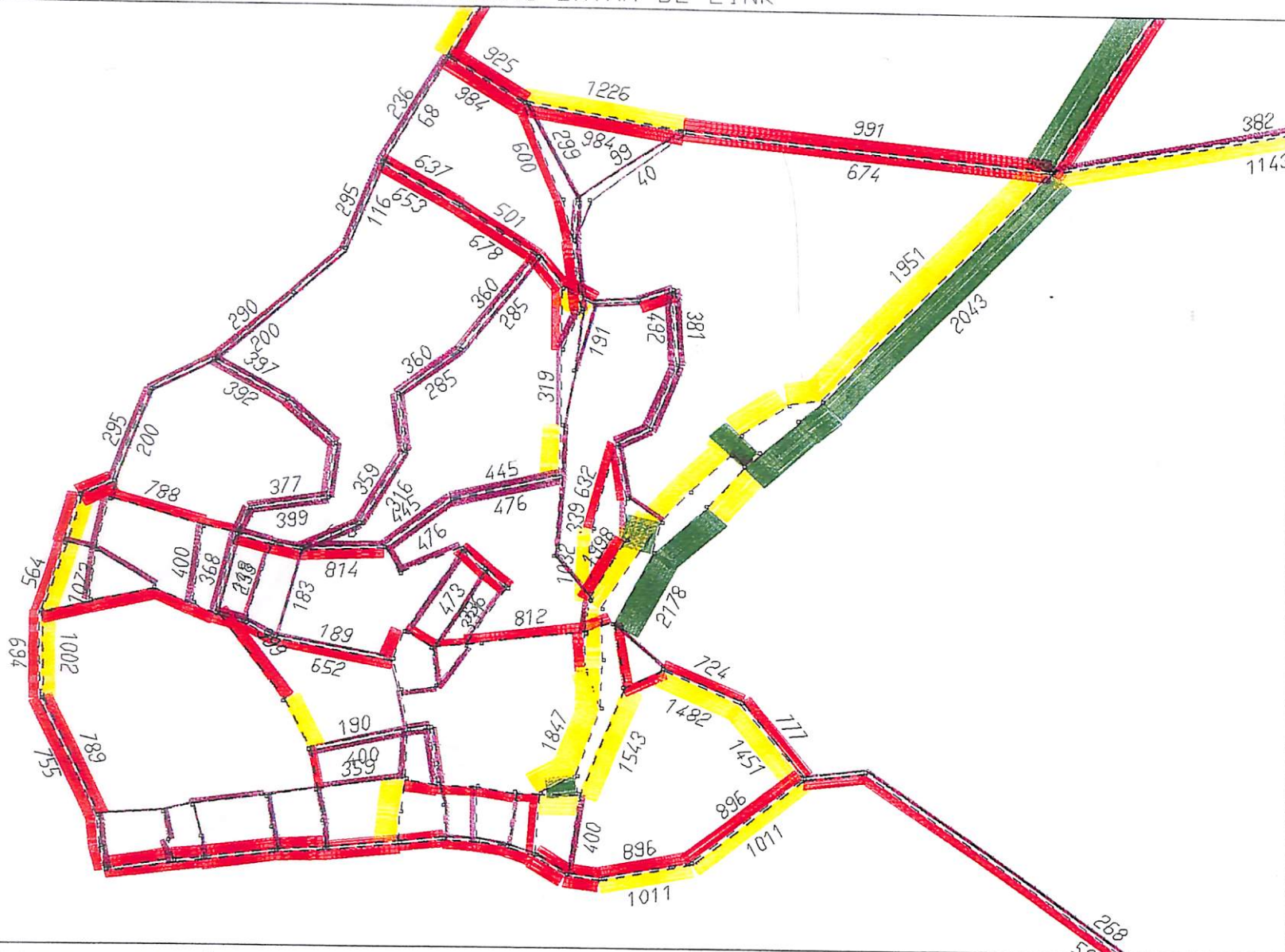
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 206: Pico da Manhã - Cenário 5B
ATTRIBUTE @vc: Volume/Capacidade

98-04-24 18:36
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

$$\frac{em}{2}$$


```

LINKS:
type=1,9
| type=11,19
| type=21,99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER:  *****

```

LEGENDA

 (RC) < 0
 0 <= (RC) < 500
 500 <= (RC) < 1000
 1000 <= (RC) < 2000
 2000 <= (VC) <= 4000

SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT:	CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO	206: Pico da Manhã - Cenário 5B
ATTRIBUTE	@rc: Reserva de Capacidade

```
98-04-24 18:37
MODULE:    2.13
TTC.....TTC
```

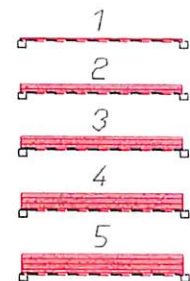

TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 206: Pico da Manhã - Cenário 5B

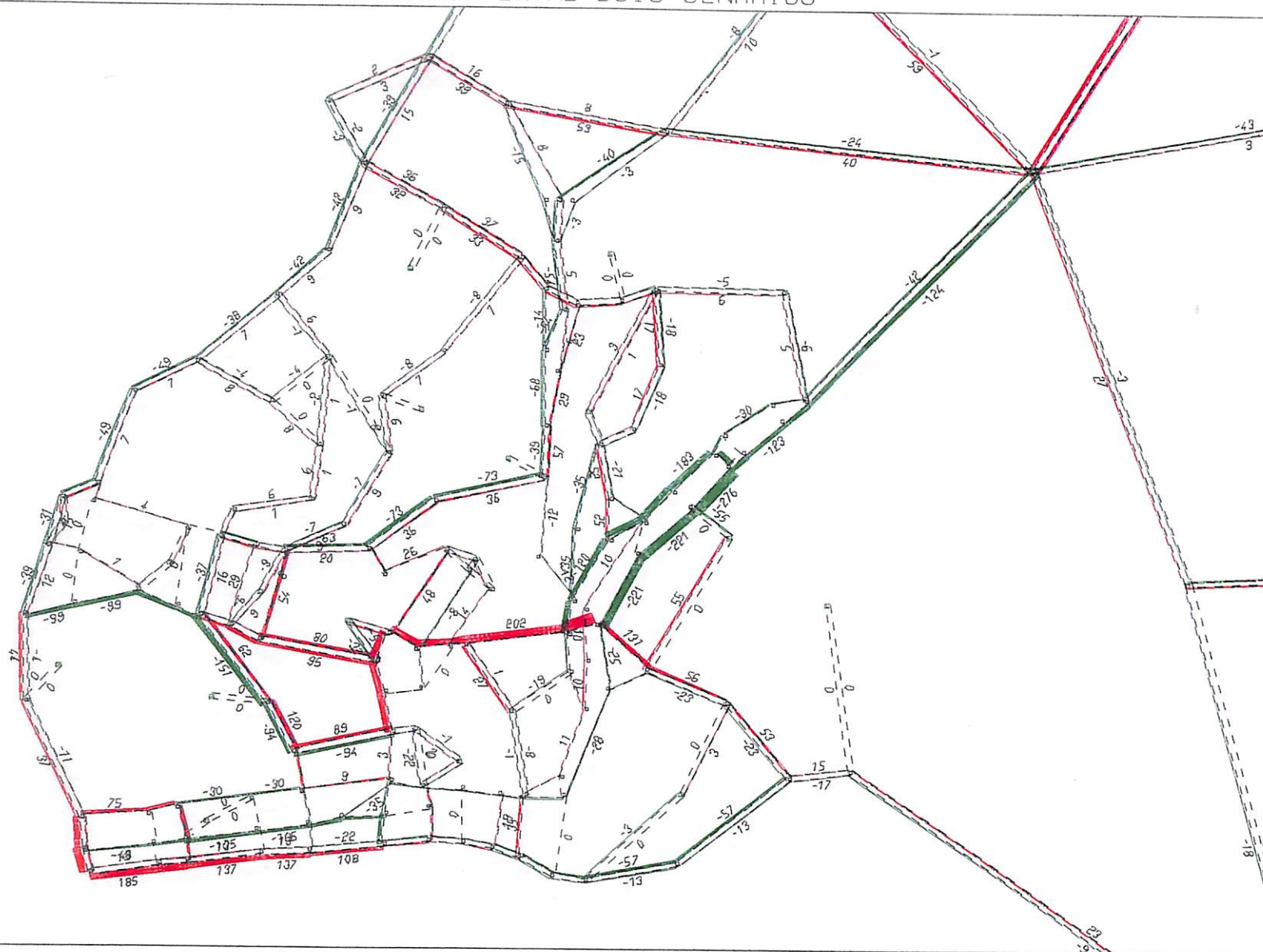
98-04-24 18:36
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

COMPARACAO DE VOLUMES DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DIFERENCA ENTRE DOIS CENARIOS

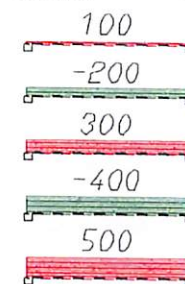
emme/2

DIFF: 206- 200

LINKS:
all



SCALE: 40



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR

SCENARIO 206: Pico da Manhã - Cenário 5B

SCENARIO 200: Situação atual Pico da Manhã

98-04-24 18:38

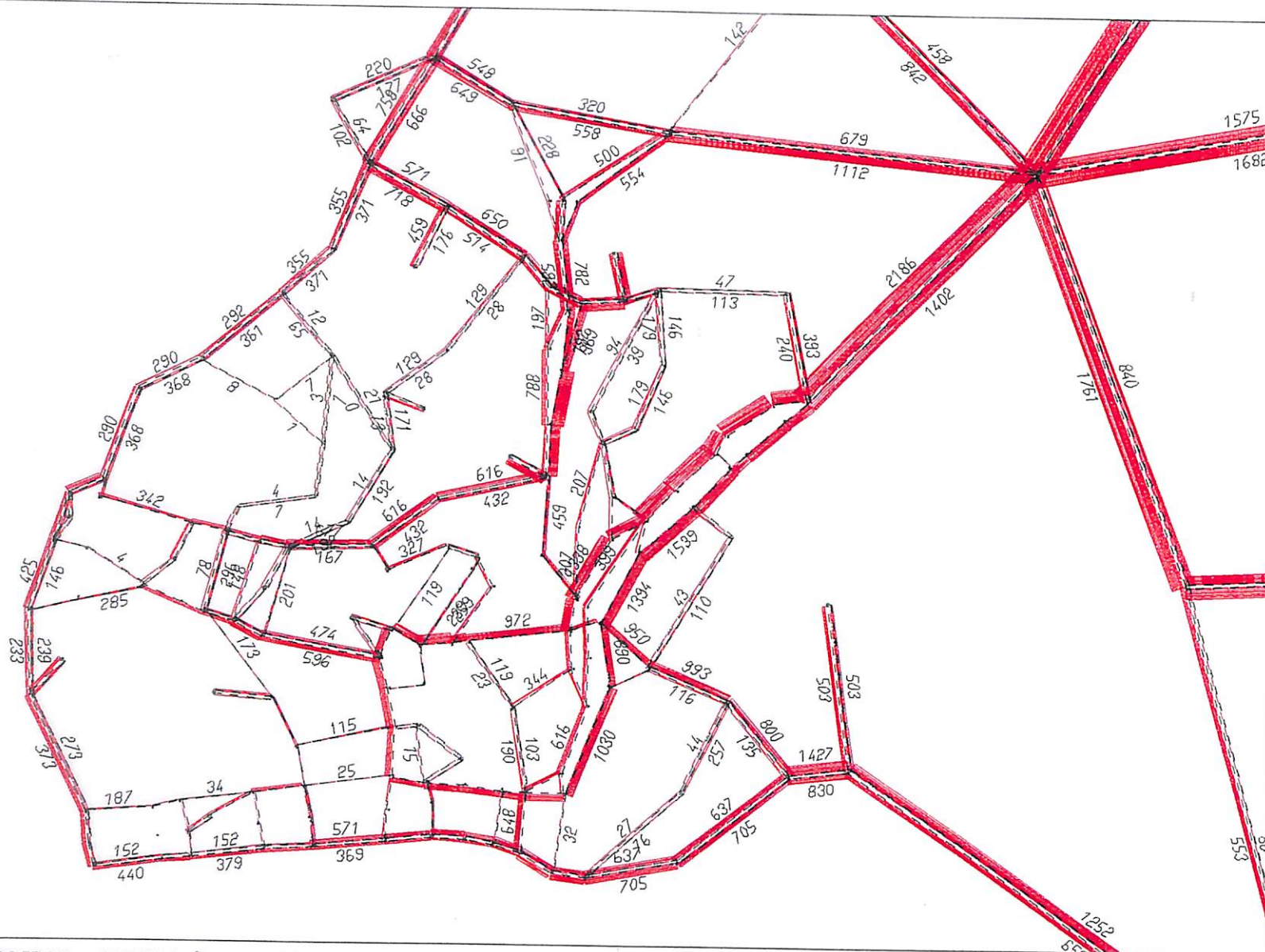
MODULE: 6.13

TTC.....TTC

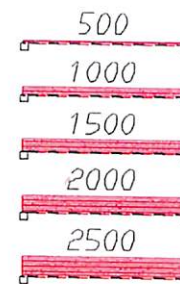
VOLUMES NO TRANSPORTE INDIVIDUAL

emme/2

LINKS:
all



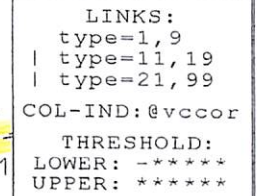
SCALE: 200



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 306: Pico da Tarde - Cenário 5B

98-04-24 18:42
MODULE: 6.12
TTC.....TTC

$$\frac{em}{2}$$


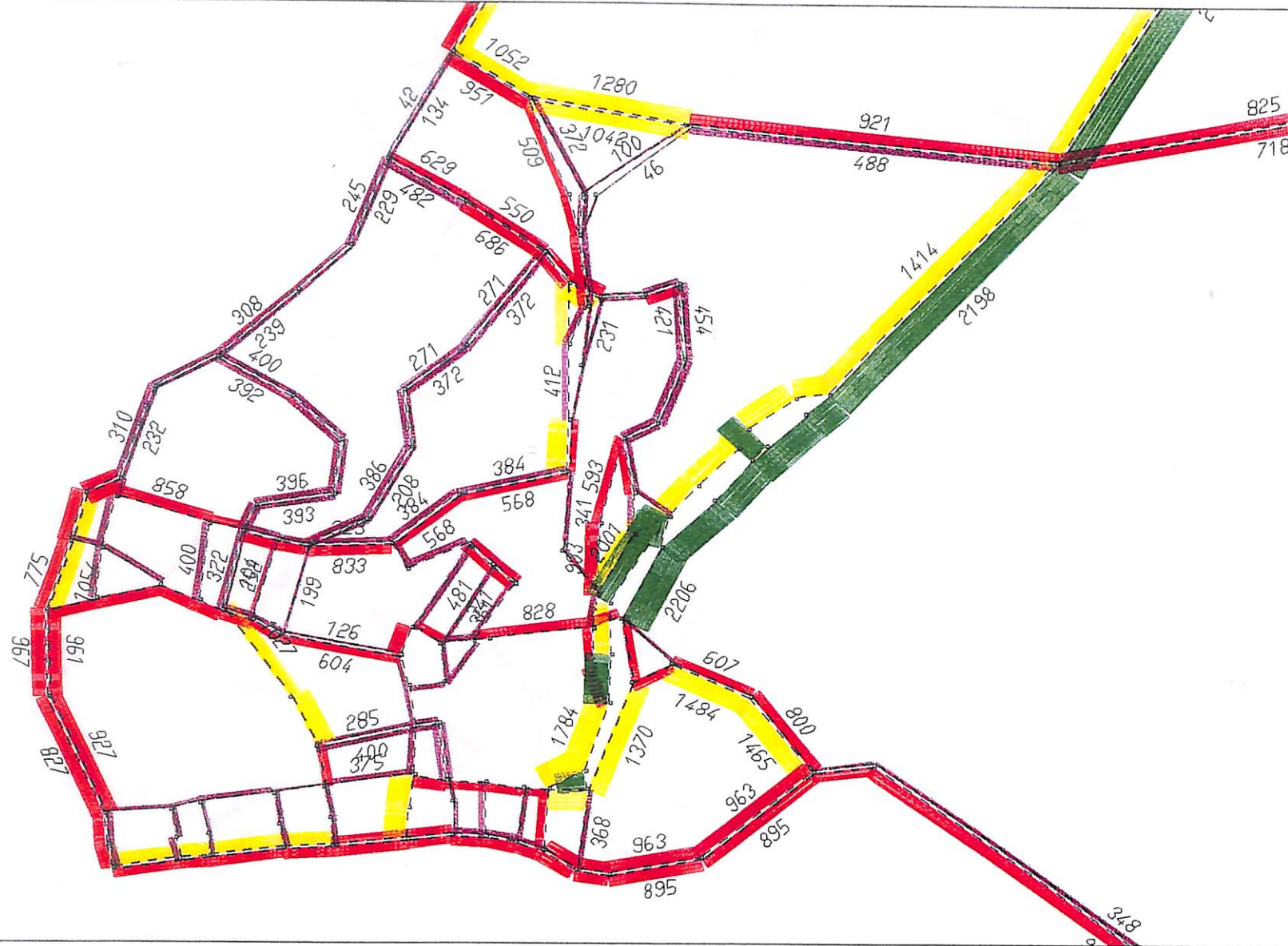
 $(V/C) < 0,5$
 $0,5 \leq (V/C) < 0,65$
 $0,65 \leq (V/C) < 0,8$
 $0,8 \leq (V/C) < 0,95$
 $0,95 \leq (V/C) \leq 1,0$

```
98-04-24 18:44
MODULE:      2.13
TTC.....TTC
```

```
98-04-24 18:44
MODULE:      2.13
TTC.....TTC
```

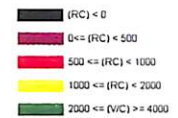

REDE BASICA ATRIBUTO EXTRA DE LINK

emme/2

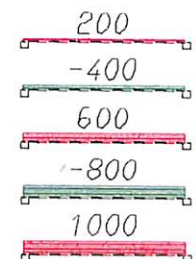


LINKS:
type=1, 9
| type=11, 19
| type=21, 99
COL-IND:@rccor
THRESHOLD:
LOWER: -*****
UPPER: *****

LEGENDA



SCALE: 120



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

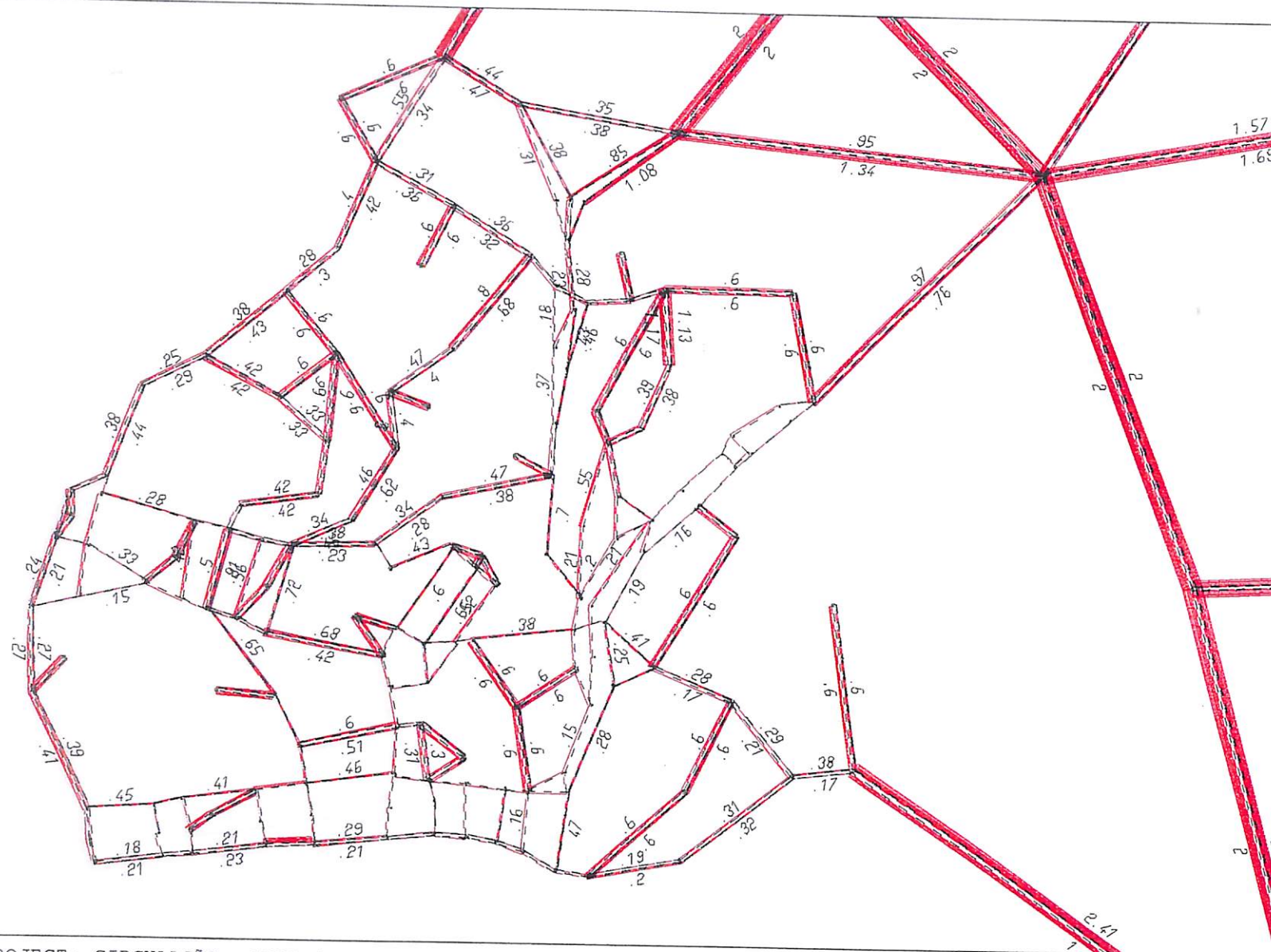
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 306: Pico da Tarde - Cenário 5B
ATTRIBUTE @rc: Reserva de Capacidade

98-04-24 18:46
MODULE: 2.13
TTC.....TTC

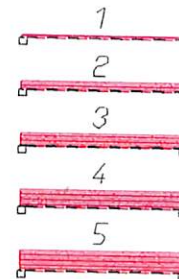
TEMPOS DO TRANSPORTE INDIVIDUAL (MINUTOS)

emme/2

LINKS:
all



SCALE: .4



WINDOW B:
-2.157/-1.7228
530.72/397.937

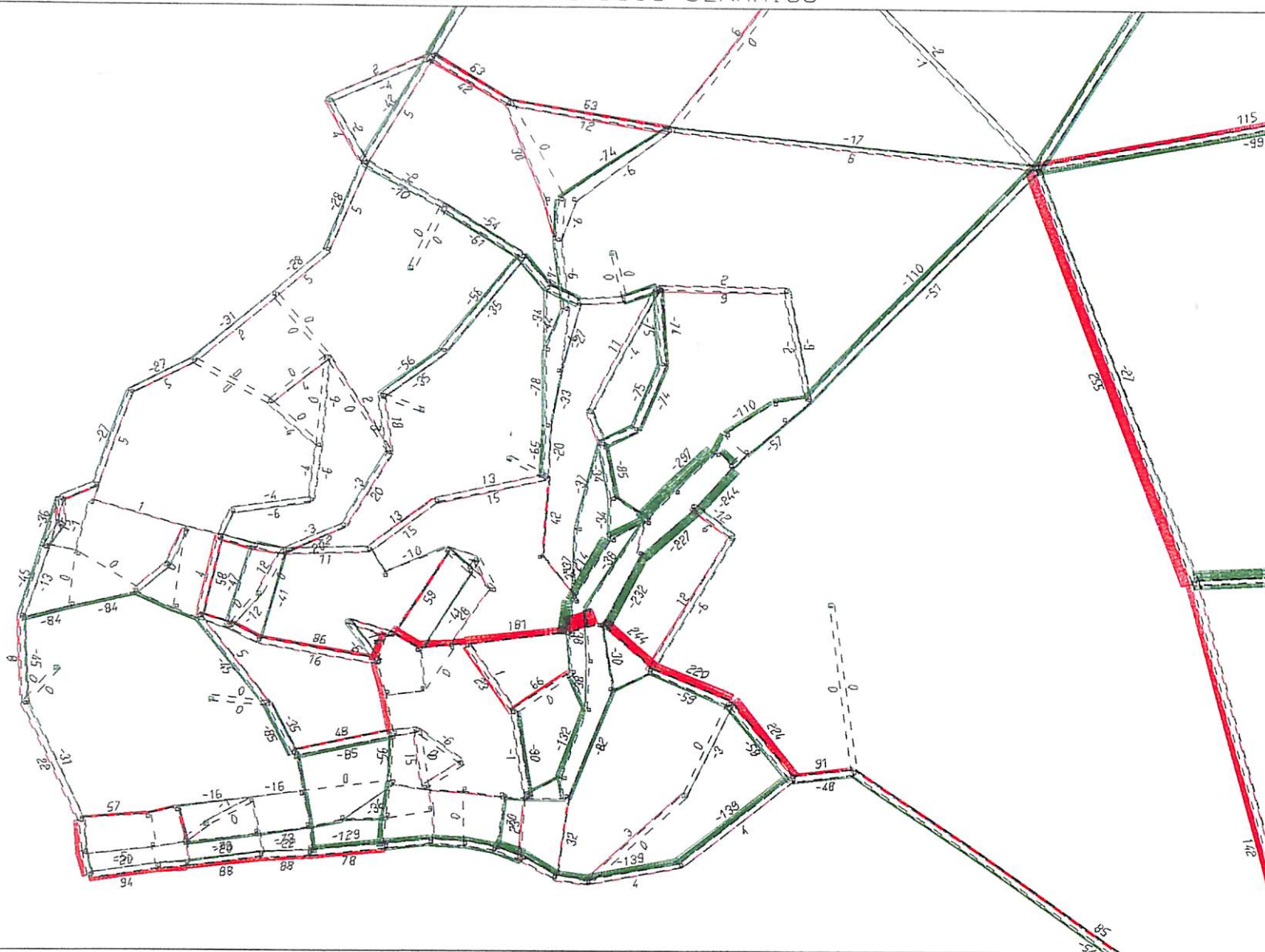
EMME/2 PROJECT: CIRCULAÇÃO - BARRA/ SALVADOR
SCENARIO 306: Pico da Tarde - Cenário 5B

98-04-24 18:43
MODULE: 6.12
TTC..... TTC

emme/2

LINKS:

```
| all
```



100

-200

300

-400

500

$$-2.157 / -1.7228$$
$$530.72 / 397.937$$

98-04-24 18:47

MODULE: 6.13

TTC.....TTC

CAPÍTULO 3

CONCLUSÕES

3. CONCLUSÕES

De acordo com as análises dos resultados obtidos através de simulações das alternativas de circulação, comparadas com a situação base (atual) e conjugadas com as discussões técnicas com a equipe da FMLF, concluiu-se que:

- A **Alternativa 1** deverá ser escolhida para a primeira etapa de intervenção na circulação da Barra, a nível local, por atender aos objetivos previstos nos planos urbanísticos, no sentido de revitalização da área, e ao mesmo tempo, o trânsito veicular não deverá ser prejudicado mantendo praticamente os índices de desempenho operacional atuais.

Vale lembrar, que na elaboração do projeto de sinalização do tráfego da nova situação deverão ser realocadas as vagas de estacionamento na via que serão suprimidas das ruas Afonso Celso e Alm. Marques Leão. Sugere-se que essas vagas sejam transferidas para as vias transversais às duas vias, bem como, que sejam contemplados alguns bolsões de estacionamentos junto aos estabelecimentos comerciais e de serviços instalados ao longo da R. Alm. Marques Leão, combinados com a circulação de pedestres.

- Para uma outra fase, a implantação da **Alternativa 5B** é indicada pois, envolve alterações na macroacessibilidade da Barra, através da criação do binário das ruas Prof. Lemos Brito e Marquês de Caravelas, e a implantação de uma ligação viária atravessando a Av. Centenário a fim de conectar as ruas Francisco Pereira e Augusto Frederico Schmidt (com três faixas) que facilitará a ligação da região de Ondina com Chame-Chame.

Essa proposta requer uma obra viária e aumento da capacidade viária na R. Augusto Frederico Schmidt com a proibição de estacionamento, porém permite reordenar a circulação na Barra, priorizando e consolidando algumas vias para o tráfego de passagem. As simulações mostram que deverá ocorrer melhoria principalmente na R. Augusto Frederico Schmidt e o restante ficará com os níveis de serviço semelhantes aos atuais.

ANEXO

Estão a seguir apresentados os
resultados obtidos através da
Pesquisa de Contagem Classificada de Veículos
realizada em 14 postos

TABELA A.1

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 01

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
1A	08:45 - 09:45	204	0	29	0	14	8	255	328
1B	08:45 - 09:45	58	0	0	0	0	0	58	58
1C	08:45 - 09:45	73	0	0	0	0	0	73	73
1D	08:45 - 09:45	258	0	25	0	11	3	297	354
1E	08:45 - 09:45	310	0	12	0	1	12	335	367
1F	08:45 - 09:45	248	0	0	0	2	3	253	259
1G	08:45 - 09:45	96	0	0	0	0	2	98	100
1H	08:45 - 09:45	318	0	11	0	0	4	333	354

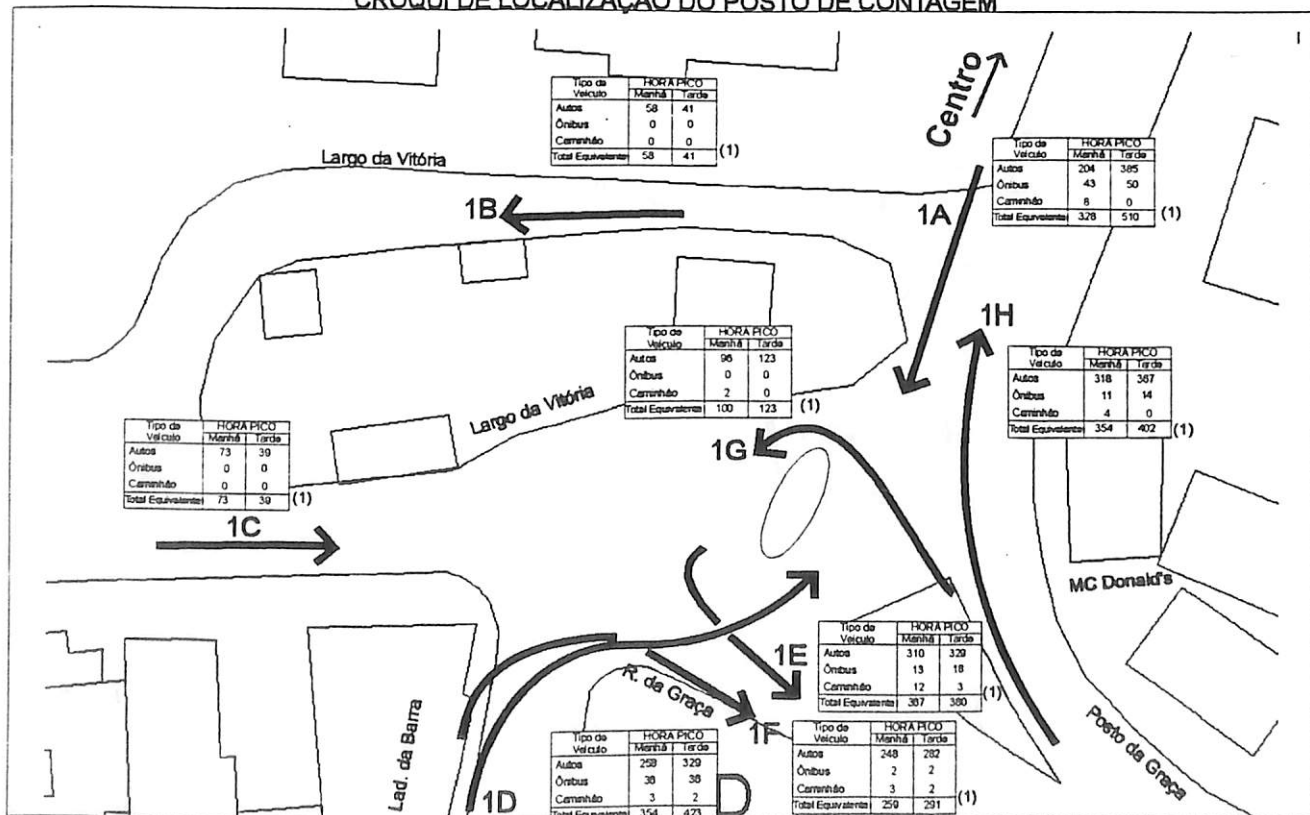
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - FMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
1A	18:00 - 19:00	385	0	34	0	16	0	435	510
1B	18:00 - 19:00	41	0	0	0	0	0	41	41
1C	18:00 - 19:00	39	0	0	0	0	0	39	39
1D	18:00 - 19:00	329	0	25	0	11	2	367	423
1E	18:00 - 19:00	329	0	15	0	3	3	350	380
1F	18:00 - 19:00	282	0	0	0	2	2	286	291
1G	18:00 - 19:00	123	0	0	0	0	0	123	123
1H	18:00 - 19:00	367	0	12	0	2	0	381	402

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - FMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.2

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 02

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
2A	08:00 - 09:00	245	0	56	0	1	3	305	394
2B	08:00 - 09:00	463	0	1	0	0	5	469	476
2C	08:00 - 09:00	505	0	7	0	1	0	513	525
2D	08:00 - 09:00	423	0	5	0	0	2	430	440

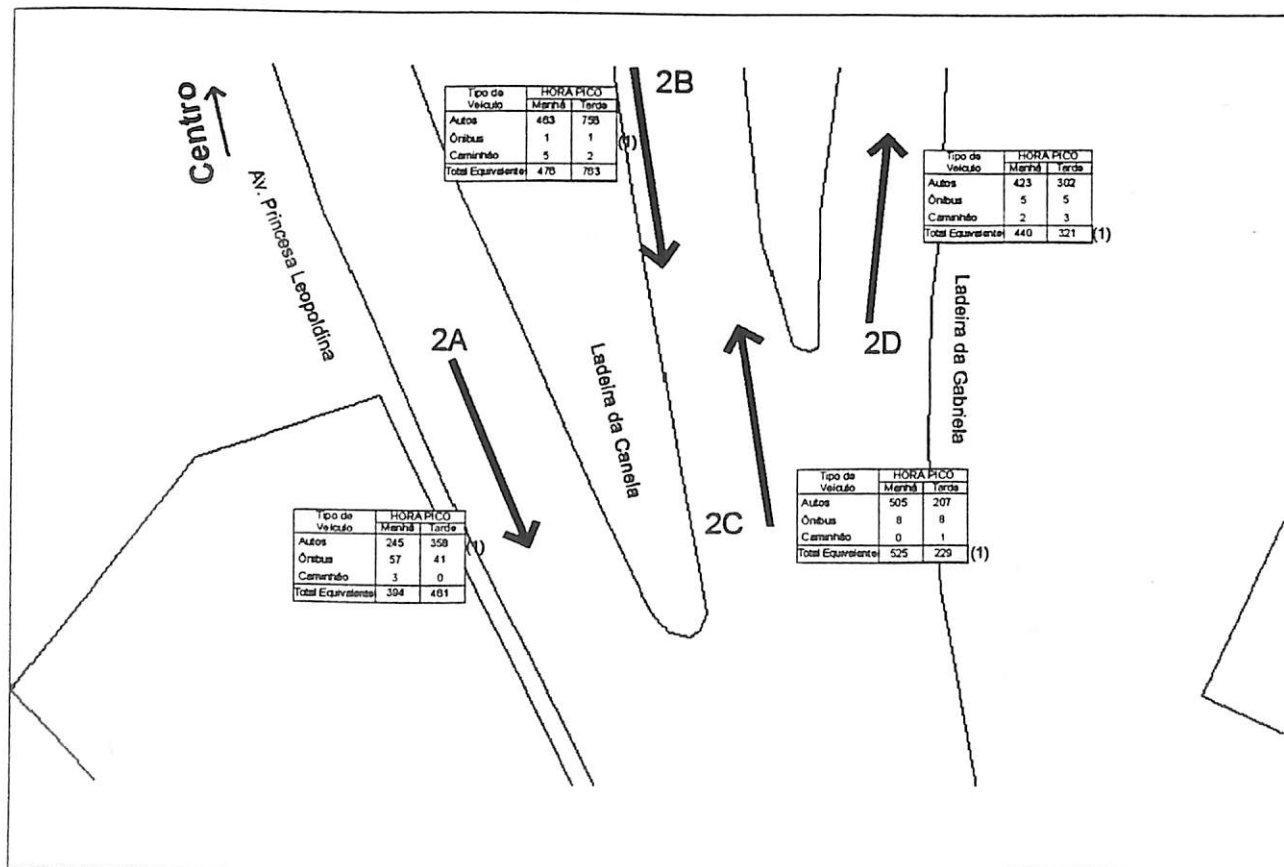
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
2A	18:00 - 19:00	358	0	41	0	0	0	399	461
2B	18:00 - 19:00	756	0	0	0	1	2	759	763
2C	18:00 - 19:00	207	0	8	0	0	1	216	229
2D	18:00 - 19:00	302	0	5	0	0	3	310	321

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A3
Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA
TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 03
Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
3A	09:00 - 10:00	210	0	16	0	0	4	230	258
3B	09:00 - 10:00	387	0	8	0	0	6	401	419
3C	09:00 - 10:00	200	0	6	0	0	5	211	225

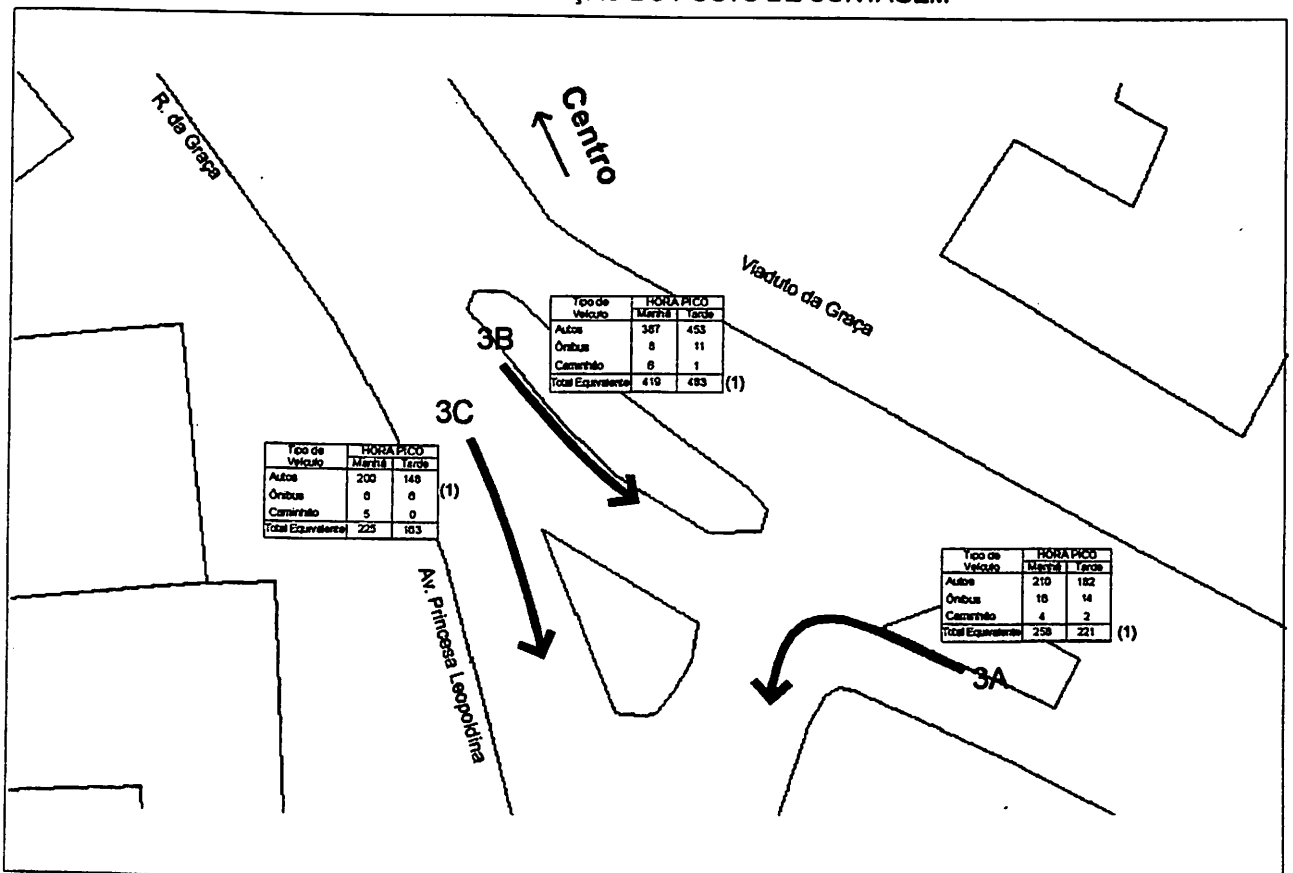
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-Ico, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
3A	18:00 - 19:00	182	0	13	0	1	2	198	221
3B	18:00 - 19:00	453	0	9	0	2	1	465	483
3C	18:00 - 19:00	148	0	6	0	0	0	154	163

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-Ico, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.4

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 04

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
4A	8:45 - 9:45	482	0	23	0	0	9	514	558
4B	8:45 - 9:45	459	0	8	0	1	7	475	496
4C	8:45 - 9:45	421	0	20	0	1	8	450	490

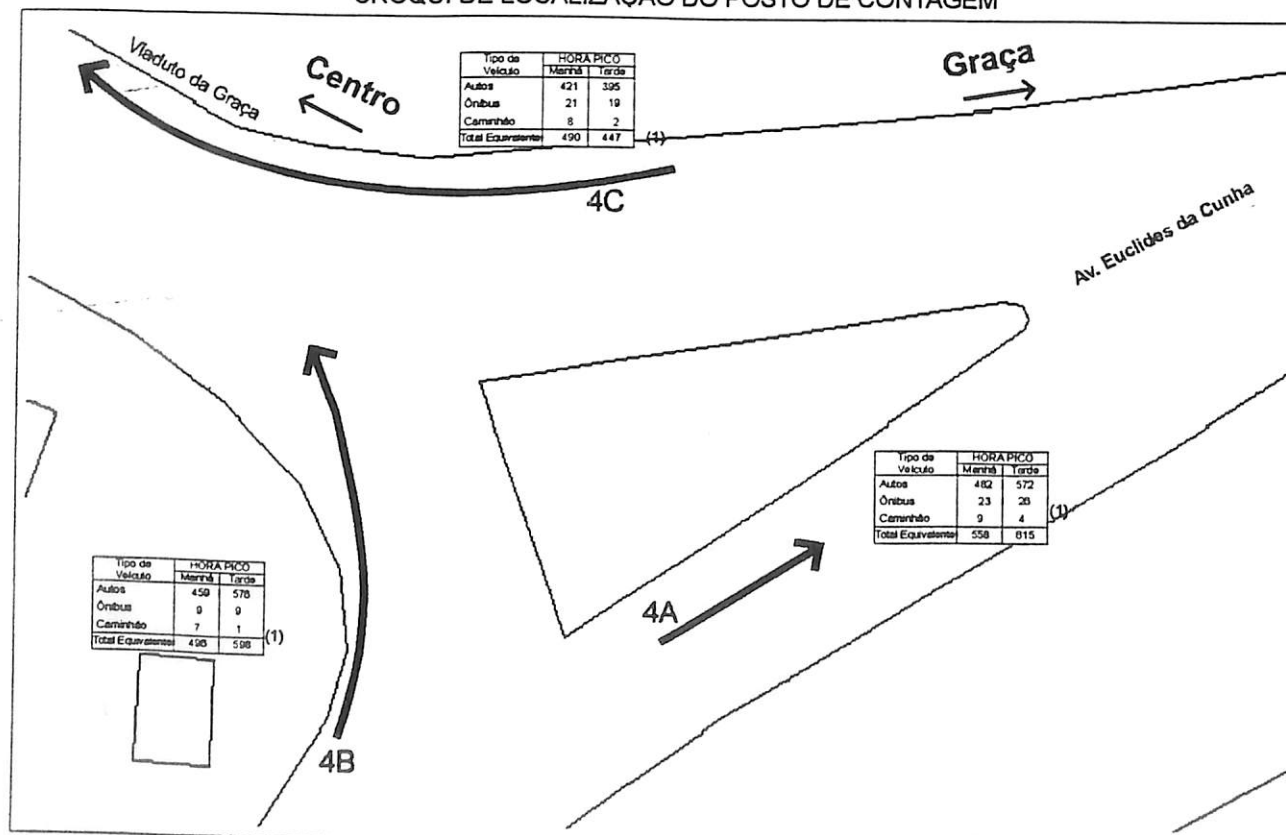
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
4A	17:45 - 18:45	572	0	25	0	1	4	602	645
4B	17:45 - 18:45	573	0	7	0	2	1	583	598
4C	17:45 - 18:45	395	0	17	0	2	2	416	447

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A. 5

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 05

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
5A	9:00 - 10:00	372	0	25	0	12	11	420	487
5B	9:00 - 10:00	348	0	32	0	1	7	388	445
5C	9:00 - 10:00	102	0	0	0	0	3	105	108
5D	9:00 - 10:00	220	0	22	0	1	12	255	302

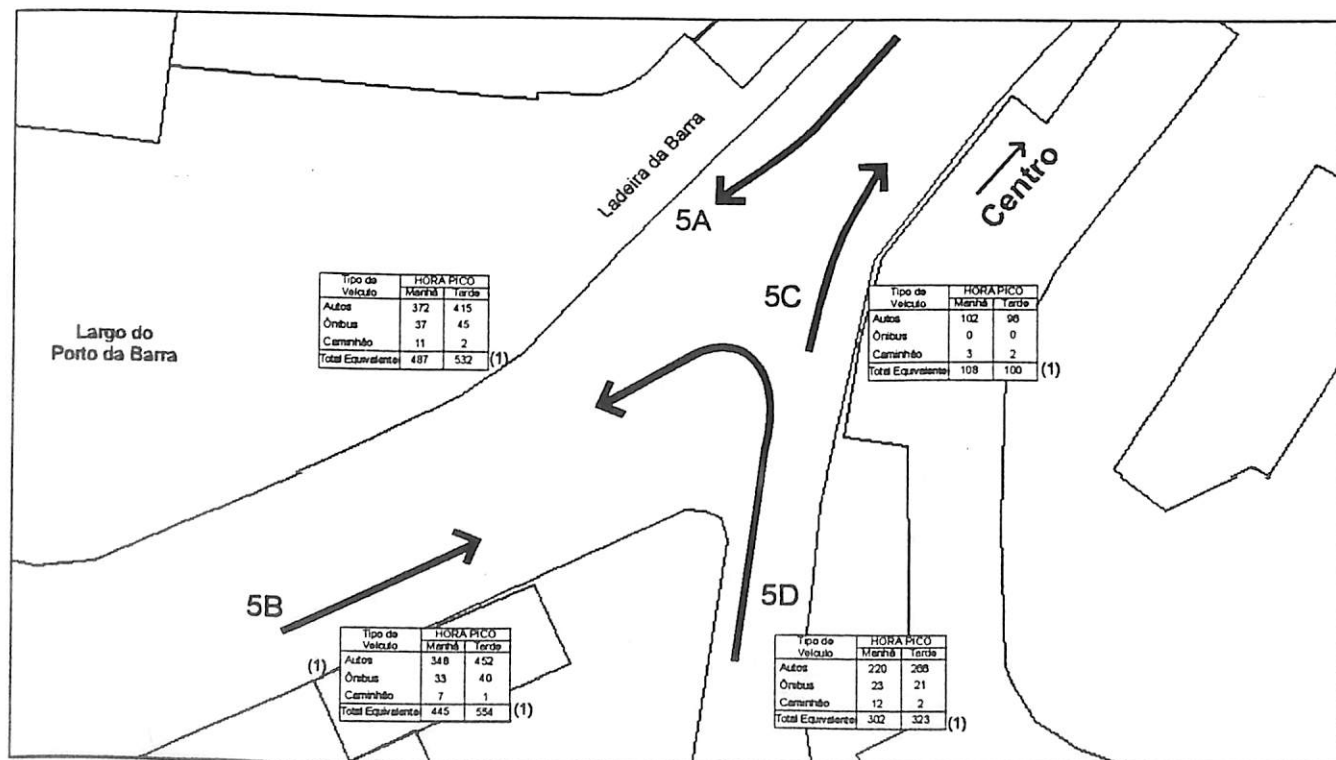
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tcc, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
5A	18:15 - 19:15	415	0	31	0	14	2	462	532
5B	18:15 - 19:15	452	0	36	0	4	1	493	554
5C	18:15 - 19:15	96	0	0	0	0	2	98	100
5D	18:15 - 19:15	266	0	19	0	2	2	289	323

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tcc, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.6
Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA
TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 06

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
6A	9:00 - 10:00	225	0	61	0	0	10	296	398
6B	9:00 - 10:00	39	0	0	0	0	1	40	41
6C	9:00 - 10:00	56	0	0	0	0	2	58	60
6D	9:00 - 10:00	77	0	0	0	1	1	79	82
6E	9:00 - 10:00	233	0	41	0	0	7	281	350
6F	9:00 - 10:00	81	0	0	0	0	0	81	81
6G	9:00 - 10:00	213	0	0	0	2	8	223	234

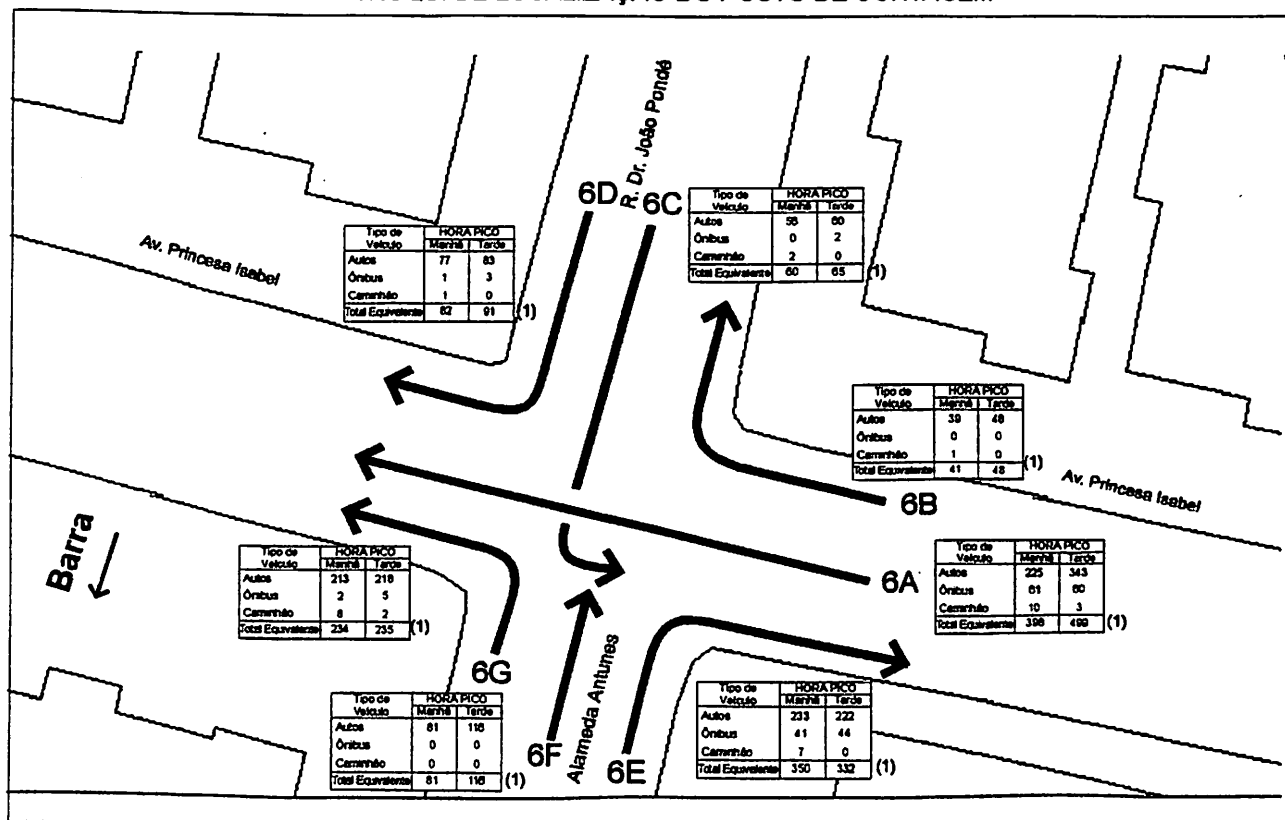
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tao, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
6A	17:30 - 18:30	343	0	59	0	1	3	406	499
6B	17:30 - 18:30	48	0	0	0	0	0	48	48
6C	17:30 - 18:30	60	0	0	0	2	0	62	65
6D	17:30 - 18:30	83	0	0	0	3	0	86	91
6E	17:30 - 18:30	222	0	42	0	2	0	266	332
6F	17:30 - 18:30	116	0	0	0	0	0	116	116
6G	17:30 - 18:30	218	0	0	0	5	2	225	235

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tao, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.7

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 07

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
7B	9:00 - 10:00	143	0	1	0	0	7	151	160
7C	9:00 - 10:00	274	0	57	0	0	7	338	431
7D	9:00 - 10:00	436	0	44	0	12	15	507	606

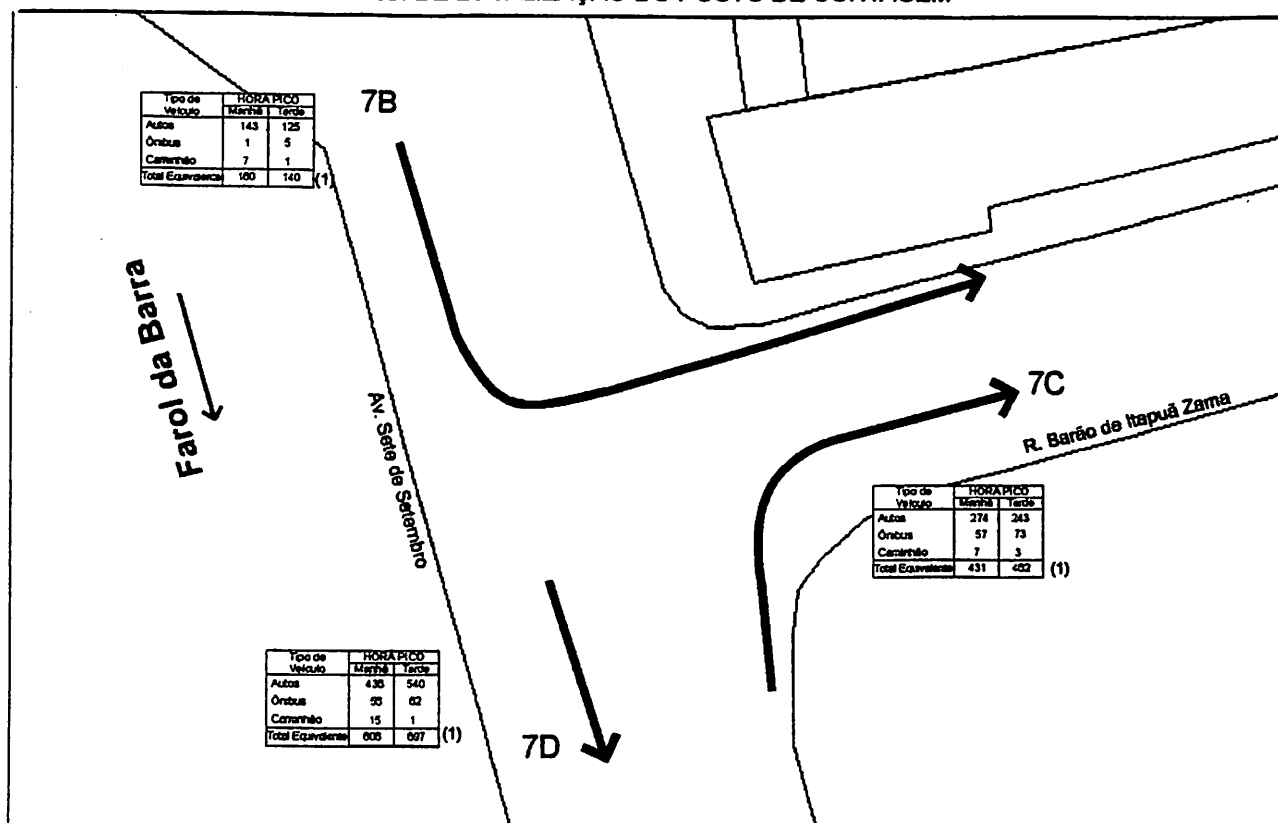
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-Ico, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
7B	17:45 - 18:45	125	0	4	0	1	1	131	140
7C	17:45 - 18:45	243	0	68	0	5	3	319	432
7D	17:45 - 18:45	540	0	49	0	13	1	603	697

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-Ico, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.8

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 08

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
8A	8:45 - 9:45	704	0	1	0	0	23	728	753
8B	8:45 - 9:45	134	0	0	0	0	3	137	140
8C	8:45 - 9:45	46	0	0	0	1	0	47	49
8D	8:45 - 9:45	58	0	0	0	0	0	58	58

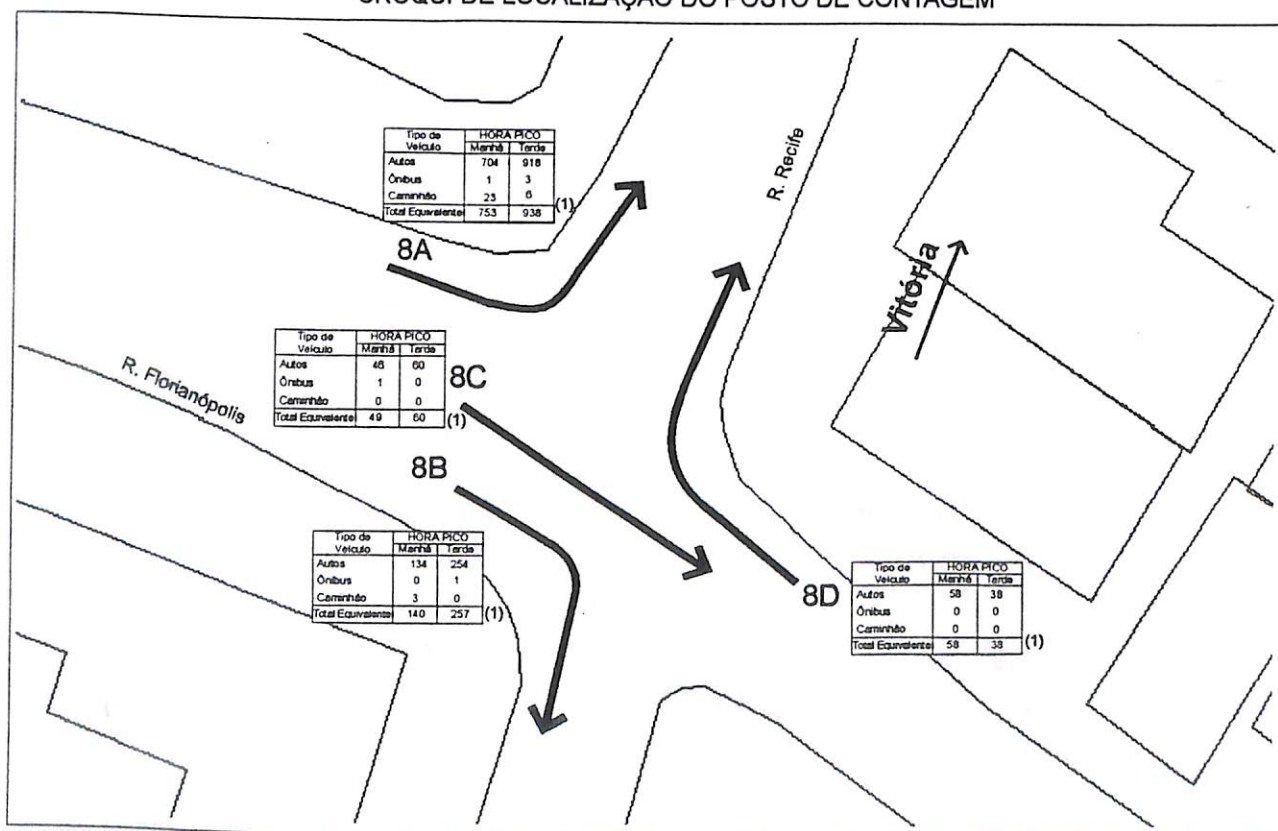
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
8A	16:45 - 17:45	918	0	0	0	3	6	927	938
8B	16:45 - 17:45	254	0	0	0	1	0	255	257
8C	16:45 - 17:45	60	0	0	0	0	0	60	60
8D	16:45 - 17:45	38	0	0	0	0	0	38	38

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.9

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 09

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
9A	9:00 - 10:00	309	0	0	0	0	2	311	313
9B	9:00 - 10:00	1288	0	0	0	2	24	1314	1341
9C	9:00 - 10:00	526	0	82	0	10	9	627	774
9D	9:00 - 10:00	806	0	83	0	1	17	907	1050
9E	9:00 - 10:00	980	0	44	0	2	15	1041	1125

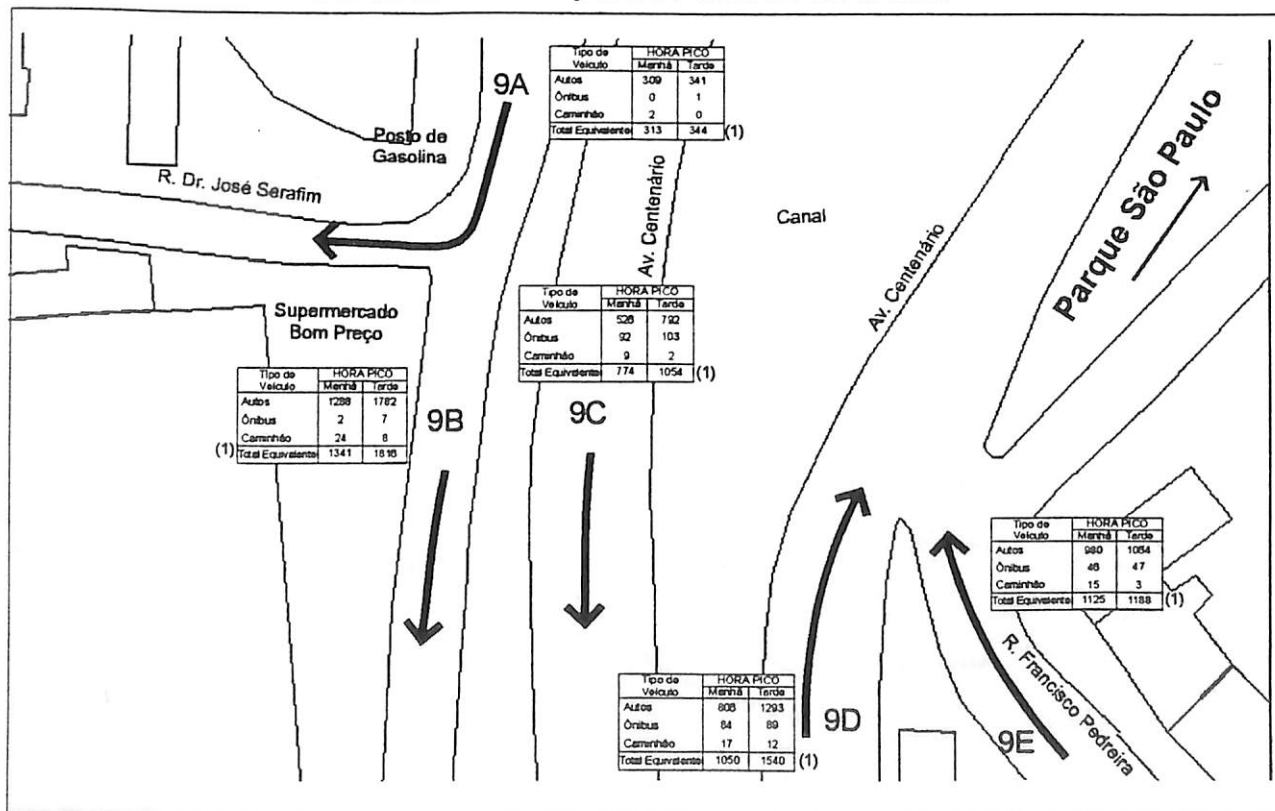
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
9A	18:00 - 19:00	341	0	0	0	1	0	342	344
9B	18:00 - 19:00	1782	0	0	0	7	8	1797	1816
9C	18:00 - 19:00	792	0	88	0	15	2	897	1054
9D	18:00 - 19:00	1293	0	83	0	6	12	1394	1540
9E	18:00 - 19:00	1064	0	38	0	9	3	1114	1188

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - PMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.10

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 10

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
10A	09:00 - 10:00	607	0	81	0	11	6	705	849
10B	09:00 - 10:00	316	0	39	0	10	10	375	459
10C	09:00 - 10:00	145	0	2	0	0	8	155	166
10D	09:00 - 10:00	174	0	7	0	0	9	190	210
10E	09:00 - 10:00	64	0	0	0	0	5	69	74

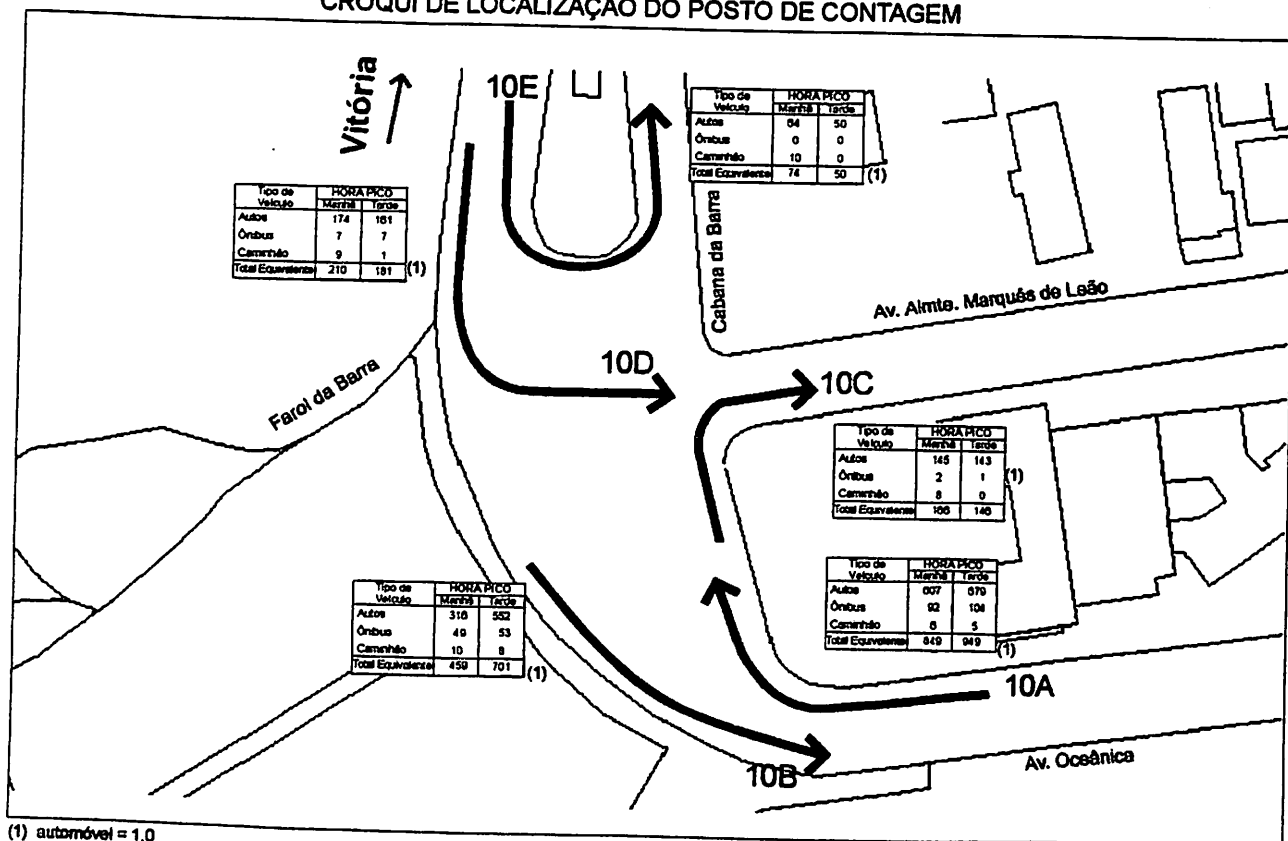
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/96

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
10A	18:00 - 19:00	679	0	88	0	16	5	788	949
10B	18:00 - 19:00	552	0	45	0	8	8	613	701
10C	18:00 - 19:00	143	0	0	0	1	0	144	146
10D	18:00 - 19:00	161	0	7	0	0	1	169	181
10E	18:00 - 19:00	50	0	0	0	0	0	50	50

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/96

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.11

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

POSTO 11

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
11A	09:00 - 10:00	268	0	0	0	0	5	273	278
11B	09:00 - 10:00	161	0	0	0	2	2	165	170
11C	09:00 - 10:00	469	0	67	0	1	19	556	677

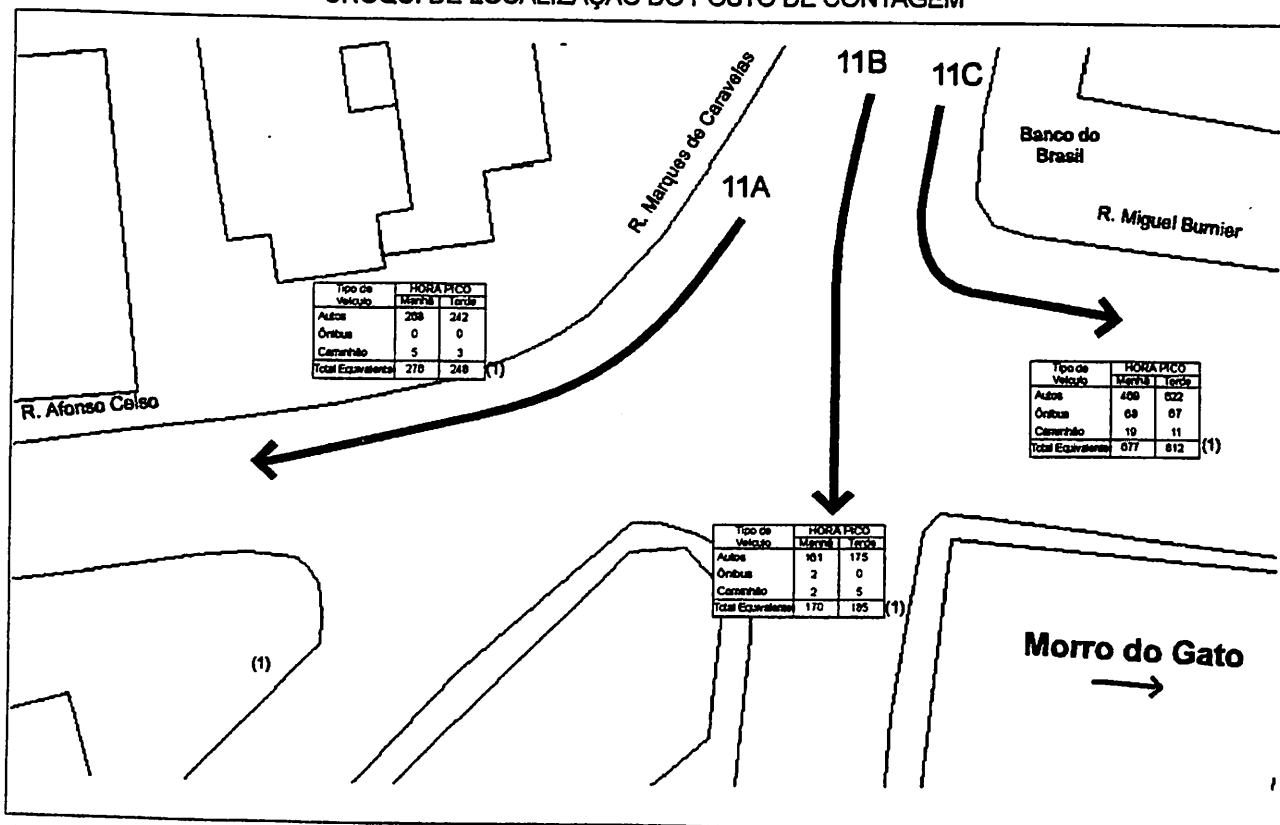
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-1cc, jan/96

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
11A	17:00 - 18:00	242	0	0	0	0	3	245	248
11B	17:00 - 18:00	175	0	0	0	0	5	180	185
11C	17:00 - 18:00	622	0	67	0	0	11	700	812

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-1cc, jan/96

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.12

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

PONTO 12

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
12A	09:00 - 10:00	367	0	7	0	0	5	379	395
12B	09:00 - 10:00	157	0	17	0	0	3	177	206

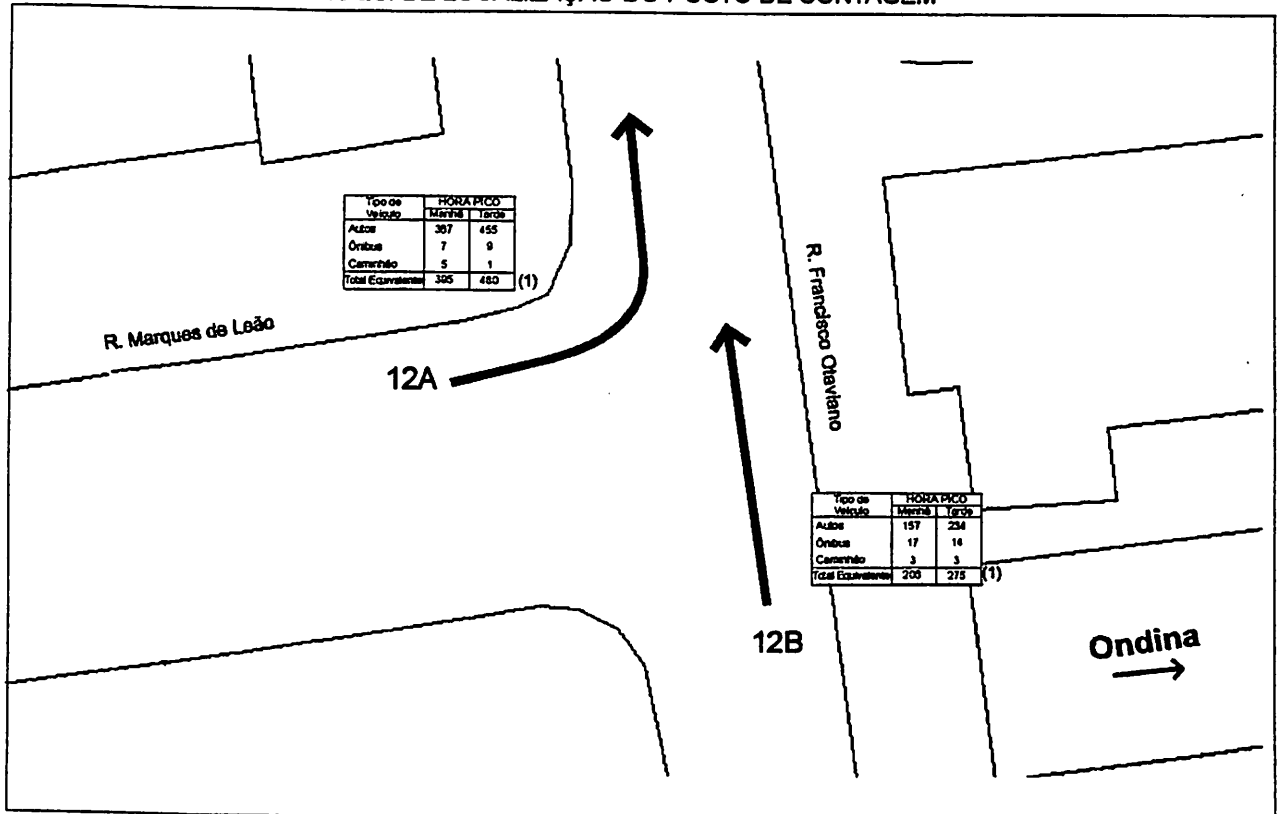
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
12B	16:30 - 17:30	455	0	9	0	0	1	465	480
12A	16:30 - 17:30	234	0	13	0	1	3	251	275

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.13

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

PONTO 13

Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
13A	08:45 - 09:45	829	0	91	0	1	15	936	1089
13B	08:45 - 09:45	441	0	83	0	7	6	537	678
13C	08:45 - 09:45	27	0	0	0	0	0		27
13D	08:45 - 09:45	72	0	0	0	0	1		74
13E	08:45 - 09:45	109	0	0	0	0	6		121

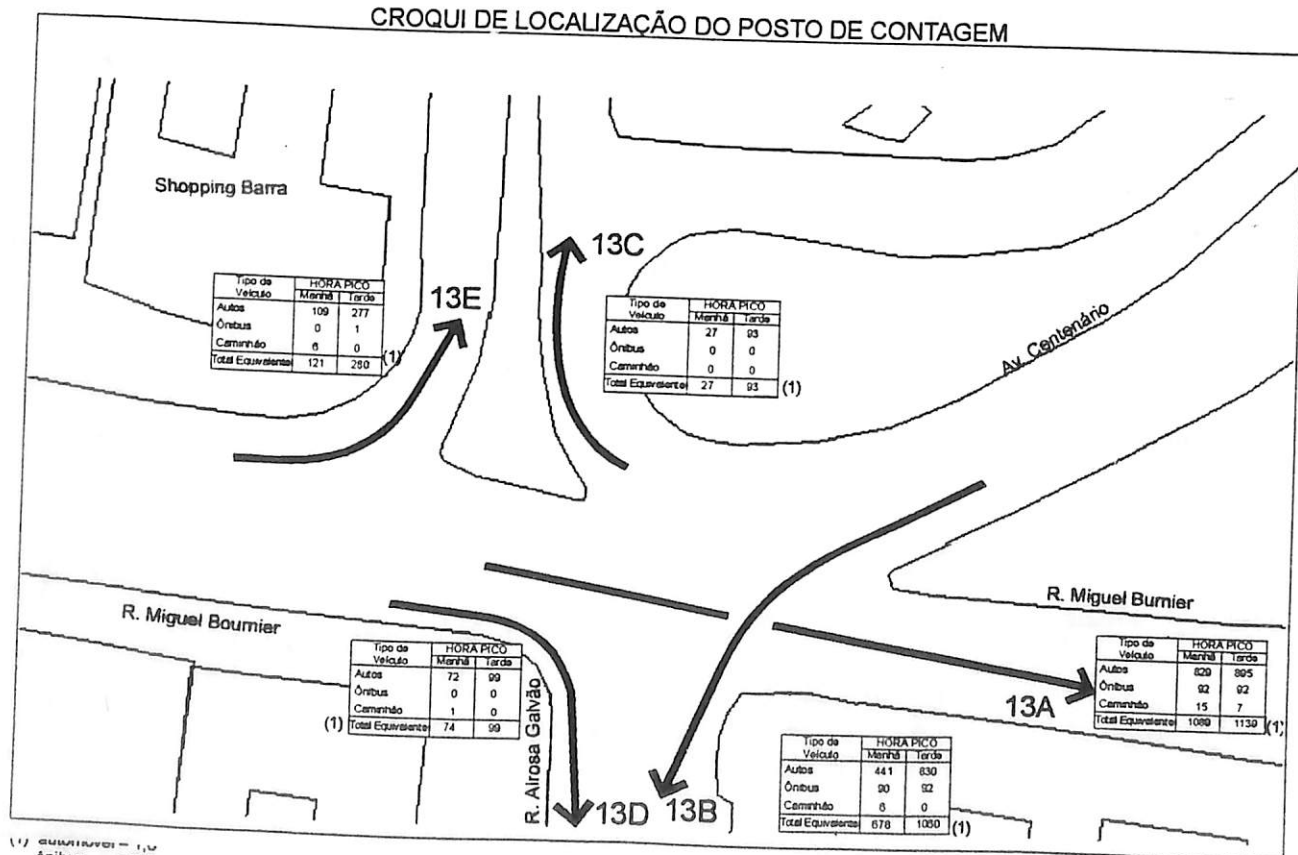
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
13A	18:00 - 19:00	895	0	85	0	7	7	994	1139
13B	18:00 - 19:00	830	0	82	0	10	0	922	1060
13C	18:00 - 19:00	93	0	0	0	0	0	93	93
13D	18:00 - 19:00	99	0	0	0	0	0	99	99
13E	18:00 - 19:00	277	0	0	0	1	0	278	280

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - RMS-tec, jan/98

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) EQUIVALENTE = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0

TABELA A.14

Plano de Circulação da Barra - Salvador, BA

TABULAÇÃO DA PESQUISA DE CONTAGEM CLASSIFICADA

PONTO 14
Manhã

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
14A	09:00 - 10:00	736	0	91	0	22	10	859	1039
14B	09:00 - 10:00	901	0	79	0	18	10	1008	1164
14C	09:00 - 10:00	347	0	27	0	2	4	380	428
14D	09:00 - 10:00	20	0	0	0	0	1	21	22
14E	09:00 - 10:00	36	0	0	0	0	0	36	36

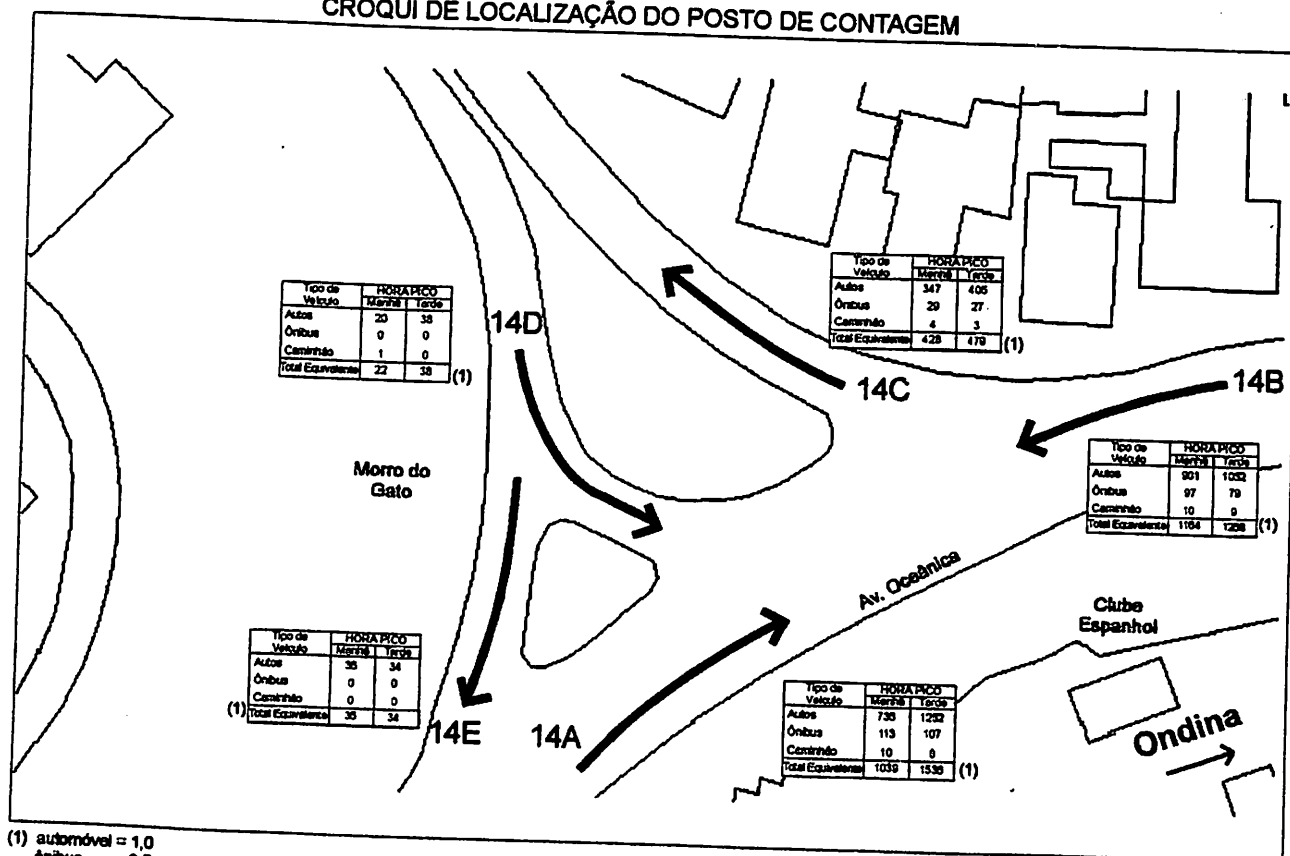
Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - FMS-tec, jan/96

Tarde

MOVIMENTO	HORA	AUTOMÓVEIS	TÁXI	ÔNIBUS			CAMINHÃO	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
				urbano	fretado	outros			
14A	18:00 - 19:00	1252	0	83	0	24	8	1367	1536
14B	18:00 - 19:00	1052	0	64	0	15	9	1140	1268
14C	18:00 - 19:00	405	0	21	0	6	3	435	479
14D	18:00 - 19:00	38	0	0	0	0	0	38	38
14E	18:00 - 19:00	34	0	0	0	0	0	34	34

Fonte: Pesquisa de Contagem Classificada - FMS-tec, jan/96

CROQUI DE LOCALIZAÇÃO DO POSTO DE CONTAGEM



(1) automóvel = 1,0
ônibus = 2,5
caminhão = 2,0