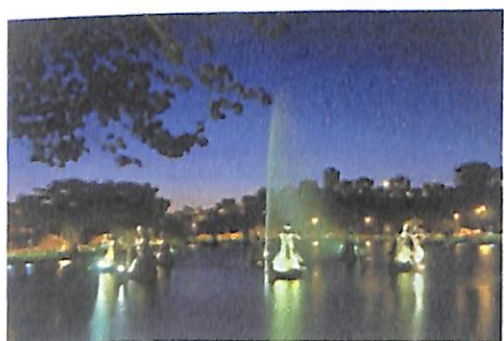
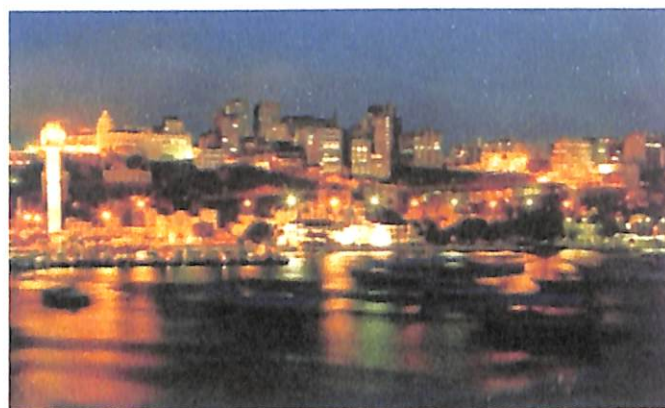




Transporte de Cargas em Salvador

TRA-226
ex.1
4513





Prefeitura Municipal do Salvador
Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico
Coordenadoria Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda

Transporte de Cargas em Salvador

Abril / 2000

SAA-226

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
4513	18/03/03	
Nº Reg.	Data	



Prefeitura Municipal de Salvador
Antônio José Imbassahy da Silva
Prefeito

Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
Manoel Raymundo Garcia Lorenzo
Secretário

Coordenadoria Central de Planejamento
e Desenvolvimento Urbano
Maria das Graças Torreão Ferreira
Coordenadora



Coordenação Geral

Maria das Graças Torreão Ferreira

Colegiado de Coordenadores do Plano

Fernando Sérgio Barbosa Teixeira

Heloísa Oliveira de Araújo

Ilce Maria Marques de Carvalho

Liana Silva de Viveiros e Oliveira

Luiz Chateaubriand Cavalcanti dos Santos

Rosa Alba Sarno Braga

Núcleo de Geoprocessamento

Jandira Maria de Fátima França – *Coordenadora*

George Augusto Batista Câmara

Luciana de Carvalho Leite

Acompanhamento do Estudo

Ilce Maria Marques de Carvalho

Consultoria

Sérgio Zaratín

Secretaria Municipal de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico

Manoel Raymundo Garcia Lorenzo

TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda.

Francisco Moreno Neto – *Diretor*

Ada Takagaki Yamaguishi

Programação Visual

Salles Assessoria e Consultoria Ltda.

Fotografias da Capa

Artur Ikishima / Arquivo Bahiatursa

Aristides Alves / Arquivo Bahiatursa

Frederico Mertens / Arquivo Bahiatursa

Tonny Bittencourt

Valter Pontes



CAPA

Estudo de Transporte de Cargas em Salvador

Relatório Final

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA ATUAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR CAMINHÕES EM SALVADOR

1.1. PESQUISAS REALIZADAS

1.2. TIPOS DE VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE DE CARGAS

1.3. ANÁLISE POR POSTO DE PESQUISA

1.3.1. Calçada

1.3.2. Comércio

1.3.3. BR 324

1.3.4. BA 526

2. ANÁLISE DOS IMPACTOS GERADOS PELOS CAMINHÕES EM SALVADOR

2.1. CONFIGURAÇÃO DAS ROTAS DE CAMINHÕES E LOCALIZAÇÃO DOS CENTROS DE ARMAZENAGEM E TERMINAIS DE DISTRIBUIÇÃO

2.1.1. Rede Viária Básica de Transporte de Carga

2.1.2. Localização dos Centros de Armazenagem e Terminais de Distribuição de Cargas

2.2. ÁREAS DE MAIORES CONFLITOS

2.2.1. Conflitos com a Operação de Carga/Descarga de Mercadorias

2.2.2. Conflitos dos Impactos nos Corredores de Transporte de Carga

3. CONCEPÇÃO BÁSICA PROPOSTA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

3.1. O ATUAL SISTEMA DE TRANSPORTES DE CARGAS EM SALVADOR

3.2. CONCEPÇÃO BÁSICA PROPOSTA

4. PROPOSTA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

4.1. PROPOSTA DE ORDENAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA

4.1.1. Ordenamento das Rotas de Caminhões Existentes

4.1.2. Ordenamento do Uso do Sistema Viário Urbano

4.1.3. Proposta de Medidas de Redução dos Impactos nas Áreas Urbanas

4.1.4. Tendências de Utilização de Veículos Leves para Transporte de Carga Urbana

4.2. INTEGRAÇÃO INTERMODAL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE CARGA

4.2.1. Terminais de Cargas

4.2.2. Terminais de Cargas de Integração Intermodal

ANEXOS

A.1. Contagem Volumétrica Classificada de Veículos

A.2. Matrizes Origem/Destino

A.3. Correspondência de Zoneamento

A.4. Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino

A.5. Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Viagens

A.6. Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

A.7. Análise de Estacionamento por Macrozoneamento

A.8. Análise por Total de Postos Pesquisados

APRESENTAÇÃO

A Prefeitura Municipal do Salvador, através da SEPLAM – Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico contratou a TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda. para a elaboração do **Estudo de Transporte de Cargas em Salvador**.

O objetivo deste trabalho é subsidiar o estudo e proposições do PDDU 2000 - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, relativos ao transporte de cargas e sua integração à estrutura urbana do município, analisando-se a atualidade e compatibilidade das propostas existentes.

O desenvolvimento deste estudo está baseado nos resultados obtidos através das pesquisas de tráfego de caminhões em Salvador realizadas recentemente especificamente para o presente objetivo, além dos dados e informações levantados, em reuniões técnicas realizadas, junto aos diversos órgãos e entidades da administração pública municipal, estadual e federal, assim como, com a iniciativa privada que atuam no setor, como estão consistidos no relatório técnico - Análise das Propostas para o Transporte de Cargas de Salvador.

Este documento técnico contém as proposições para a melhoria do sistema de transporte de cargas em Salvador, embasadas na análise dos impactos gerados pelas rotas de caminhões existentes na cidade, sobretudo no que se refere às interferências e problemas causados pelo fluxo desse tipo de veículo no sistema viário e no uso do solo urbano.

Este relatório apresenta quatro capítulos como estão descritos resumidamente a seguir.

Capítulo 1 - Caracterização do Sistema Atual de Transporte de Carga por Caminhões em Salvador, onde estão feitas as avaliações dos dados por posto pesquisado, a fim de identificar os respectivos fatores e conflitos causados pela geração de viagens de caminhões, e possibilitar, numa análise conjunta de todos os problemas identificados, a elaboração de proposições das intervenções necessárias.

Capítulo 2 - Análise dos Impactos Gerados pelas Rotas Caminhões, com a configuração das rotas de caminhões e localização dos centros de armazenagem e terminais de distribuição, além das áreas de maiores conflitos de trânsito e com o uso do solo.

Capítulo 3 - Concepção Básica Proposta para o Sistema de Transporte de Cargas em Salvador, apresentando o perfil do atual sistema de transporte de cargas em Salvador e a concepção básica para embasar a elaboração das proposições constantes neste documento técnico.

Capítulo 4 - Proposta para o Sistema de Transporte de Cargas em Salvador, estão apresentadas as propostas de ordenamento e integração intermodal do sistema de transporte de carga no município, que compõem as propostas de intervenções viárias, medidas de engenharia de tráfego e revisão de legislação vigente relativa à operação de c/d de mercadorias, medidas para redução dos impactos nas áreas urbanas e proposta de busca de novas alternativas na logística de transporte de carga.

Nos **Anexos** constam as tabelas e dados que subsidiaram o diagnóstico do sistema de transporte de carga por caminhões em Salvador.

Salvador, abril de 2000.

CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA ATUAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR CAMINHÕES EM SALVADOR

1

1. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA ATUAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR CAMINHÕES EM SALVADOR

Praticamente, a cidade de Salvador não possui dados relativos ao transporte de carga. Mesmo na Pesquisa Domiciliar de Origem/Destino realizado pela PMS em 1995 esses dados não foram levantados, devido à complexidade e dinâmica da produção/atração desse tipo de viagem, principalmente em áreas urbanas onde as viagens de caminhões ocorrem em função do atendimento aos estabelecimentos existentes, como também acompanham a transformação do uso e ocupação do solo.

Assim, para o desenvolvimento do presente estudo, foram selecionados os principais locais de concentração de viagens de caminhões que interferem no desempenho do sistema viário de Salvador, onde foram aplicadas as pesquisas de tráfego especialmente para este estudo, com o objetivo de caracterizar o sistema de transporte de carga por caminhões nesses locais que representam a maioria das viagens em Salvador. Atualmente o transporte por caminhão é o modo predominante no sistema.

Dada a especificidade dos resultados obtidos nas pesquisas de cada posto, as avaliações dos dados serão apresentadas separadamente por posto, a fim de identificar os respectivos fatores e conflitos causados pela geração de viagens de caminhões, e possibilitar, numa análise conjunta de todos os problemas identificados, a elaboração de proposições das intervenções necessárias. Aliada à essas questões, também diagnosticou-se que a maioria das viagens efetuadas por caminhões é predominantemente urbana, isto é, com origem e destino em Salvador, utilizando a rede viária principal da cidade para o acesso às áreas de interesse de caminhões existentes, o que reforça mais ainda a importância do conhecimento do trânsito de caminhões individualmente por posto pesquisado.

A estrutura deste capítulo está organizada pelos itens:

- Pesquisas realizadas;
- Tipos de veículos utilizados no transporte de cargas; e
- Análise por posto de pesquisa.

1.1. PESQUISAS REALIZADAS

Foram executadas as pesquisas de contagem volumétrica classificada de veículos, simultaneamente, com a de entrevista com os motoristas de caminhões, em quatro postos cuja localização se deu em Calçada, Comércio, BR 324 e BA 526, que são atualmente os principais locais com problemas de circulação de caminhões. As viagens relacionadas especificamente com o abastecimento do CEASA, não foram aqui levantadas, por considerar que essas viagens são externas e apenas tangenciam a cidade, portanto foram diagnosticadas as viagens com o/d no CEASA que correlacionaram com as macrozonas de Salvador. A Figura 1.1.1 mostra esses postos de pesquisa.

A escolha desses locais de pesquisa foi feita em conjunto com as equipes técnicas da SEPLAM e da SET – Superintendência de Engenharia de Tráfego, a fim de diagnosticar e buscar soluções para reduzir os atuais problemas de trânsito de caminhões na cidade, que darão base para a elaboração do estudo de transporte de carga do PDDU/2000 de Salvador.

Essas pesquisas foram realizadas em dia útil da semana de terça a quinta-feira, no início do mês de dezembro de 1999, durante o período aproximado de 06:00 às 19:00 horas.

1.2. TIPOS DE VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE DE CARGAS

Em todos os postos de pesquisas foi diagnosticada a predominância de caminhões de dois eixos durante todo o período, seguido dos de três eixos. Os caminhões de grande porte são em número reduzido.

Os Gráficos 1.2.1 e 1.2.2 mostram respectivamente a proporção de caminhões por tipo e o volume de caminhões por tipo de acordo com a flutuação horária.

1.3. ANÁLISE POR POSTO DE PESQUISA

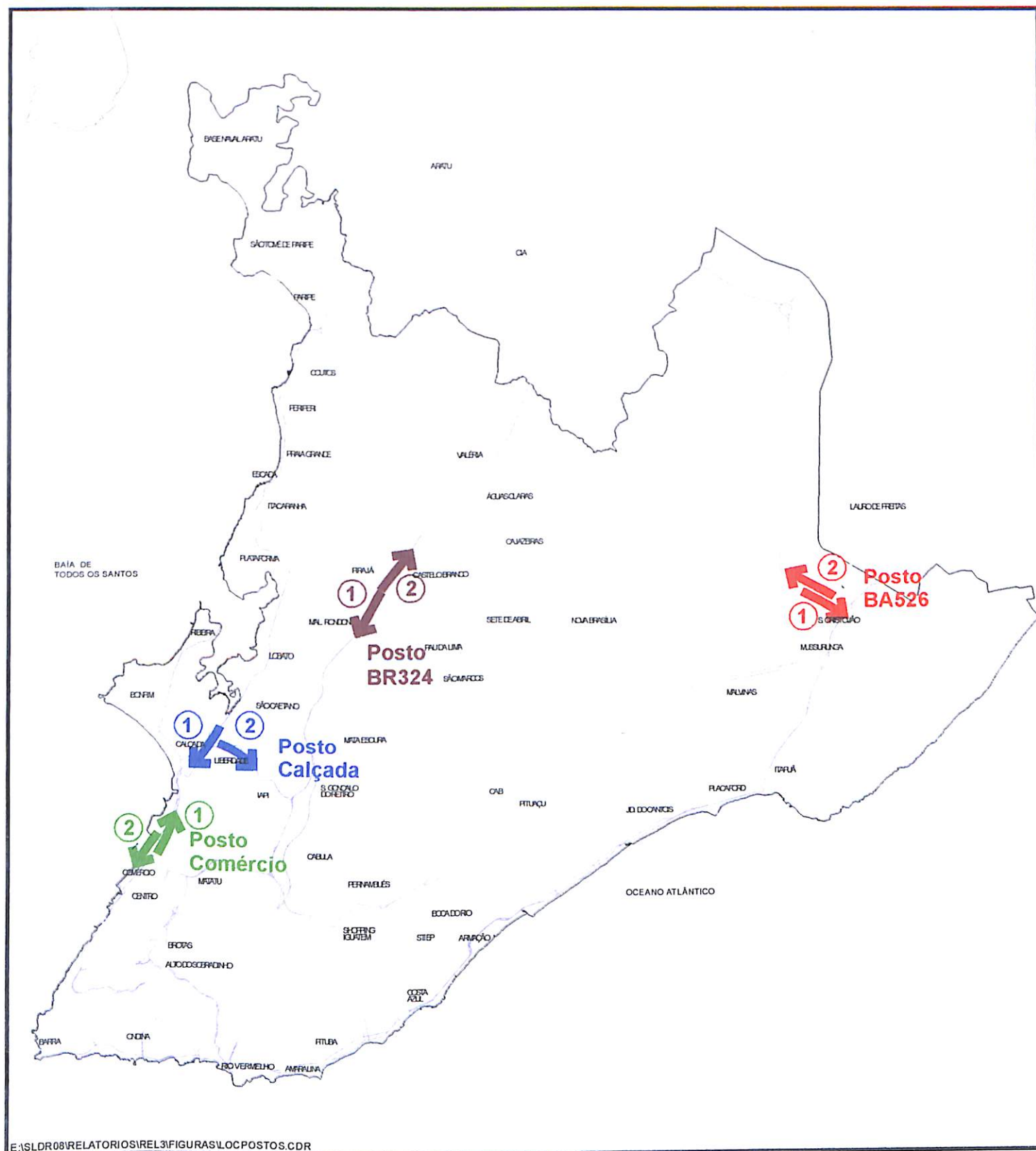
A seguir estão apresentados os resultados das pesquisa de tráfego de caminhões, caracterizando-se:

- Tipos de Viagens Realizadas
- Principais Corredores Utilizados
- Tipos de Produtos e Cargas Transportados
- Motivo de Viagem
- Quantidade de Locais de Entrega x Freqüência
- Freqüência x Tempo de Permanência
- Locais Onde Estacionou

Para facilitar as avaliações criou-se os seguintes zoneamentos e corredores viários de análise:

- **Regiões de análises**, para dar suporte às análises globais. São compostas por Salvador, RMS – Região Metropolitana de Salvador, Macro RMS (Feira de Santana, Alagoinhas, Nazaré, etc.), outros Municípios da Bahia e outros Estados;
- **Macrozonas**, para análises de origem/destino (O/D) das viagens. São 42 macrozonas resultantes da agregação das 235 zonas da pesquisa domiciliar OD/95, em função das áreas de abrangência dos corredores de transportes e homogeneidade de uso do solo.
- **Corredores de origem** são aqueles utilizados pelos caminhões da zona de origem até chegarem no posto de pesquisa;
- **Corredores de destino** são aqueles utilizados pelos caminhões para atingirem os seus destinos, após o posto de pesquisa;

As correspondências dos zoneamentos estão apresentadas no Anexo.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.1.1.
Pesquisa de Tráfego
Localização dos Postos de Pesquisa

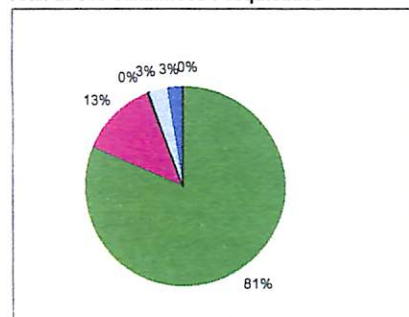
Legenda

➔ Posto de Pesquisa

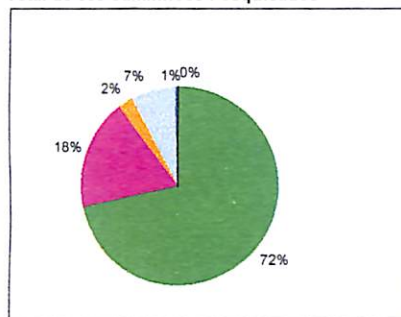
GRÁFICO 1.2.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Tipos de Caminhões Utilizados

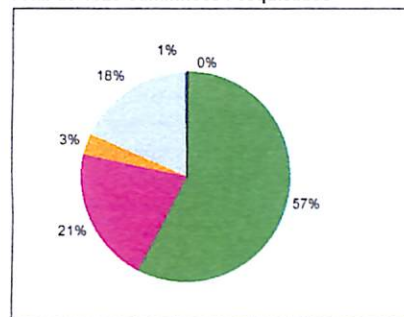
Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Total de 715 Caminhões Pesquisados



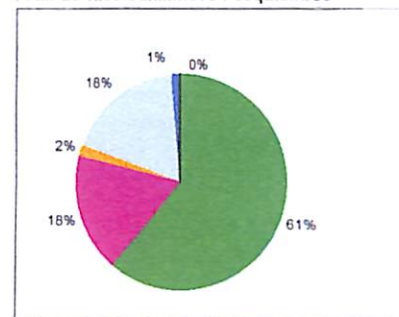
Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim
Total de 938 Caminhões Pesquisados



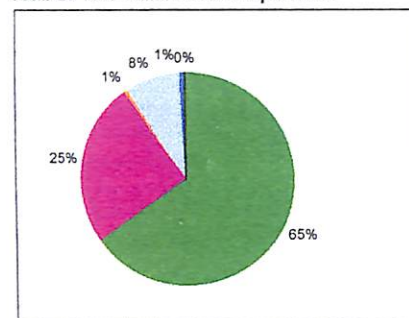
Comércio (1) - Sentido Comércio / Calçada
Total de 1028 Caminhões Pesquisados



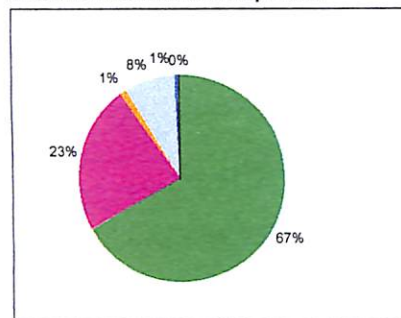
Comércio (2) - Sentido Calçada / Comércio
Total de 1288 Caminhões Pesquisados



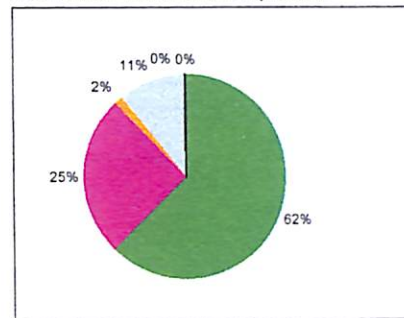
BA626 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Total de 1338 Caminhões Pesquisados



BA626 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa
Total de 1104 Caminhões Pesquisados



BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Total de 3277 Caminhões Pesquisados



BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de San
Total de 3433 Caminhões Pesquisados

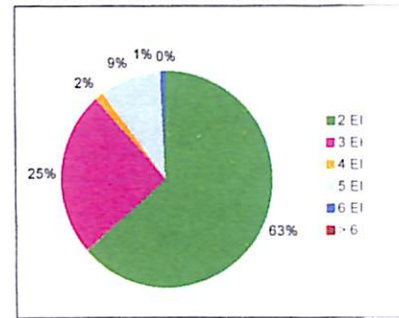
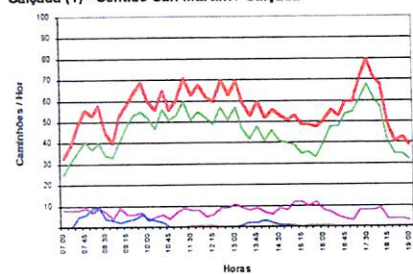
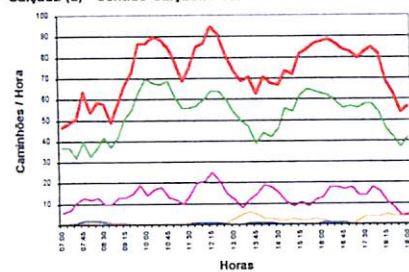


GRÁFICO 1.2.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Flutuação Horária por Tipo de Caminhões Utilizados

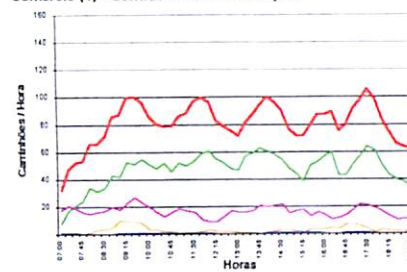
Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada



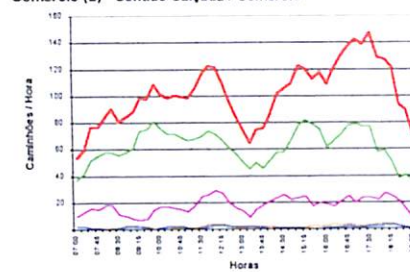
Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin



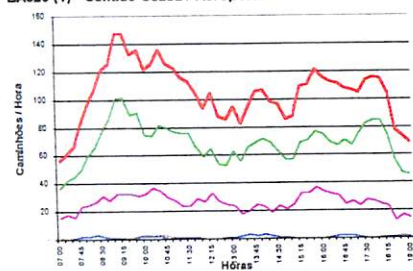
Comércio (1) - Sentido Comércio / Calçada



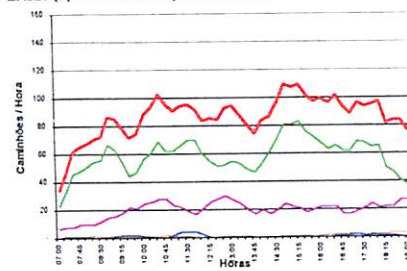
Comércio (2) - Sentido Calçada / Comércio



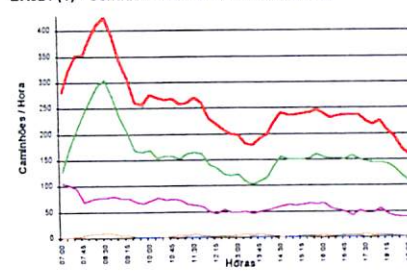
BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto



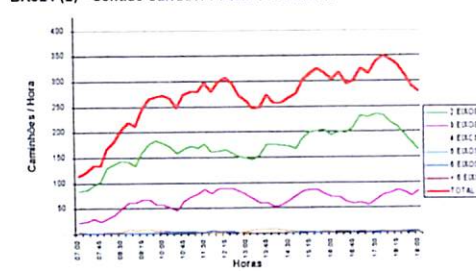
BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa



BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador



BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana



1.3.1. Posto Calçada

Tipos de Viagens Realizadas

Dos caminhões que transitam na Região de Calçada, tanto chegando como saindo, predominam as viagens internas ao município, seguidas das viagens metropolitanas.

No Posto Calçada 1 (sentido San Martim – Subúrbio / Calçada) foram contados 715 caminhões no período pesquisado como apresenta a Tabela 1.3.1.2 – Análise de O/D por Regiões da Bahia e outros Estados, desses:

- 76,6% são viagens com origem em Salvador, dos quais 92,5% são viagens internas e o restante metropolitana;
- 9,4% têm origem na RMS;
- 6,3% na Macro RMS;
- 4,1% em outros Municípios da Bahia; e
- 3,6% em outros Estados.

No sentido oposto, Posto Calçada 2 (Calçada / Subúrbio - San Martim), dos 938 caminhões pesquisados conforme caracteriza a Tabela 1.3.1.1 – Análise de O/D por Regiões da Bahia e outros Estados:

- 77,7% tem destino à própria cidade de Salvador;
- 10,9% à RMS;
- 5,6% à Macro RMS;
- 3,3% em outros Municípios da Bahia; e
- 2,5% em outros Estados.

TABELA 1.3.1.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO SALVADOR	OUTROS MUNIC BA	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	507	35	3	3	548	76,6%
RMS	67	-	-	-	67	9,4%
MACRO RMS	45	-	-	-	45	6,3%
OUTROS MUNIC BA	29	-	-	-	29	4,1%
CE	3	-	-	-	3	0,4%
ES	6	-	-	-	6	0,8%
MG	3	-	-	-	3	0,4%
PA	3	-	-	-	3	0,4%
PE	3	-	-	-	3	0,4%
SP	5	-	-	-	5	0,7%
SE	3	-	-	-	3	0,4%
TOTAL DESTINO	674	35	3	3	715	100,0%
% DESTINO	94,3%	4,9%	0,4%	0,4%	100,0%	

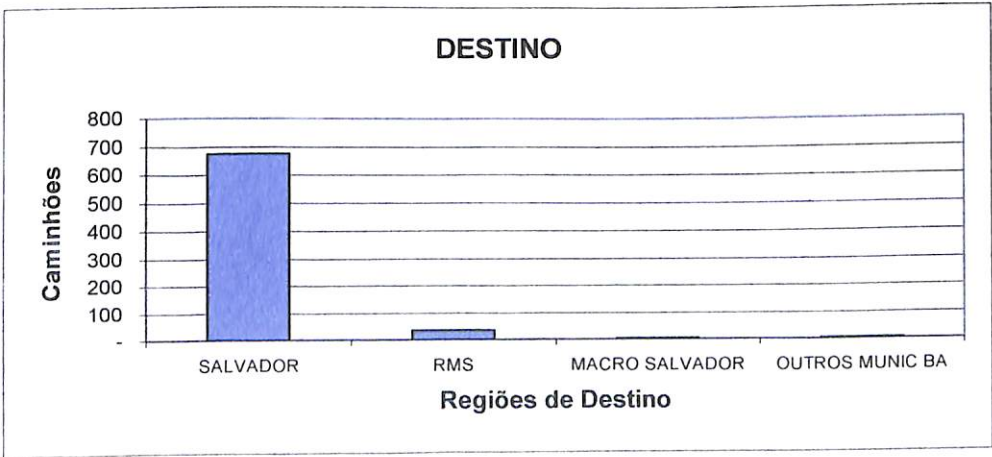
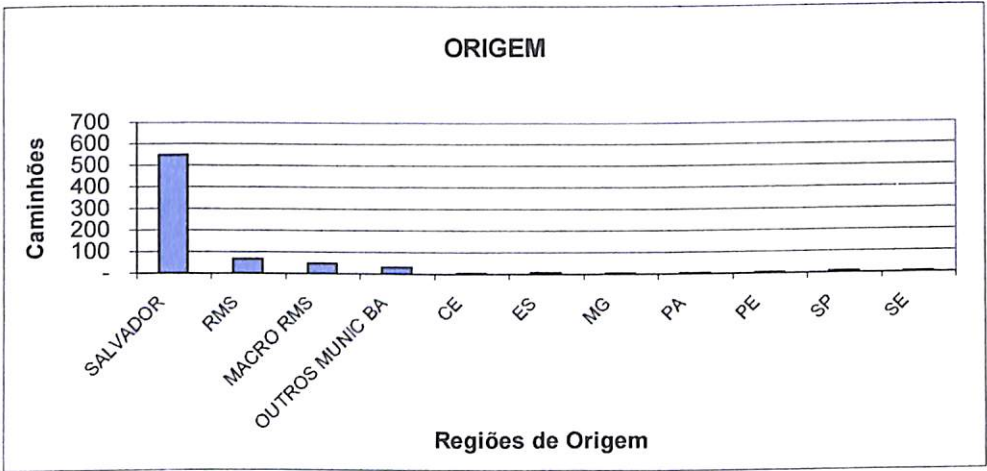
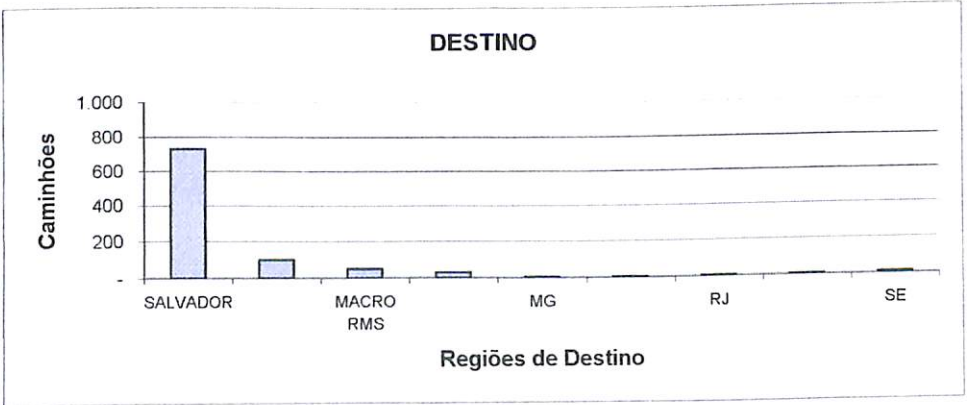
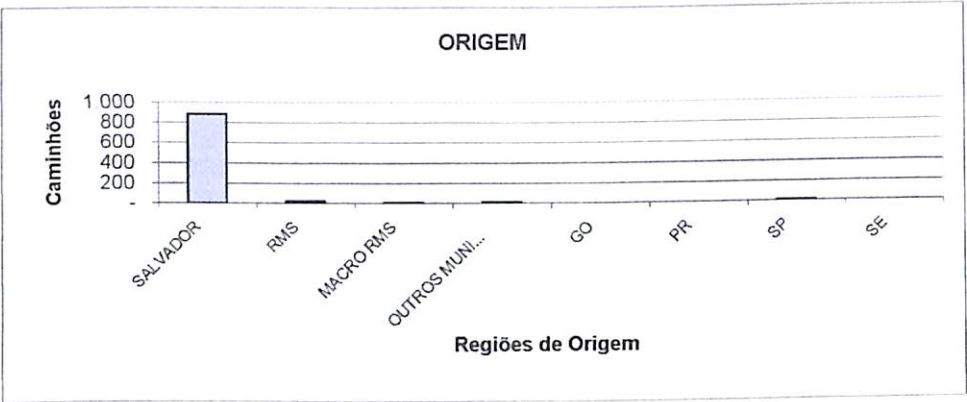


TABELA 1.3.1.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	MG	PE	RJ	SP	SE	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	692	88	52	28	3	3	3	5	10	884	94,2%
RMS	15	3	-	-	-	-	-	-	-	18	1,9%
MACRO RMS	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,9%
OUTROS MUNIC BA	6	8	-	-	-	-	-	-	-	14	1,5%
GO	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
PR	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
SP	2	-	-	3	-	-	-	-	-	5	0,5%
SE	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
TOTAL DESTINO	729	102	52	31	3	3	3	5	10	938	100,0%
% DESTINO	77,7%	10,9%	5,6%	3,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	1,1%	100,0%	



✓ **Calçada 1** (sentido San Martim – Subúrbio / Calçada)

No posto 1 de Calçada, localizado na Av. Suburbana junto ao Vd. dos Motoristas (sentido Av. San Martim – Subúrbio / Calçada), detectou-se a predominância de viagens internas à Salvador representando 71% do total de caminhões pesquisados, seguido de viagens metropolitanas. Essas viagens de caminhões são provenientes de quatro principais regiões:

- DINURBs localizados ao longo da BR 324, com destino aos estabelecimentos comerciais existentes em Calçada/Península Itapagipe, Comércio e Subúrbio Ferroviário;
- Península Itapagipe, que abastecem os estabelecimentos comerciais localizados no Subúrbio Ferroviário, assim como mantém inter-relação com as DINURBs e a RMS;
- RMS, principalmente das macrozonas Camaçari/Dias D'Ávila e Simões Filho, com destino aos estabelecimentos comerciais de Calçada e Península de Itapagipe;
- Subúrbio Ferroviário e bairros lindeiros à Av. San Martim com destino à Calçada/Península Itapagipe e Comércio.

A participação das viagens com destino ao Porto de Salvador, nesse posto de pesquisa, foi insignificante.

Foram transportados, basicamente, produtos alimentícios e materiais de construção, além de produtos metalúrgico / químicos / elétrico / máquinas e autopeças, para atender principalmente ao comércio varejista e, numa proporção semelhante, aos estabelecimentos atacadista, industriais e consumidor. Também foi verificada uma grande quantidade de caminhões sem carga, devido ao retorno de entrega de mercadorias exigido pelas características do porte e tipo dos estabelecimentos comerciais que não possuem, em geral, espaços para estocagem de produtos e/ou por se tratar de alimentação, exigindo entregas mais frequentes.

O fato da maioria dos caminhões realizarem viagens de curta distância e, ao mesmo tempo pela densidade de estabelecimentos comerciais existentes na área de influência do posto de pesquisa, supõe-se que os transportadores têm maiores condições para otimizar a realização dessas viagens, possibilitando na mesma viagem efetuar entregas em mais de um local, mesmo que diariamente ou semanalmente.

Na composição do tráfego, desse local, a participação de volume de caminhões é em média de 6% em relação ao total de veículos que por ali passaram, ressaltando que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 08:15 e 18:00 horas. A título de referência, nos corredores de interligação rodoviária em São Paulo, esse índice de caminhões na hora-pico varia de 8% a 22% em relação ao volume total do tráfego.

Com relação às interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões para a operação de carga/descarga, verificou-se principalmente no sistema viário principal de Calçada, Península Itapagipe e Lobato/Joanes, onde a maioria dos estabelecimentos comerciais ali localizados não possuem área própria para carga/descarga.

Origem/Destino das Viagens

Os caminhões que transitam na Região de Calçada têm características de viagens urbanas com predominância de veículos de dois eixos, e realizando em sua maioria viagens internas à cidade de Salvador e metropolitanas, como está caracterizada a seguir e ilustrada na Figura 1.3.1.1– Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

Do total de 715 viagens de caminhões pesquisados no período, no posto **Calçada 1** localizado na Av. Suburbana junto ao Viad. dos Motoristas (sentido Av. San Martin-Subúrbio/Calçada), as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.1.2– Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

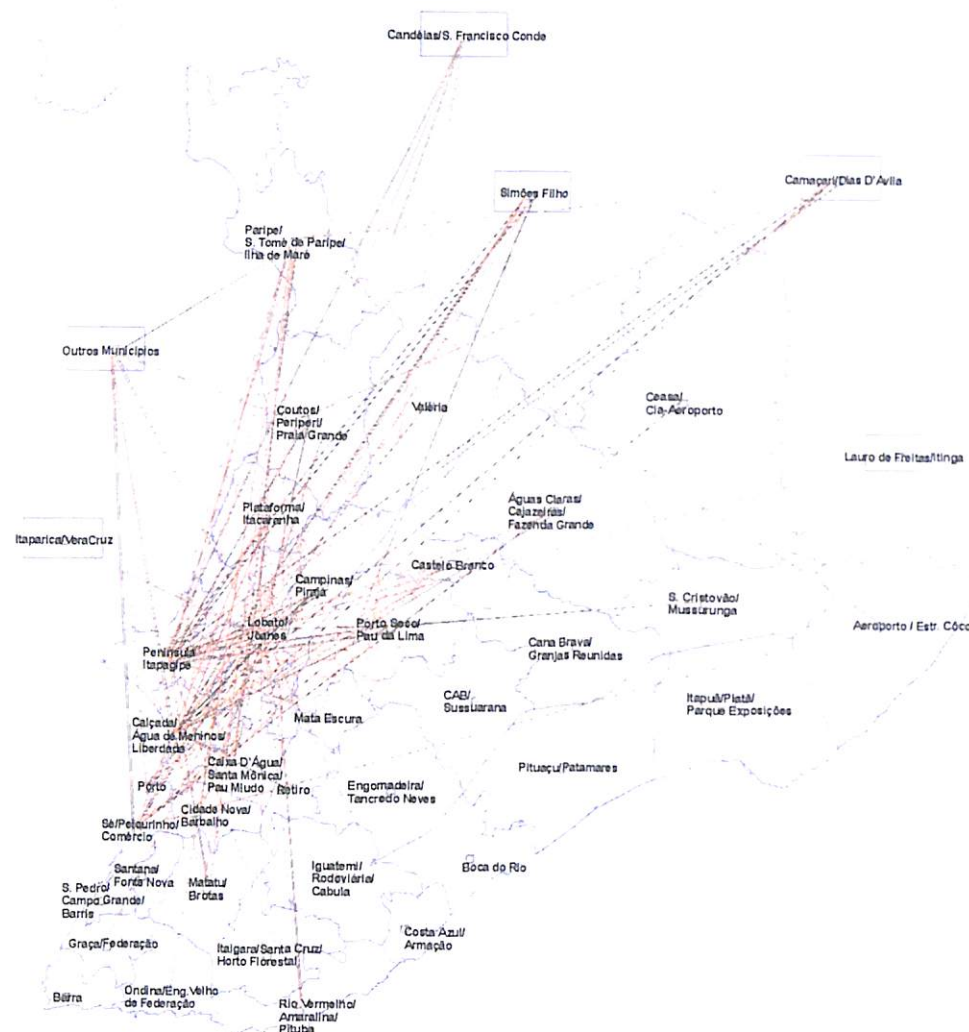
- 19,0% geradas na região dos DINURBs situados ao longo da Rod. BR 324, como as macrozonas Valéria, Campinas/Pirajá, Águas Claras, Castelo Branco, Porto Seco, etc.;
- 19,2% na macrozona da Península Itapagipe;
- 13,5% na região do Subúrbio Ferroviário que é composto pelas macrozonas Paripe; Periperi/Coutos, Plataforma/Itacarânia e Lobato/Joanes;
- 6,6% em Calçada/Liberdade/Água de Meninos;
- 5,0% na macrozona Caixa D'Água/Pau Miúdo/Santa Mônica;
- 4,1% em Retiro; além de
- 15,2% oriundas das macrozonas que compõe a RMS e a Macro RMS.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

- 32,5% foram para a região do Subúrbio Ferroviário que é composto pelas macrozonas Paripe; Periperi/Coutos, Plataforma/Itacarânia e Lobato/Joanes;
- 21,4% para Calçada/Liberdade/Água de Meninos;
- 11,5% para macrozona da Península Itapagipe;
- 10,5% para macrozona do Comércio/Sé/Pelourinho;
- 8,6% para a região dos DINURBs situados ao longo da Rod. BR 324, como as macrozonas Campinas/Pirajá, Águas Claras, Castelo Branco, Porto Seco, etc.;
- 5,4% com destino à RMS/Macro RMS.

Fig. 1.3.1.1.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

CONTEÚDO
- FICHA
- FICHA
- FICHA
- FICHA
- FICHA



ACHLE 50
200
400
600
800
1000
1200
1400
1600
1800
2000
2200
2400
2600
2800
3000
3200
3400
3600
3800
4000
4200
4400
4600
4800
5000
5200
5400
5600
5800
6000
6200
6400
6600
6800
7000
7200
7400
7600
7800
8000
8200
8400
8600
8800
9000
9200
9400
9600
9800
10000

E:\SLDR08\RELATORIOS\REL3\FIGURAS\LD\CALC01.CDR

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Sistema de Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.1.1

Pesquisa de Entrevista de Motoristas de Caminhões

Posto Calçada (1) - sentido San Martin / Calçada

Linha de Desejo de Viagens



Figura 1.3.1.2
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto Calçada (1) - sentido San Martim / Calçada

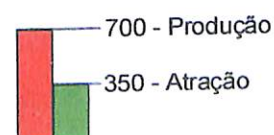
Figura 1.3.1.2

Figura 1.3.1.2
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões

Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões

Posto Calçada (1) - sentido San Martim / Calçada

Legenda



Corredores Viários Utilizados

Para a distribuição dessas viagens, os caminhões utilizaram determinados corredores viários, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.1.3 e ilustrados na Figura 1.3.1.3 Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.1.4 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 31,6% se apoiaram no corredor de origem BR 324 / Av. San Martin, para irem principalmente à: Península Itapagipe através de sua rede viária principal; Região do Subúrbio Ferroviário pela Av. Suburbana; Calçada pela rede viária principal; e Comércio, inclusive ao Porto de Salvador, pelos corredores destino Av. Oscar Pontes / Av. da França;
- 29,7% serviram-se, como corredores de origem, as vias de Calçada e da Península Itapagipe, a fim de irem à: Região do Subúrbio Ferroviário pela Av. Suburbana; Região das DINURBs pelo corredor de destino Av. San Martin / BR 324; e à RMS sobretudo para Simões Filho pela Av. San Martin / BR 324;
- 19,7% utilizaram como corredor de origem a Av. Suburbana para atingirem: Península Itapagipe e Calçada através de sua rede viária principal; Comércio, inclusive ao Porto, pelos corredores destino Av. Oscar Pontes / Av. da França; além de diversas localidades do município e da RMS, ainda que em pequenas proporções;
- 9,8% usaram como corredor de origem a Av. San Martin para chegarem à Península Itapagipe, à Região do Subúrbio Ferroviário, Calçada e Comércio.

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

TABELA 1.3.1.3

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

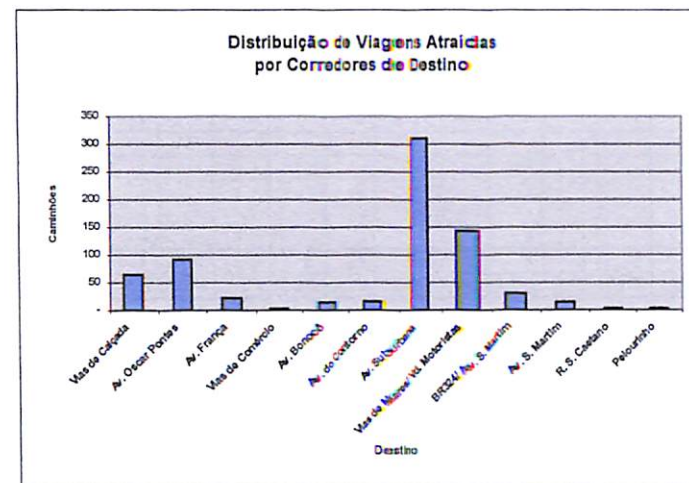
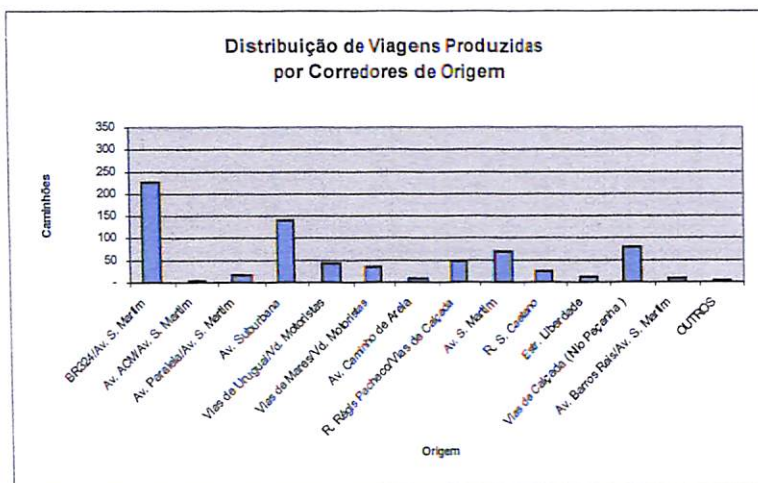
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO														
	Vias de Calçada	Av. Oscar	Pontes	Av. França	Vias de Comércio	Av. Bonocó	Av. do Contorno	Av. Suburbana	Vias de Mares/Vd. Motoristas	BR324/ Av. S. Martin	Av. S. Martin	R. S. Caetano	Pelourinho	TOTAL	ORIGEM %
BR324/Av. S. Martin	27	32	8	-	-	-	11	73	67	3	5	-	-	226	31,6%
Av. ACM/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
Av. Paralela/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	11	5	-	-	-	-	16	2,2%
Av. Suburbana	13	27	11	3	11	5	29	29	5	5	-	3	-	141	19,7%
Vias de Urugual/Vd. Motoristas	-	-	-	-	-	-	-	27	-	8	5	3	-	43	6,0%
Vias de Mares/Vd. Motoristas	-	3	-	-	-	-	-	29	-	3	-	-	-	35	4,9%
Av. Caminho de Areia	-	-	-	-	-	-	-	5	-	3	-	-	-	8	1,1%
R. Régis Pacheco/Vias de Calçada	-	-	-	-	-	-	-	40	3	5	-	-	-	48	6,7%
Av. S. Martin	5	19	3	-	-	-	-	32	11	-	-	-	-	70	9,8%
R. S. Caetano	5	3	-	-	-	-	-	5	11	-	-	-	-	24	3,4%
Estr. Liberdade	3	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	-	-	11	1,5%
Vias de Calçada (Nilo Peçanha)	8	8	-	-	3	-	-	46	11	3	-	-	-	79	11,0%
Av. Barros Reis/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	-	-	8	1,1%
OUTROS	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,4%
TOTAL DESTINO	64	92	22	3	14	16	310	143	30	15	3	3	3	715	100,0%
%	9,0%	12,9%	3,0%	0,4%	2,0%	2,2%	43,4%	20,0%	4,2%	2,1%	0,4%	0,4%	0,4%	100,0%	



ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
 Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

TABELA 1.3.1.4.xlscom fator

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analisando-se a Tabela 1.3.1.5 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto Calçada 1 a predominância dos produtos transportados é caracterizada por: alimentação/bebidas com 29,4% do total das viagens; material de construção abrangendo 11,6%; e produtos metalúrgico/químicos/elétrico/máquinas e autopeças com 10,3%. Ressalta-se ainda, que ocorreu uma incidência considerável de caminhões sem carga, totalizando 31,2%.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou uma diversidade de tipos, destacando-se: 15,0% são granel-sólida carregando principalmente os produtos alimentícios e químicos; 9,4% fracionada com produtos alimentícios e eletrodomésticos; 7,1% perecível/refrigerada com produtos alimentícios; e 5,5% produtos com alimentação. Além dessas cargas 27,4% estavam sem carga e 30,8% declaram outras transportando diversos tipos de produtos, sobretudo materiais de construção, produtos metalúrgicos, máquinas e autopeças, alimentação, eletrodomésticos, etc.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.1.6 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.1.7 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, vem confirmar os tipos de usos de solo que estão configurados ao longo dos corredores.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 31,6% do total de viagens utilizaram o corredor BR324/Av. San Martin, onde estão localizadas as indústrias e galpões de armazenamento das empresas de transporte de cargas, carregando dessa forma diversos tipos de produtos, principalmente os de alimentação/bebidas e materiais de construção;
- 29,7% usaram as vias de Calçada e de Mares, cujo uso do solo é caracterizado pelo comércio atacadista e varejista e galpões industriais, para transportar alimentos, produtos metalúrgicos, químicos e elétricos além de materiais de construção;
- 19,7% utilizaram o corredor Av. Suburbana, transportando principalmente alimentação/bebidas e materiais de construção;
- 9,8% usaram o corredor Av. San Martim, levando diversos tipos de produtos; e
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 43,4% do total de viagens utilizaram a Av. Suburbana, transportando sobretudo alimentação/bebidas e materiais de construção, além de produtos metalúrgicos e químicos e autopeças, a fim de abastecer os inúmeros comércios localizados na própria avenida e ao longo das vias coletoras de penetração aos setores residenciais, além das lojas de venda de peça automotivas usadas que estão instaladas irregularmente na faixa de domínio público da Av. Suburbana no setor de Lobato/Joanes;
- 29,0% se apoiaram nas vias de Calçada e Mares, transportando alimentos, produtos metalúrgicos, químicos, elétricos e eletrônicos, e materiais de construção;
- 16,0% utilizou os corredores formados pelas avenidas Oscar Pontes e França, transportando produtos alimentícios, de limpeza/higiene, embalagens, eletrodomésticos, etc.;
- em quaisquer desses corredores foi diagnosticado um volume significativo de caminhões sem carga.

TABELA 1.3.1.5
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS											TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALÚRGICA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODOMÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
GRANEL - SOLIDA	3	7	-	-	3	50	21	-	-	10	13	107	15,0%
GRANEL - LIQUIDA	-	5	-	-	-	5	-	-	-	3	-	13	1,8%
FRACIONADA	-	3	-	-	-	53	-	-	8	-	3	67	9,4%
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	-	-	-	48	-	-	-	3	-	51	7,1%
CONTAINER	-	-	-	-	-	8	-	-	-	3	11	22	3,1%
PRODUTOS	-	-	3	3	-	27	-	-	-	3	3	39	5,5%
VAZIO	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	190	196	27,4%
OUTROS	29	3	5	13	8	16	62	5	16	60	3	220	30,8%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	18	8	16	11	210	83	5	24	85	223	715	100,0%
%	4,5%	2,5%	1,1%	2,2%	1,5%	29,4%	11,6%	0,7%	3,4%	11,9%	31,2%	100,0%	

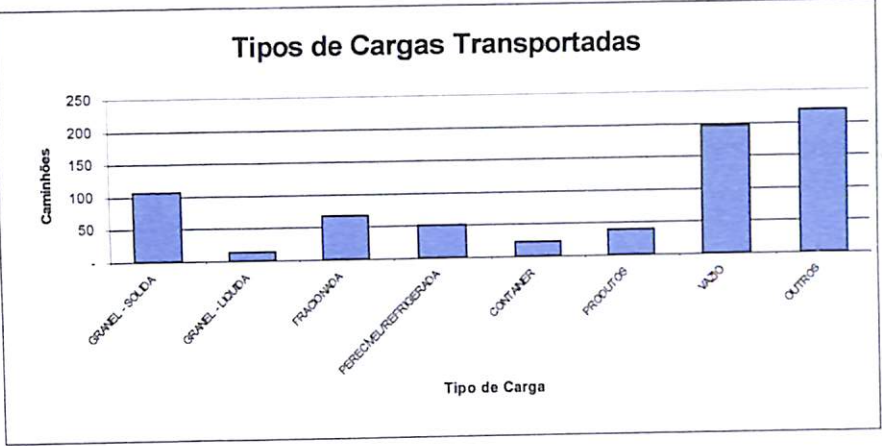
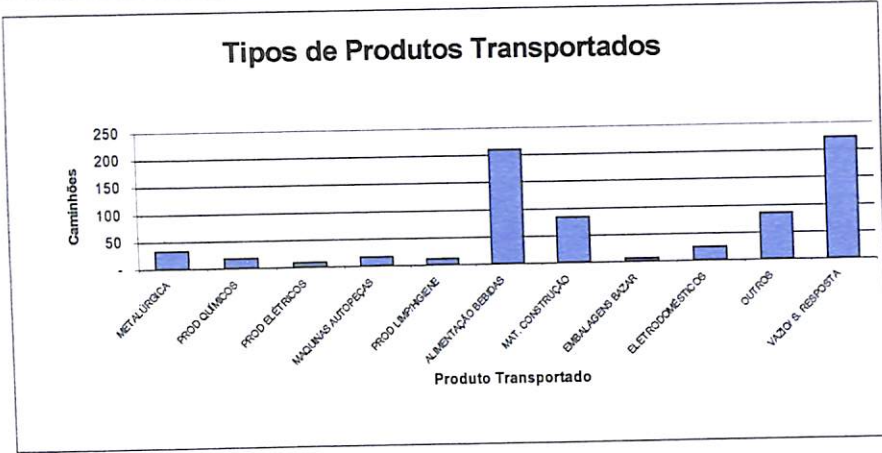


TABELA 1.3.1.6

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada

Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
	METALÚRGICA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGEN S BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/ S. RESPOSTA		
BR324/Av. S. Martin	8	7	3	7	5	93	27	2	11	21	42	228	31,6%
Av. ACM/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
Av. Paralela/Av. S. Martin	-	-	3	-	-	5	3	-	-	-	5	16	2,2%
Av. Suburbana	7	-	-	-	3	39	20	3	7	19	43	141	19,7%
Vias de Urugua/Vd. Motoristas	-	-	-	3	-	5	8	-	-	8	19	43	6,0%
Vias de Mares/Vd. Motoristas	-	3	-	3	-	-	3	-	-	13	13	35	4,9%
Av. Caminho de Areia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	8	1,1%
R. Régis Pacheco/Vias de Calçada	8	3	-	-	-	5	11	-	-	5	16	48	6,7%
Av. S. Martin	3	5	-	3	-	19	5	-	3	5	27	70	9,8%
R. S. Caetano	3	-	-	-	-	5	-	-	-	3	13	24	3,4%
Estr. Liberdade	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	11	1,6%
Vias de Calçada	3	-	2	-	3	25	3	-	-	8	35	79	11,0%
Av. Barros Reis/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	5	8	1,1%
Outros	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	0,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	18	8	16	11	210	83	5	24	85	223	716	100,0%
%	4,5%	2,5%	1,1%	2,2%	1,5%	29,4%	11,6%	0,7%	3,4%	11,9%	31,2%	100,0%	

TABELA 1.3.1.6.deCor xProd

TABELA 1.3.1.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
	METALÚRGICA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGEN S BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/ S. RESPOSTA		
Vias de Calçada	5	-	-	-	3	30	5	-	8	5	8	64	9,0%
Av. Oscar Pontes	-	-	-	3	3	30	11	3	5	8	29	92	12,9%
Av. França	2	-	-	-	-	3	-	-	3	3	11	22	3,1%
Vias de Comércio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
Av. Bonocô	3	-	3	-	-	3	-	-	-	-	5	14	2,0%
Av. do Contorno	3	-	-	2	-	11	-	-	-	-	-	16	2,2%
Av. Suburbana	13	8	-	8	2	80	53	-	-	46	100	310	43,4%
Vias de Mares /Vd.Motoristas	3	10	5	-	3	42	11	2	8	13	46	143	20,0%
BR324/Av. San Martin	-	-	-	3	-	8	3	-	-	5	11	30	4,2%
Av. San Martin	3	-	-	-	-	3	-	-	-	5	4	15	2,1%
R. S. Caetano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
Pelourinho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	18	8	16	11	210	83	5	24	85	223	715	100,0%
%	4,5%	2,5%	1,1%	2,2%	1,5%	29,4%	11,6%	0,7%	3,4%	11,9%	31,2%	100,0%	

Motivo de Viagem

A Tabela 1.3.1.8 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões mostra que predominam os motivos relacionados com o: comércio varejista englobando 28,8% do total; comércio atacadista com 15,2%; consumidor com 10,1%; e indústria com 11,5% . O alto grau de motivo “sem resposta” abrangendo 34,0% do total, pode-se atribuir pela incidência de caminhões vazios. Neste posto de pesquisa, é pequena a participação das viagens com motivo Porto de Salvador, abrangendo apenas 0,4% do total pesquisado.

Analizando-se os corredores viários mais utilizados, caracterizados pela Av. Suburbana com 43,4% do total pesquisado, Vias de Calçada e Mares com 29,0% e Av. Oscar Pontes/Av. França/Vias de Comércio com 16,4%, verifica-se em todos eles os motivos de viagens predominantes ocorrem devido ao comércio varejista, seguido de atacadista, indústria e ao consumidor diretamente, vindo ao encontro do uso e ocupação do solo existente.

A Tabela 1.3.1.9 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.1.10 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que a maioria das viagens é efetuada para realizar entrega apenas em um local representando 31,9% do total de caminhões desse posto de pesquisa, seguida daquelas com entrega em mais de dez locais que abrangem 16,6%, e 25,3% entre dois a dez locais. Outros 26,2% não respondem, por estarem sem carga principalmente.

Além disso, foi também diagnosticado que a frequência dessas viagens é diária, representando 48,1% do total pesquisado. As viagens semanais contabilizaram 28,4% e os 23,5% restantes efetuam viagens mensais, anuais ou eventuais, como apresenta a Tabela 1.3.1.11 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Análise.

Das 548 viagens geradas em Salvador, que representam 76,6% do total de caminhões pesquisados, 29,0% fazem entrega em um só local e 56,6% realizam viagens diárias. Esses altos índices de viagens individualizadas efetuadas por caminhões de dois eixos, devem ocorrer pelo reflexo da tipologia e porte dos estabelecimentos comerciais existentes, que são geralmente pequenos e, conseqüentemente, muitos deles não devem possuir espaço para estoque e aporte financeiro, tomando como referência as instalações verificadas principalmente no Subúrbio Ferroviário.

A Figura 1.3.1.4 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino ao Subúrbio Ferroviário, Calçada, Comércio, Península Itapagipe, Porto de Salvador e aos DINURBs lindeiros à rodovia BR324, além de Simões Filho.

TABELA 1.3.1.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	-	54	75	144	56	219	548	76,6%
RMS	-	11	8	29	11	8	67	9,4%
MACRO RMS	-	8	13	19	-	5	45	6,3%
OUTROS MUNIC BA	-	-	8	8	5	8	29	4,1%
CE	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
ES	-	-	3	3	-	-	6	0,8%
MG	-	-	-	3	-	-	3	0,4%
PA	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
PE	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
SP	3	-	2	-	-	-	5	0,7%
SE	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	3	82	109	206	72	243	715	100,0%
%	0,4%	11,5%	15,2%	28,8%	10,1%	34,0%	100,0%	

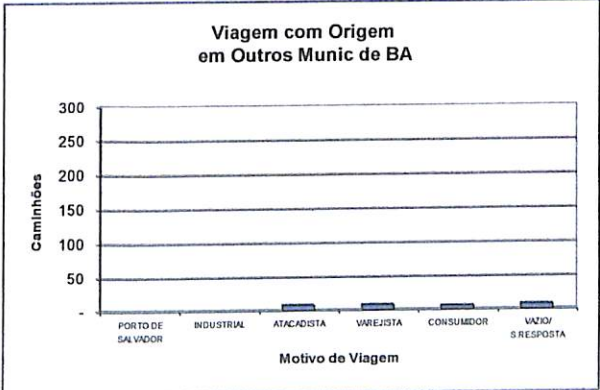
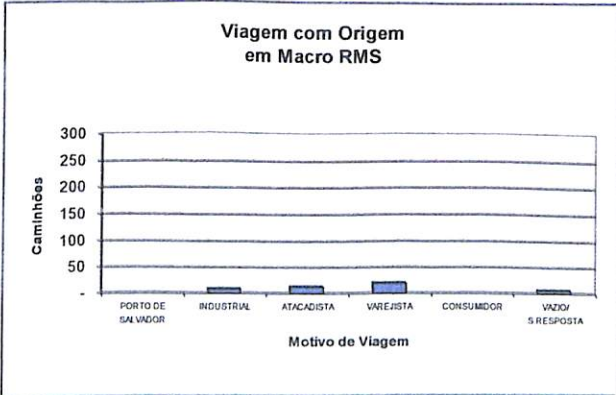
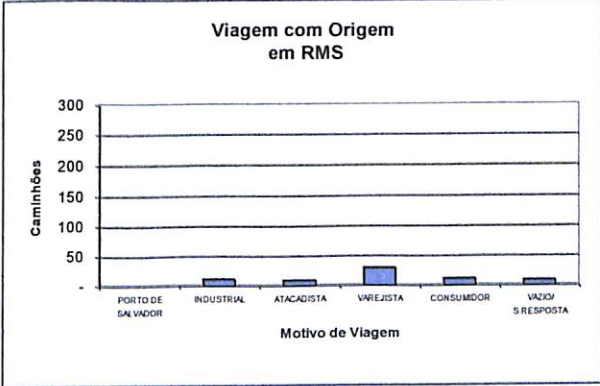
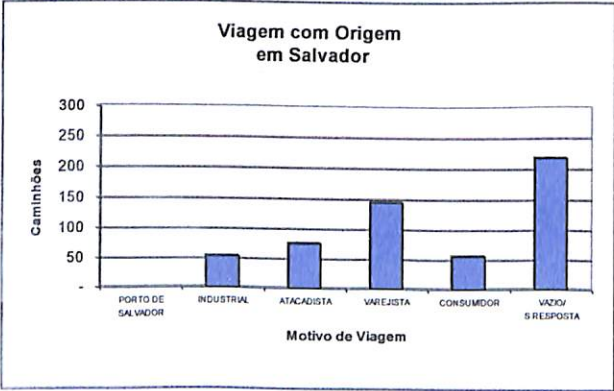
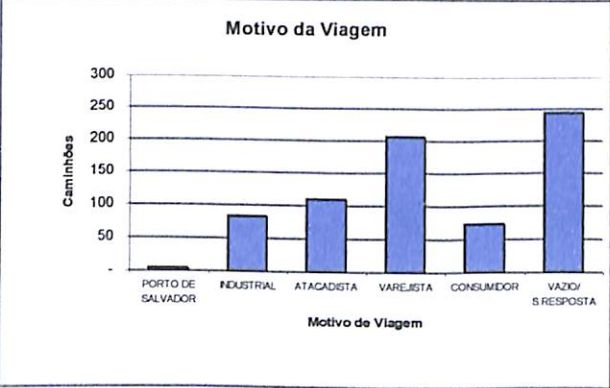


TABELA 1.3.1.9
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM							
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO /S.RESPOSTA	TOTAL POR DESTINO	%
Vias de Calçada	-	5	18	28	5	8	64	9,0%
Av. Oscar Pontes	-	11	19	33	8	21	92	12,9%
Av. França	-	5	3	-	3	11	22	3,1%
Vias de Comércio	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
Av. Bonocô	-	-	3	6	-	5	14	2,0%
Av. do Contorno	-	5	-	8	3	-	16	2,2%
Av. Suburbana	-	36	45	88	31	110	310	43,4%
Vias de Mares/ Vd. Motoristas	3	17	18	35	16	54	143	20,0%
BR324/ Av. S. Martim	-	3	-	8	3	16	30	4,2%
Av. S. Martim	-	-	3	-	-	12	15	2,1%
R. S. Caetano	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
Pelourinho	-	-	-	-	-	3	3	0,4%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	3	82	109	206	72	243	715	100,0%
%	0,4%	11,5%	15,2%	28,8%	10,1%	34,0%	100,0%	

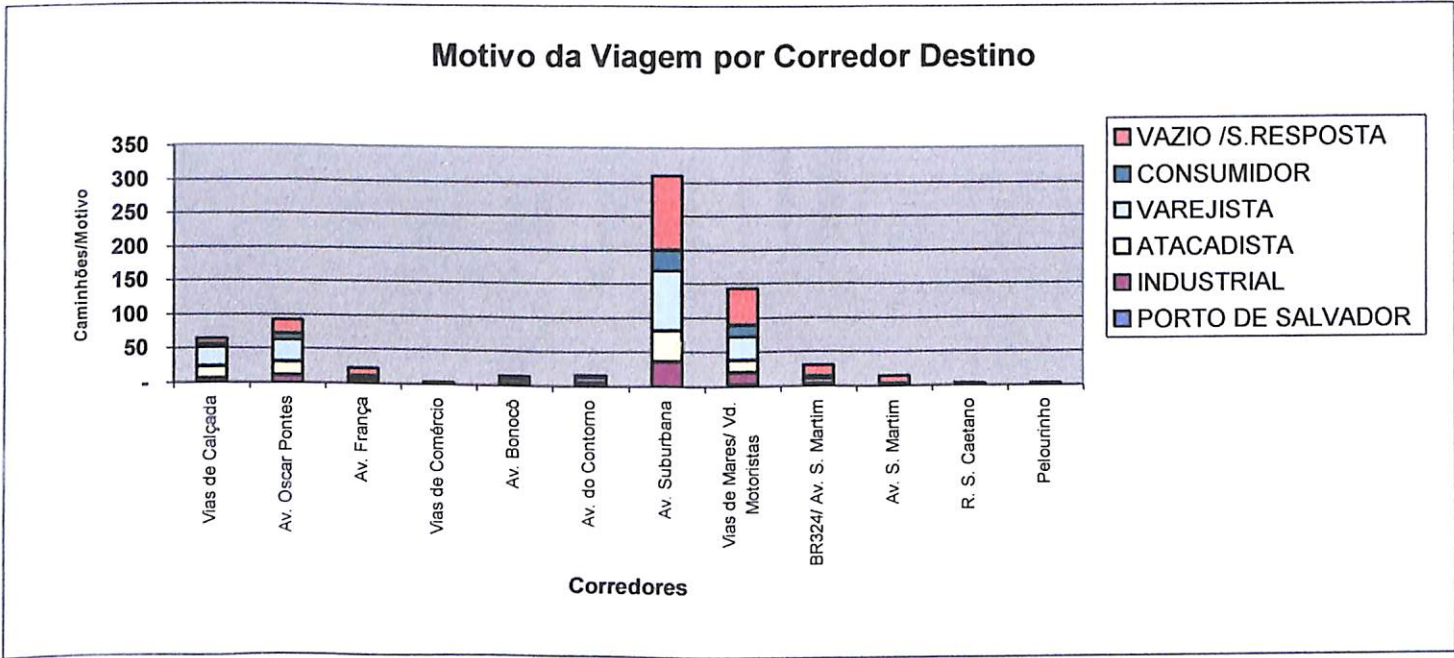


TABELA 1.3.1.9 x1s DESTINO X MOTIVO

TABELA 1.3.1.10
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	SEM RESPOSTA(1)		
SALVADOR	159	40	54	43	86	166	548	76,6%
RMS	33	8	5	8	5	8	67	9,4%
MACRO RMS	11	5	3	3	19	4	45	6,3%
OUTROS MUNIC BA	13	3	-	3	3	7	29	4,1%
CE	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
ES	-	-	3	-	3	-	6	0,8%
MG	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
PA	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
PE	-	-	3	-	-	-	3	0,4%
SP	3	-	-	-	-	2	5	0,7%
SE	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
TOTAL POR LOCAIS DE ENTREGA	228	56	68	57	119	187	715	100,0%
%	31,9%	7,8%	9,5%	8,0%	16,6%	26,2%	100,0%	

(1) caminhões sem carga,a maioria.

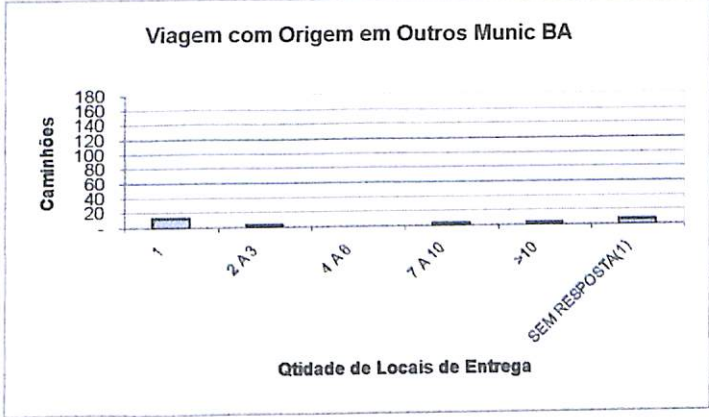
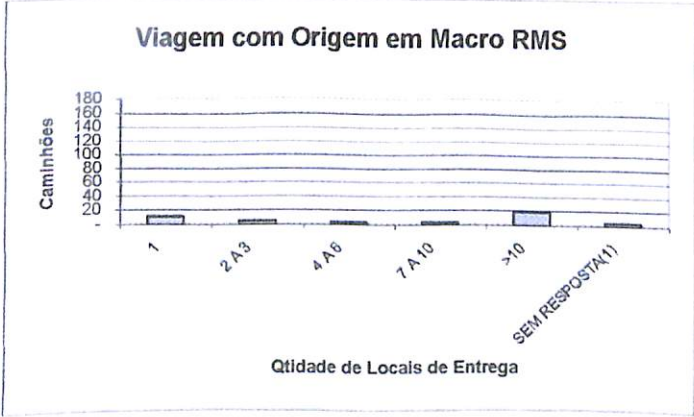
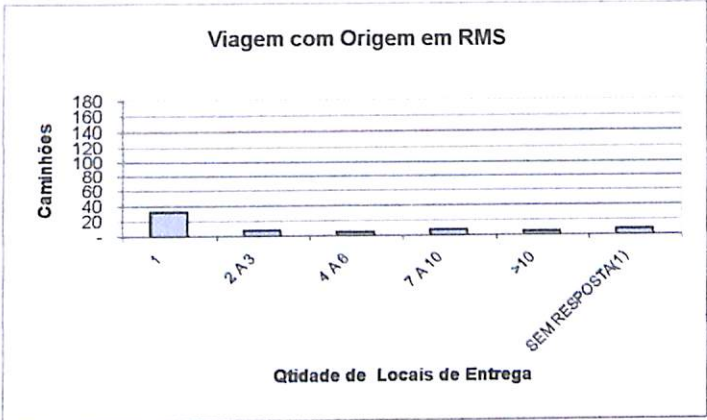
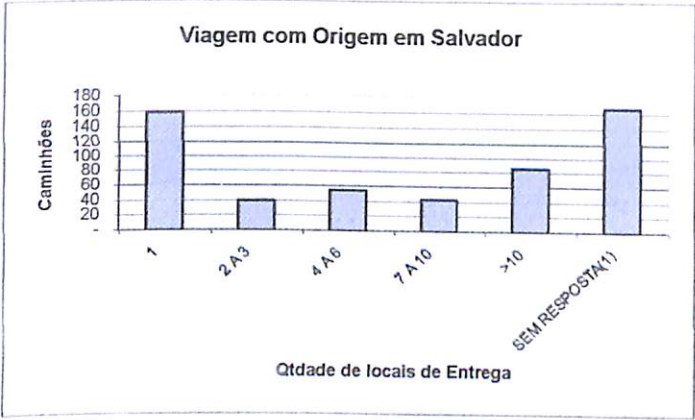


TABELA 1.3.1.11

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

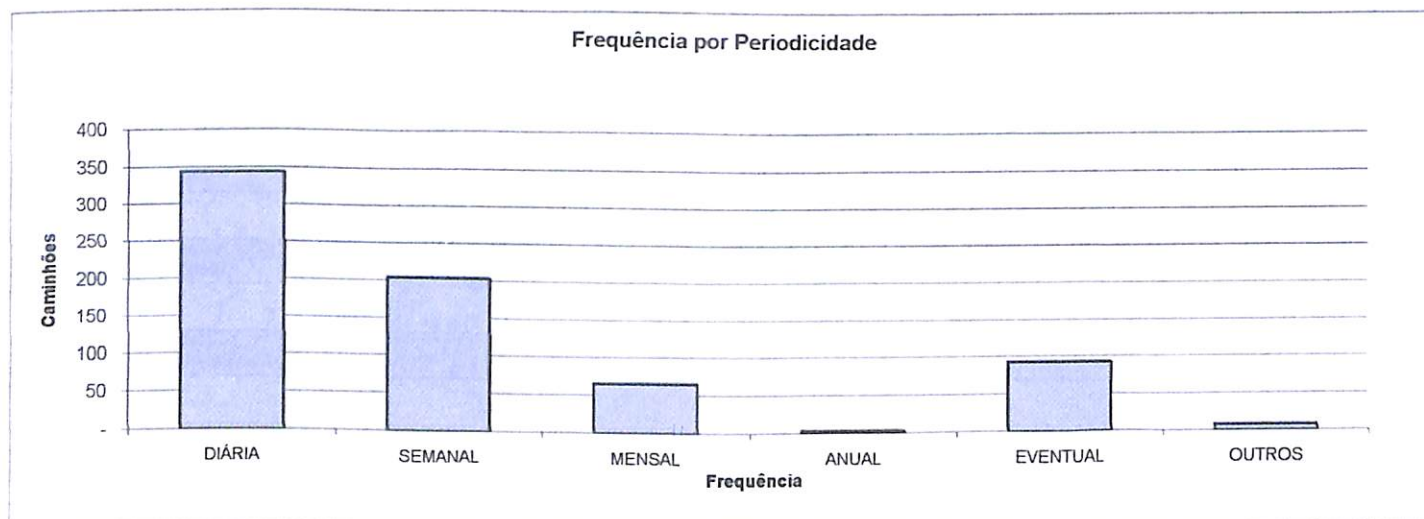
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

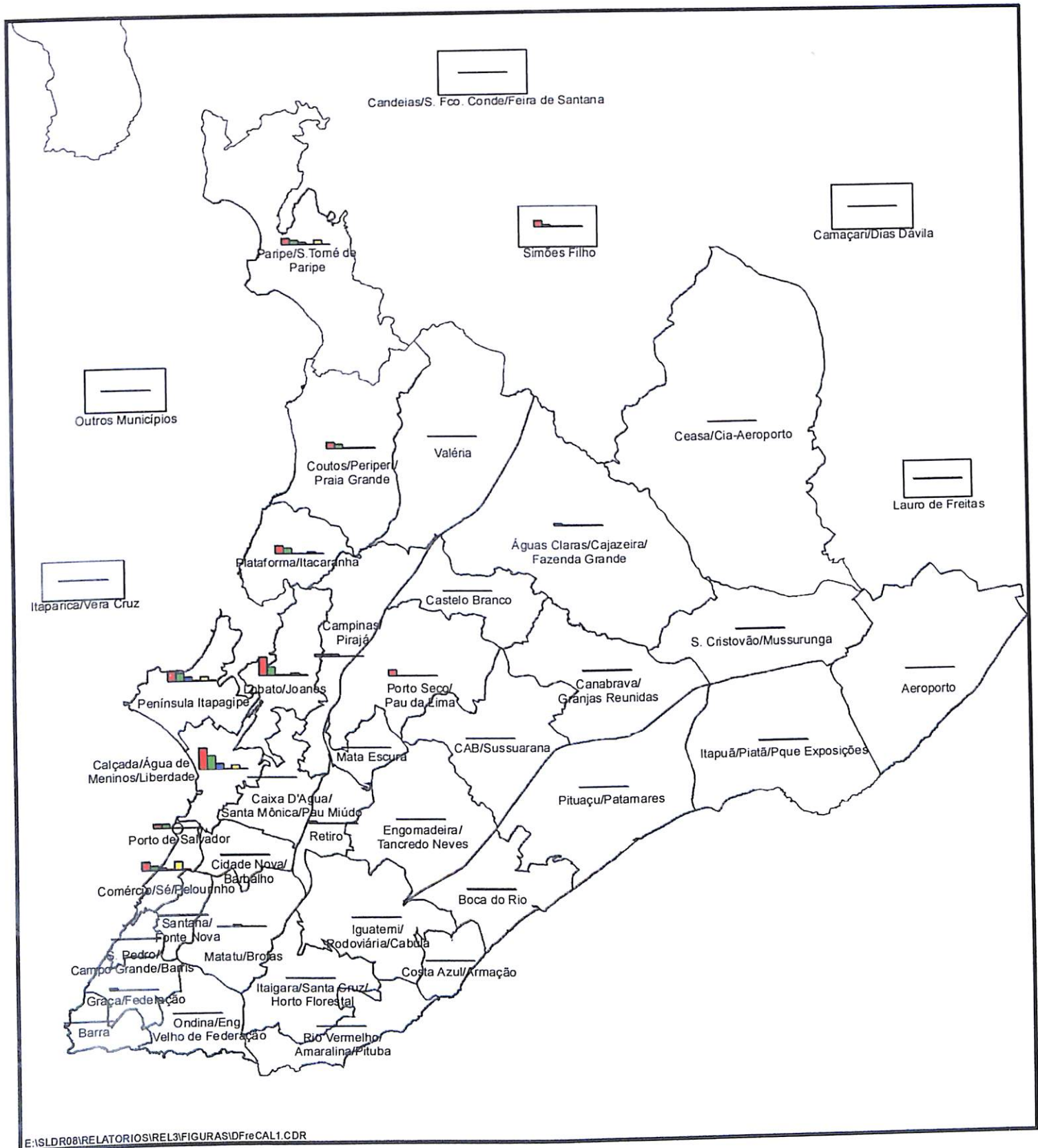
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA							%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL POR ORIGEM	
SALVADOR	310	126	40	-	67	5	548	76,6%
RMS	29	24	11	-	3	-	67	9,4%
MACRO RMS	5	29	3	-	5	3	45	6,3%
OUTROS MUNIC BA	-	21	5	-	3	-	29	4,1%
CE	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
ES	-	-	-	3	3	-	6	0,8%
MG	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
PA	-	-	3	-	-	-	3	0,4%
PE	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
SP	-	-	-	-	5	-	5	0,7%
SE	-	-	3	-	-	-	3	0,4%
TOTAL FREQUÊNCIA	344	203	65	3	92	8	715	100,0%
%	48,1%	28,4%	9,1%	0,4%	12,9%	1,1%	100,0%	





E:\SLDR08\RELATORIOS\REL3\FIGURAS\DFreCAL1.CDR

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.1.4
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto Calçada (1) - sentido San Martim / Calçada

Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permanece em Salvador mais de 36 horas, representando 70,1% do total pesquisado, dos quais 93,4% têm origem na cidade, como pode ser verificado na Tabela 1.3.1.12 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens.

Dessas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam-se as viagens diárias com 54,7% e semanais com 27,3%. A Tabela 1.3.1.13 apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Esses resultados são decorrentes do alto volume de viagens urbanas de caminhões que realizam trajetos exclusivamente internos à cidade, como foi caracterizado anteriormente.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.1.5 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram. As mais solicitadas ocorreram nas macrozonas de: Calçada, Península Itapagipe, Lobato/Joanes, Campinas/Pirajá, Porto Seco/ Pau da Lima, além das macrozonas do Subúrbio Ferroviário, Valéria e Comércio.

Nesses locais, onde estão as áreas de interesse de caminhões não existem atualmente espaços adequados para a operação de carga/descarga, com exceção das áreas dos DINURBs onde as transportadoras e as indústrias possuem geralmente espaços para estacionamento de caminhões.

Em Calçada, Península Itapagipe, Lobato/Joanes, Subúrbio Ferroviário e Comércio, os caminhões utilizam espaços na via pública para realizar a operação de carga/descarga. A maioria dessas vias não possuem sinalização adequada para essa finalidade, provocando considerável redução na capacidade viária. No caso da Av. Suburbana, o estacionamento indiscriminado dos caminhões tem gerado também problemas de segurança de trânsito.

TABELA 1.3.1.12

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANENCIA EM SALVADOR						SEM RESPOSTA	TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h				
SALVADOR	40	11	8	11	468		10	548	76,6%
RMS	32	11	-	-	19		5	67	9,4%
MACRO RMS	13	13	8	3	8		-	45	6,3%
OUTROS MUNIC BA	5	10	3	8	3		-	29	4,1%
CE	3	-	-	-	-		-	3	0,4%
ES	-	-	-	3	3		-	6	0,8%
MG	-	-	-	3	-		-	3	0,4%
PA	-	-	-	3	-		-	3	0,4%
PE	-	-	3	-	-		-	3	0,4%
SP	-	-	3	2	-		-	5	0,7%
SE	3	-	-	-	-		-	3	0,4%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	96	45	25	33	501		15	715	100,0%
%	13,4%	6,3%	3,5%	4,6%	70,1%		2,1%	100,0%	

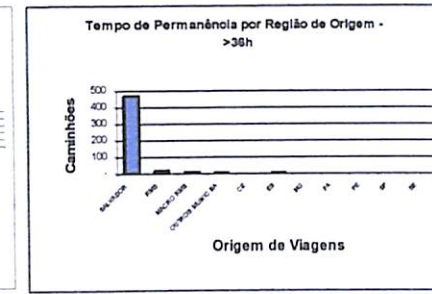
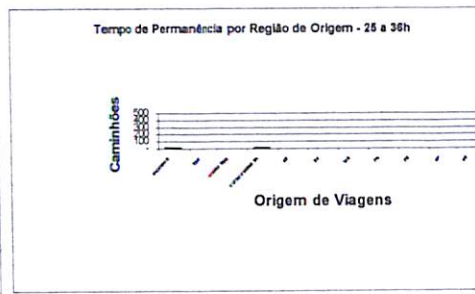
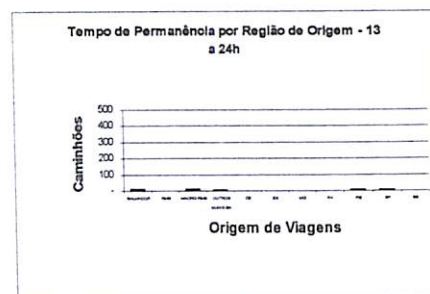
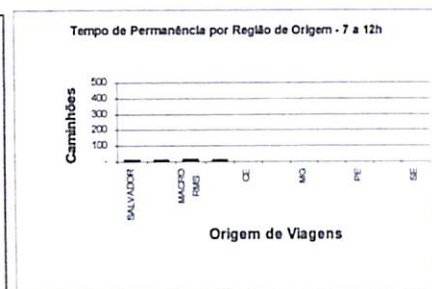
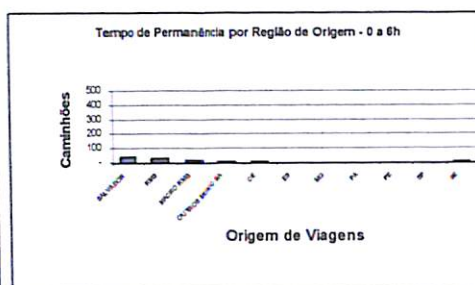
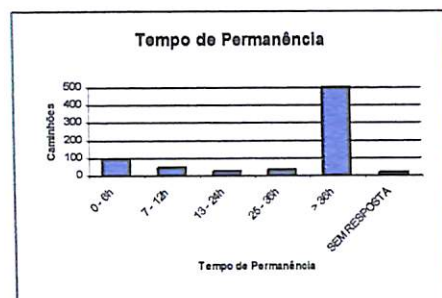


TABELA 1.3.1.13

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada

Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	40	11	3	3	274	13	344	48,1%
SEMANAL	27	20	8	11	137	-	203	28,4%
MENSAL	13	9	3	8	32	-	65	9,1%
ANUAL	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
EVENTUAL	14	5	8	11	52	2	92	12,9%
OUTROS	2	-	3	-	3	-	8	1,1%
TOTAL POR TEMPO	96	45	25	33	501	15	715	100,0%
%	13,4%	6,3%	3,5%	4,6%	70,1%	2,1%	100,0%	

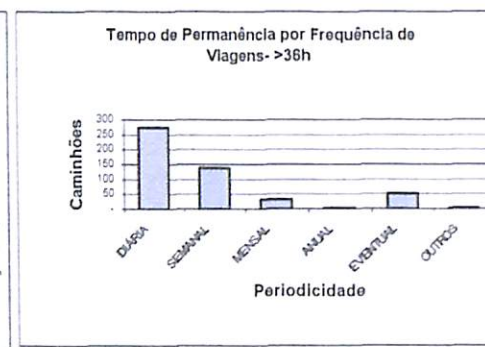
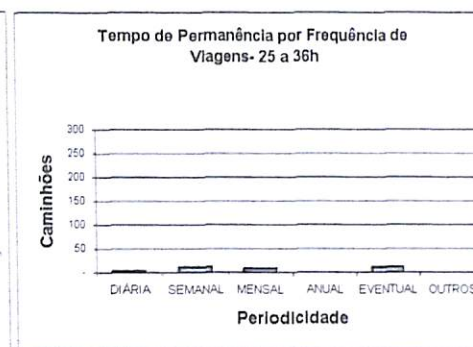
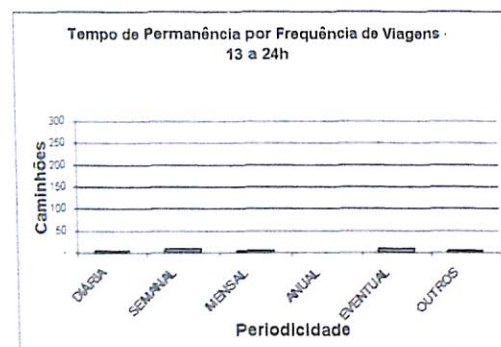
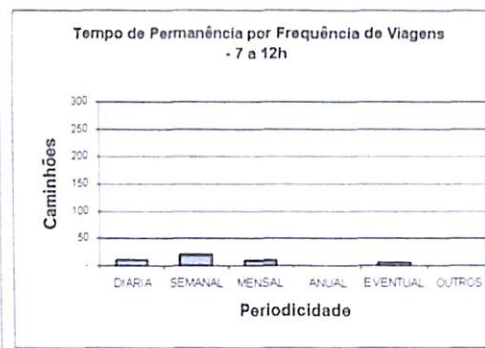
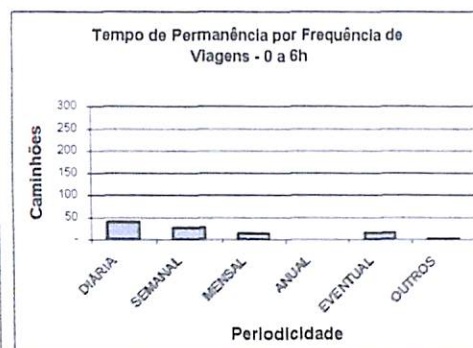
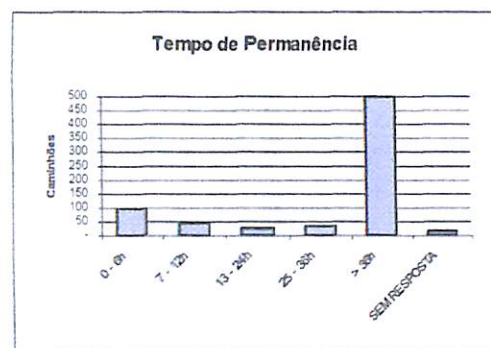


TABELA 1.3.1.12e13.xlsFreq x Perm



Figura 1.3.1.5
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto Calçada (1) - sentido San Martim / Calçada



200
100

✓ **Calçada 2** (Calçada/Subúrbio - San Martim)

Analizando a movimentação dos caminhões que passaram pelo posto de pesquisa, pode-se observar que cerca de 74% do total de caminhões pesquisados têm o/d em Salvador, constituindo viagens urbanas geradas em Calçada, Península Itapagipe, Comércio e Lobato/Joanes, para o abastecimento dos estabelecimentos comerciais existentes nos bairros lindeiros à Av. San Martim e à rodovia BR 324, além dos municípios da RMS.

Foram transportados, basicamente, produtos alimentícios e metalúrgico / químicos / elétrico / máquinas e autopeças, além de materiais de construção para atender aos comércios atacadista, varejista e consumidor numa proporção semelhante. Também foi verificada uma grande quantidade de caminhões sem carga, devido ao retorno de entrega de mercadorias exigidos pelas características do porte e tipo dos estabelecimentos comerciais que não possuem, em geral, espaços para estocagem de produtos e/ou por se tratar de alimentação exigem entregas mais freqüentes.

O fato da maioria dos caminhões realizarem viagens de curta distância e, ao mesmo tempo pela densidade de estabelecimentos comerciais existentes na área de influência do posto de pesquisa, supõe-se que os transportadores têm maiores condições para otimizar a realização dessas viagens, possibilitando na mesma viagem efetuar entregas em mais de um local, mesmo que diariamente ou semanalmente.

A participação de volume de caminhões na composição do tráfego, desse local, é em média 8% em relação ao total de veículos que por ali passaram, ressaltando que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 09:00 e 18:00 horas. Além disso, o desempenho do sistema viário principal de Calçada, Península Itapagipe e Lobato/Joanes, é prejudicado pela alta incidência de interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões na via para a operação de carga/descarga, pois a maioria dos estabelecimentos comerciais ali localizados não possuem área própria para tal.

Origem/Destino das Viagens

Nos movimentos de caminhões constatados no sentido 2 do posto Calçada, predominam aqueles de característica urbana conforme apresenta a Figura 1.3.1.6 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona, onde os caminhões de dois eixos são a grande maioria. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

Do total de 938 viagens de caminhões pesquisados no período, no posto **Calçada 2** localizado no Largo do Tanque (sentido Vd. dos Motoristas/Av. San Martin), as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, como

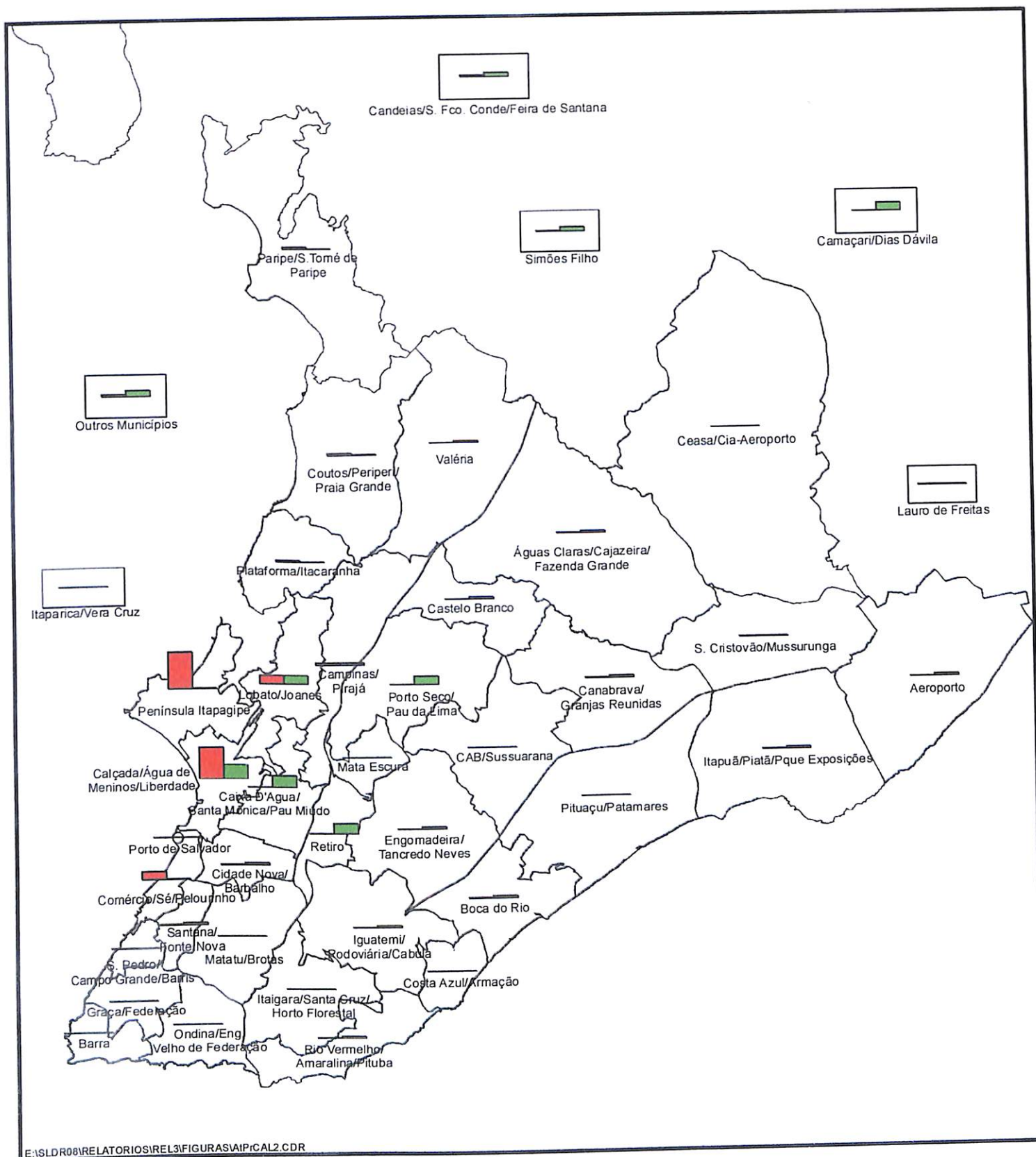
apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.1.7 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 35,6% geradas na macrozona Península de Itapagipe;
- 32,2% em Calçada /Água de Meninos/Liberdade;
- 13,5% na região do Subúrbio Ferroviário que é composto pelas macrozonas Paripe, Periperi/Coutos, Plataforma/Itacaranha e Lobato/Joanes;
- 7,1% em Comércio/Sé/Pelourinho;

Os principais **destinos** ficaram assim caracterizados:

- 24,0% foram para as regiões que compõe os DINURBs ao longo da BR 324, como as macrozonas de Retiro, Campinas/Pirajá, Mata Escura, Porto Seco, Castelo Branco, Valéria, Águas Claras/Fazenda Grande;
- 13,4% dirigiram-se à macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade;
- 12,2% foram para a macrozona Caixa D'Água/ Santa Mônica /Pau Miúdo;
- 16,0% com destino à RMS, principalmente para a macrozona de Camaçari/Dias D'Ávila que também agrega as regiões de Alagoinhas, São Sebastião do Passe/Catu/Mata de São João e Nazaré/Sto. Antônio de Jesus, componentes da Macro Região Metropolitana de Salvador.



E:\SLDR08\RELATORIOS\REL3\FIGURAS\WP\CAL2.CDR

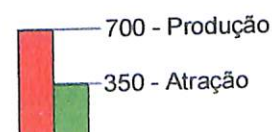
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.1.7

Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto Calçada (2) - sentido Calçada / San Martim

Legenda

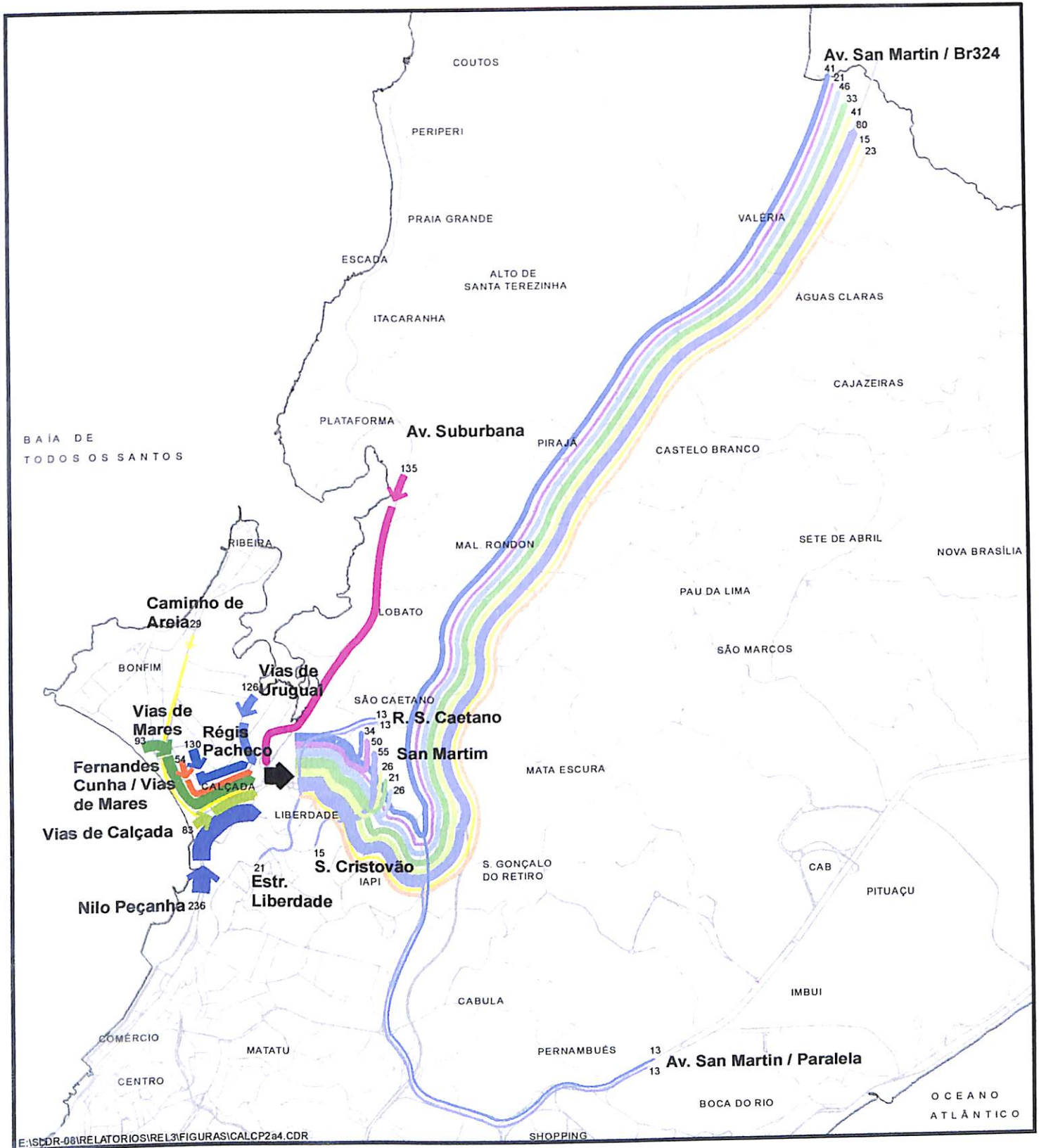


Corredores Viários Utilizados

Para a distribuição dessas viagens, os caminhões utilizaram determinados corredores viários, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.1.14 e ilustrados na Figura 1.3.1.8 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.1.15 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 28,5% das viagens utilizaram as vias de acesso à R. Nilo Peçanha como corredor de origem e dirigiram-se principalmente à: macrozona Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo utilizando a Av. San Martin e Estr. da Liberdade; áreas lindeiras à BR 324 sobretudo para Retiro, Porto Seco/Pau da Lima; e à RMS, principalmente para a macrozona Camaçari/Dias D'Ávila;
- 41,5% serviram-se das Vias de Calçada e da rede viária básica da Península Itapagipe como corredores de origem para dirigirem-se principalmente à: macrozona de Lobato/Joanes através da Av. Suburbana; macrozonas situadas ao longo da Av. San Martin; e áreas lindeiras à BR 324 sobretudo para Retiro e Porto Seco/Pau da Lima utilizando o eixo da Av. San Martin/BR 324, além do destino à RMS;
- 14,4% apoiaram-se no corredor de origem Av. Suburbana/Vd. Motoristas, para irem principalmente ao Largo do Tanque/Liberdade, e à macrozona Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo principalmente pela Av. San Martin;
- 13,4% usaram como suporte as Vias de Uruguai/Vd. Motoristas como corredores de origem, dirigindo-se aos mesmos destinos acima mencionados.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.1.8
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto Calçada (2) - sentido Calçada / San Martin

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

TABELA 1.3.1.14
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO													TOTAL ORIGEM	%
	Av. S. Martin	Av. S. Martin/ BR324	Av. S. Martin/ Av. Barros Reis	Av. S. Martin/ Av. Bonocó	Av. S. Martin/ Av. Paralela	Estr. Liberdade	R. S. Cristóvão	R. S. Caetano	Vias de Calçada/ Lgo do Tanque	Av. Suburbana	Vias de Mares	Av. Bonocó/ Av. Oscar Pontes			
Av. Suburbana/Vd. Motoristas	50	21	10	3	10	10	10	8	10	3	-	-		135	14,4%
Vias de Uruguai/Vd. Motoristas	26	46	10	-	5	8	8	10	10	-	3	-		126	13,4%
Vias de Mares	10	23	5	-	-	3	-	3	10	-	-	-		54	5,8%
Av. Caminho de Areia	8	15	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-		29	3,1%
R. Fernandes da Cunha/Vd. Motoristas	21	34	8	3	3	8	5	8	3	-	-	-		93	9,9%
R. Régis Pacheco	34	41	8	8	13	-	8	13	5	-	-	-		130	13,9%
Vias de Calçada	26	41	3	-	-	3	5	5	-	-	-	-		83	8,8%
R. Nilo Peçanha	55	80	8	-	13	21	15	13	13	10	5	3		236	25,2%
Av. Frederico Pontes	3	8	5	-	3	3	3	3	3	-	-	-		31	3,3%
Av. Bonocó/Av. Fred. Pontes	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-		6	0,6%
Av. do Contorno	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-		3	0,3%
R. S. Caetano	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-		6	0,6%
R. S. Cristóvão	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-		6	0,6%
TOTAL DESTINO	236	315	60	14	47	59	54	66	63	13	8	3		938	100,0%
%	25,2%	33,6%	6,4%	1,5%	5,0%	6,3%	5,8%	7,0%	6,7%	1,4%	0,9%	0,3%		100,0%	

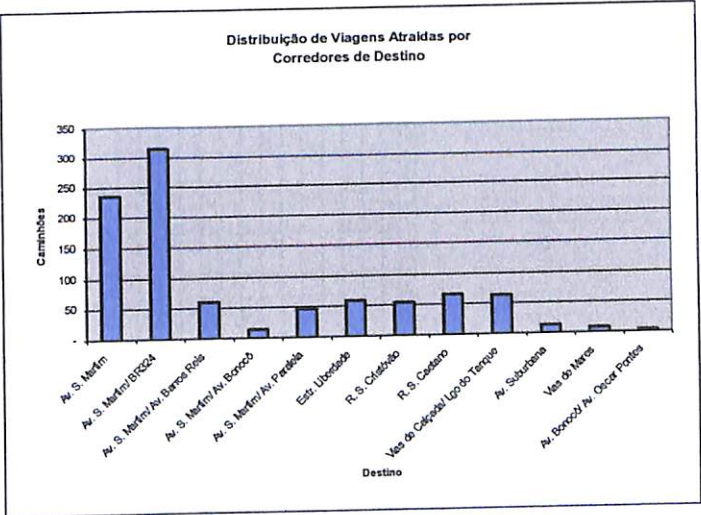
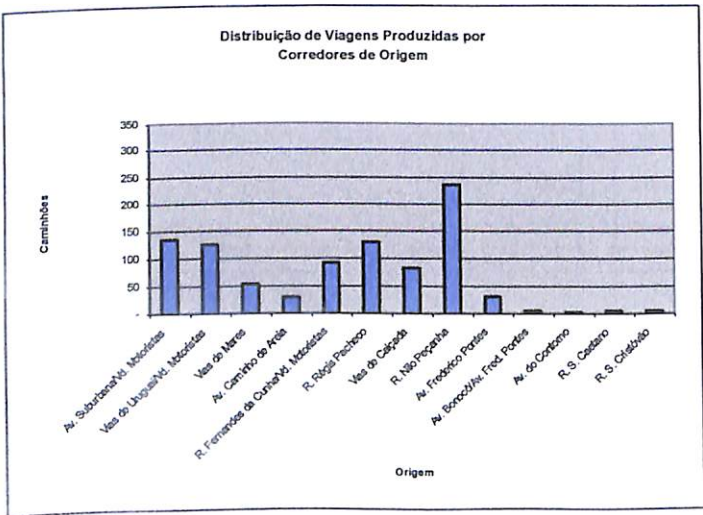


TABELA 1.3.1.15
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin

Análise do Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																																							
	Paritizada Espigão	Paritizada, Torre de Paritizada de Maré	Codrua/Paritizada/Prata Grande	Plataforma/Cacareuzinho	Lobato/Jonas	Calçada/Água de Menina/Liberdade	Comércio/S. Pelourinho	Barras	Rio Vermelho/Alameda/Flubas	Raposa/Santa Cruz/Porto Flandres	Ignatius/Rodolfo/Cabula	Metatu/Brasas	Santa Maria/Fonte Nova	Cidade Nova/Barbudo	Caba D'Água/Santa Mônica/Pau Meado	Rodão	Campina/Pirajá	Meia Escuro	Porto Seco/Pau de Lima	Castelo Branco	Valéria	Água Clara/Calçada/Água Grande	Canabreia/Orengas Reunidas	CAB/Susuaruna	Engomadeira/Fernando Neves	Costa Azul/Alameda	Boca do Rio	Raposa/Paritizada/Paritizada	S. Cristóvão/Museu/Aranga	Casa/Cla-Aeroporto	Aeroporto	Carneiros/Alas D'Água	Santos Filho	Candilias/ Fco. Conde	Outros	Porto de Salvador	Total ORIGEM	%		
Av. Suburbana/Vel. Motoristas	-	-	-	3	9	12	-	-	5	3	5	-	3	3	47	5	-	-	3	3	-	3	3	-	-	3	3	5	-	-	-	7	-	7	3	-	125	14,4%		
Vias de Univas/Vel. Motoristas	3	-	-	-	5	14	-	3	-	-	5	-	-	-	3	10	17	5	-	0	-	3	3	3	3	3	-	3	-	-	5	18	3	3	5	-	128	13,4%		
Vias de Menas	-	-	-	-	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	13	-	3	-	3	-	3	3	3	-	-	-	-	-	-	5	3	7	5	-	54	6,8%		
Av. Carmo/da Anísia	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	4	-	3	-	29	3,1%		
R. Fernandes da Cunha/Vel. Motoristas	-	-	3	-	10	13	-	3	-	-	3	-	3	3	5	10	-	-	10	3	3	3	-	-	-	-	3	-	-	3	5	-	-	10	-	82	9,9%			
R. Rêgo Pacheco	-	-	-	-	23	13	-	-	3	-	-	5	3	3	10	8	5	-	18	-	-	5	-	5	-	5	-	3	-	-	5	10	3	5	3	-	130	13,8%		
Vias de Calçada	-	3	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	3	13	8	5	-	0	-	-	-	-	5	-	5	-	-	-	3	-	-	7	13	5	-	82	9,9%		
R. Nilo Pecanha	5	5	-	3	13	38	-	3	3	-	-	7	3	26	26	5	-	12	3	3	7	-	3	3	3	-	5	3	-	3	22	8	8	13	3	218	20,2%			
Av. Frederico Pontes	-	-	-	-	-	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	3	-	-	2	-	-	-	-	3	-	3	3	-	-	-	-	3	-	31	3,3%
Av. Bonocó/Av. Fred. Pontes	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%		
Av. do Contorno	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	0,3%		
R. S. Castano	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%		
R. S. Cristóvão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%		
Total DESTINO	8	8	3	8	63	128	3	6	11	6	18	5	18	21	114	83	20	3	68	12	12	19	11	6	18	6	12	10	6	3	22	78	29	43	80	3	898	100,0%		
%	0,9%	0,9%	0,3%	0,9%	7,2%	13,4%	0,3%	0,6%	1,2%	0,6%	1,7%	0,5%	1,7%	2,2%	12,2%	9,9%	2,1%	0,3%	7,0%	1,3%	1,3%	2,0%	1,2%	0,8%	1,6%	0,6%	1,3%	1,1%	0,6%	0,3%	2,3%	8,3%	3,0%	4,6%	8,3%	0,3%	100,0%			

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analizando-se a Tabela 1.3.1.16 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, foi notado que no posto Calçada 2 a predominância dos produtos transportados é caracterizada por: alimentação/bebidas com 31,2% do total das viagens; produtos metalúrgico/químicos/elétrico/máquinas e autopeças com 11,7%; e material de construção abrangendo 9,2%. A incidência de caminhões vazios foi de 25,8% do total de viagens pesquisadas.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou uma diversidade de tipos, destacando-se: 15,4% do tipo fracionada carregando principalmente os produtos alimentícios e materiais de construção; 8,0% perecível/refrigerada com produtos alimentícios; 5,5% granel-sólida composta de produtos alimentícios e materiais de construção. Outros tipos de carga totalizaram 36,4% compostos por produtos diversos. As viagens sem carga apresentaram índice de 22,9%.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.1.17 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.1.18 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, são confirmados os tipos de uso de solo que estão configurados ao longo dos corredores, bem como os tipos de estabelecimentos comerciais existentes e novas edificações sendo construídas nos bairros próximos ao posto de pesquisa.

Analizando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 25,2% das viagens utilizaram o corredor de acesso à R. Nilo Peçanha, onde estão localizados os comércios atacadistas e a Feira de S. Joaquim, transportando alimentação/bebidas além de diversos tipos de produtos;
- 14,4% dos caminhões serviram-se da Av. Suburbana/Vd. dos Motoristas, cujo uso do solo é caracterizado por diversos tipos de comércios localizados ao longo da avenida, além de outras pequenas atividades comerciais que servem aos bairros do Subúrbio Ferroviário, transportando alimentos, materiais de construção, produtos metalúrgicos, químicos e elétricos;
- 13,9% utilizaram a R. Régis Pacheco que atravessa o subcentro de Calçada, transportando principalmente alimentação/bebidas, materiais de construção, eletrodomésticos além de produtos metalúrgicos e químicos entre outros;
- 13,4% usaram as Vias de Uruguai/Vd. dos Motoristas, levando principalmente produtos alimentícios e materiais de construção, além de diversos tipos de produtos;

- 9,9% dos caminhões apoiaram-se na R. Fernandes da Cunha/Vd. Motoristas, carregando sobretudo produtos alimentícios entre outros; e
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 33,6% do total de viagens dirigiram-se ao corredor de destino Av. San Martin/BR 324 transportando sobretudo alimentação/bebidas além de materiais de construção, produtos metalúrgicos, químicos e do setor de autopeças, para as macrozonas de Salvador lindeiras à rodovia e para RMS;
- 25,2% se apoiaram na Av. San Martim como corredor de destino, transportando alimentos e materiais de construção, além de eletrodomésticos, produtos metalúrgicos e químicos, a fim de abastecer os inúmeros comércios existentes na própria avenida e nos bairros lindeiros;
- 6,7% ficaram nas proximidades do Largo do Tanque levando produtos alimentícios aos diversos estabelecimentos de comércio ali existentes;
- 7,0% apoiaram-se na R. São Caetano, onde estão localizados os comércios de bairro, carregando principalmente produtos alimentícios; e
- em quaisquer desses corredores foi diagnosticado um volume significativo de caminhões sem carga.

TABELA 1.3.1.16

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

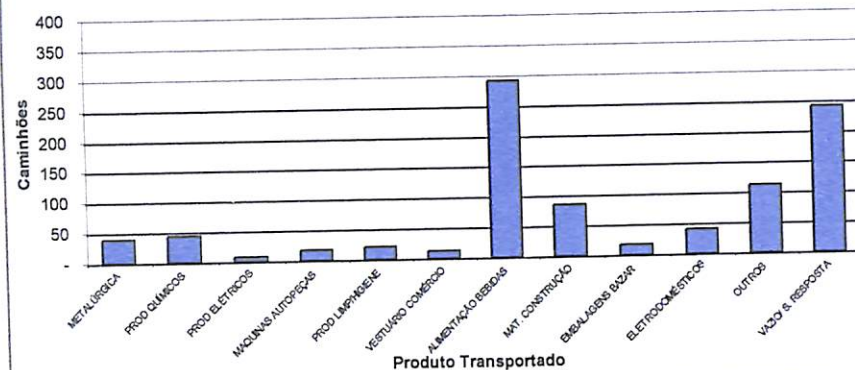
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS												TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALÚRGICA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO COMÉRCIO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODOM ÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/ S. RESPOSTA		
GRANEL - SÓLIDA	-	3	-	-	3	-	18	10	-	-	3	15	62	5,6%
GRANEL LÍQUIDA	-	8	-	-	3	-	13	-	-	-	3	-	27	2,9%
FRACIONADA	3	5	3	-	-	8	83	18	8	3	8	5	144	16,4%
SUPERDIMENSIONADA	-	-	-	-	-	-	5	-	-	3	-	-	8	0,9%
VIVA(ANIMAIS)	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
PERECÍVEL(REFRIGERADA)	-	-	-	-	-	-	72	-	-	-	-	3	76	8,0%
CONTAINER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	6	0,6%
PRODUTOS PERIGOSOS	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	16	1,7%
PRODUTOS	3	-	-	-	5	-	26	5	5	-	8	-	62	6,6%
VAZIO	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	209	216	22,9%
OUTROS	33	15	5	18	10	5	70	50	5	36	84	10	341	38,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	39	44	8	18	21	13	293	86	18	42	114	242	938	100,0%
%	4,2%	4,7%	0,9%	1,9%	2,2%	1,4%	31,2%	9,2%	1,9%	4,5%	12,2%	25,8%	100,0%	

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas

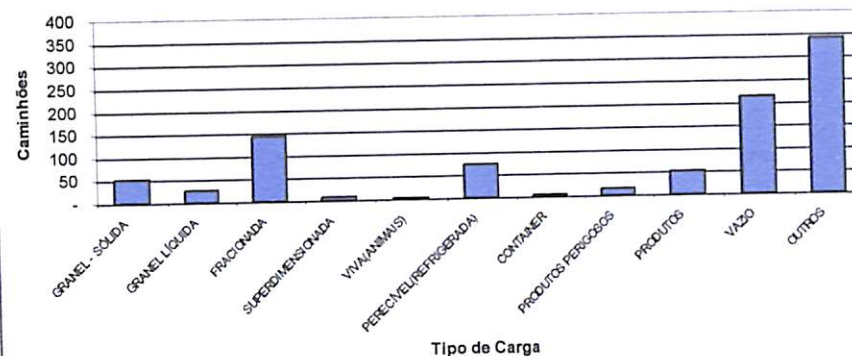


TABELA 1.3.1.17
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada /San Martin
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS												TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO COSMÉTICO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODO MÉTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
Av. Suburbana/Vd. Motoristas	4	4	2	-	5	3	26	21	3	3	23	41	135	14,4%
Vias de Urugua/Vd. Motoristas	13	5	-	5	5	-	26	15	-	8	23	26	126	13,4%
Vias de Mares	3	5	-	-	-	-	12	8	-	-	5	21	64	6,8%
Av. Carrinho de Areia	3	3	-	3	-	-	7	-	-	3	5	5	29	3,1%
R. Fernandes da Cunha/Vd. Motoristas	-	5	3	3	-	3	29	8	5	3	10	24	93	9,9%
R. Régia Pacheco	10	8	-	-	6	4	27	16	5	13	5	36	130	13,9%
Vias de Calçada	3	3	-	-	-	-	34	5	-	4	8	26	83	8,8%
R. Nilo Paganha	3	6	3	7	5	3	107	13	5	5	31	46	238	25,2%
Av. Frederico Pontes	-	3	-	-	-	-	10	-	-	-	4	14	31	3,3%
Av. Bonocó/Av. Prod. Pontes	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
Av. do Contorno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	0,3%
R. S. Caetano	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	6	0,6%
R. S. Cristóvão	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	39	44	8	18	21	13	293	68	18	42	114	242	938	100,0%
%	4,2%	4,7%	0,9%	1,9%	2,2%	1,4%	31,2%	9,2%	1,9%	4,6%	12,2%	25,8%	100,0%	

TABELA 1.3.1.17 emCOR X PROD

TABELA 1.3.1.18
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada /San Martin
Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS												VAZOR/ RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMPEZ/IGIENE	VESTUÁRIO COSMÉTICO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODOMÉSTICOS	OUTROS				
Av. San Martin	10	10	-	3	5	3	55	23	9	13	31	74	238	28,2%	
Av. San Martin/BR224	10	12	5	9	7	2	111	26	-	15	39	79	315	33,6%	
Av. San Martin/Barroa Reta	3	3	-	-	-	-	17	7	3	3	3	21	60	6,4%	
Av. San Martin/ Bonocô	5	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	14	1,6%	
Av. San Martin/ Paralela	-	8	-	-	-	-	13	8	3	-	5	10	47	5,0%	
Estr. da Liberdade	-	3	-	-	-	3	22	3	-	-	10	18	59	6,3%	
R.O. Cristovão	-	8	3	3	-	2	17	-	-	5	8	8	64	5,8%	
R.S. Caetano	3	-	-	-	3	3	24	5	-	3	10	15	66	7,0%	
Via do Calçada	8	-	-	-	-	3	24	5	-	3	5	15	63	6,7%	
Av. Suburbana	-	-	-	3	-	-	7	-	-	-	3	-	13	1,4%	
Via de Mares	-	-	-	-	3	-	3	-	-	-	-	2	8	0,9%	
Av.Bonocô/ Oscar Pontes	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	0,3%	
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	39	44	8	18	21	13	293	88	18	42	114	242	936	100,0%	
%	4,2%	4,7%	0,9%	1,9%	2,2%	1,4%	31,2%	9,2%	1,9%	4,5%	12,2%	25,8%	100,0%		

Motivo de Viagem

As principais causas geradoras das viagens estão apresentadas na Tabela 1.3.1.19 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões, onde é possível verificar que não há uma característica predominante entre as causas listadas, distribuídas da seguinte maneira: 25,6% das viagens relacionaram o comércio varejista como fator determinante da viagem; 23,9% relacionadas diretamente com o consumidor, 23,7% com o comércio atacadista e 10,8% com atividades industriais; o motivo “sem resposta” com 15,6% deve-se principalmente à presença de caminhões em carga.

Analisando-se os principais corredores viários de destino das viagens, já identificados anteriormente, verifica-se que:

- nos corredores Av. San Martin/BR 324 e Av. San Martin/Av. Barros Reis as viagens são determinadas pelas atividades de comércio atacadista e varejista, seguidas dos motivos relacionados diretamente ao consumidor; as viagens que possuem a Av. San Martin como corredor de destino possuem como principal motivo da viagem o consumidor, seguidas por comércio atacadista e varejista;
- o corredor formado pela R. São Caetano apresenta uma distribuição equilibrada de motivos de viagem entre comércios varejista e atacadista além da influência do motivo consumidor;
- as Vias de Calçada apresentam o comércio varejista como principal motivo das viagens com destino para essa região, seguido pelo consumidor e atacadista.

A Tabela 1.3.1.20 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.1.19
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	5	90	204	230	217	138	884	94,2%
RMS	-	5	3	3	7	-	18	1,9%
MACRO SALVADOR	-	3	3	2	-	-	8	0,9%
OUTROS MUNIC BA	-	-	3	3	-	8	14	1,5%
GO	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
PR	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
SP	-	3	-	2	-	-	5	0,5%
SE	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	5	101	222	240	224	146	938	100,0%
%	0,5%	10,8%	23,7%	25,6%	23,9%	15,6%	100,0%	

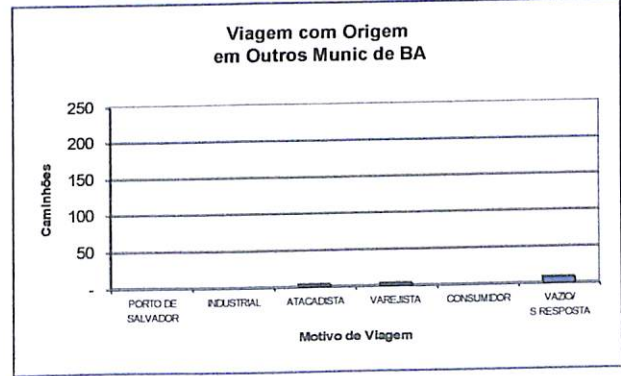
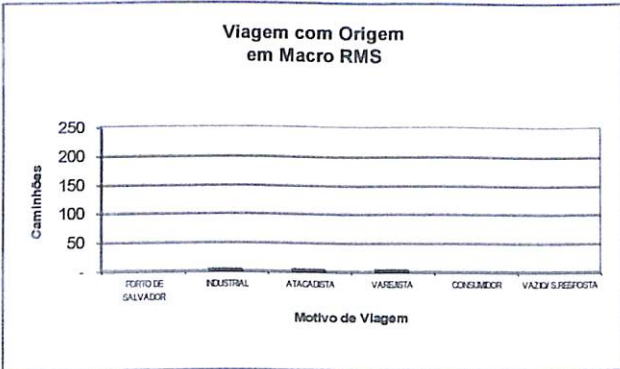
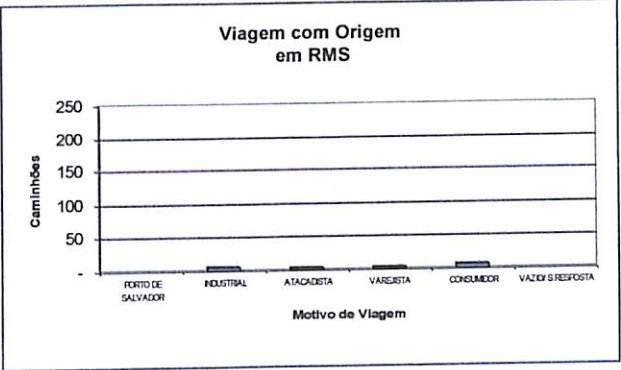
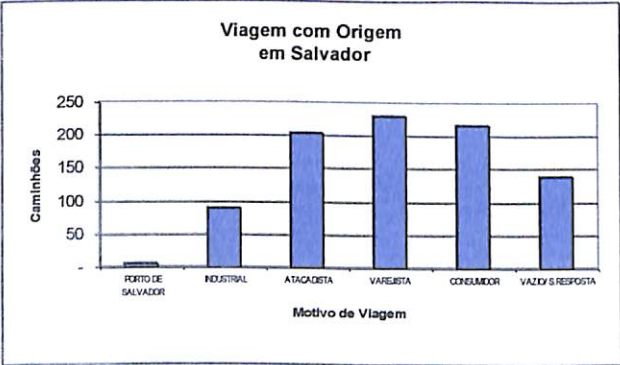
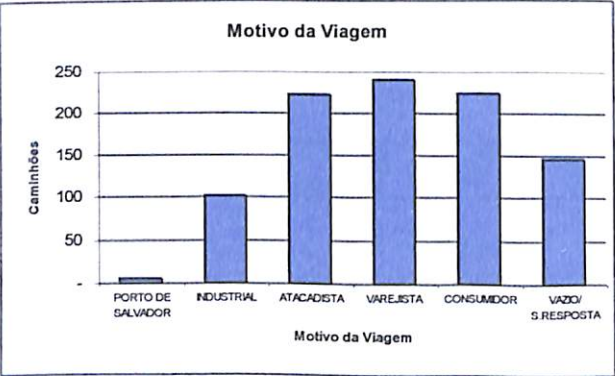


TABELA 1.3.1.20
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR DESTINO	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO /S.RESPOSTA		
Av. S. Martim	-	36	41	41	77	41	236	25,2%
Av. S. Martim/ BR324	5	38	83	76	62	51	315	33,6%
Av. S. Martim/ Av. Barros Reis	-	3	16	16	15	10	60	6,4%
Av. S. Martim/ Av. Bonocô	-	-	3	6	5	-	14	1,5%
Av. S. Martim/ Av. Paralela	-	3	13	10	13	8	47	5,0%
Estr. Liberdade	-	5	15	16	8	15	59	6,3%
R. S. Cristóvão	-	3	9	31	8	3	54	5,8%
R. S. Caetano	-	5	17	19	15	10	66	7,0%
Vias de Calçada	-	5	10	25	18	5	63	6,7%
Av. Suburbana	-	3	7	-	3	-	13	1,4%
Vias de Mares	-	-	5	-	-	3	8	0,9%
Av. Bonocô/ Av. Oscar Pontes	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	5	101	222	240	224	146	938	100,0%
%	0,5%	10,8%	23,7%	25,6%	23,9%	15,6%	100,0%	

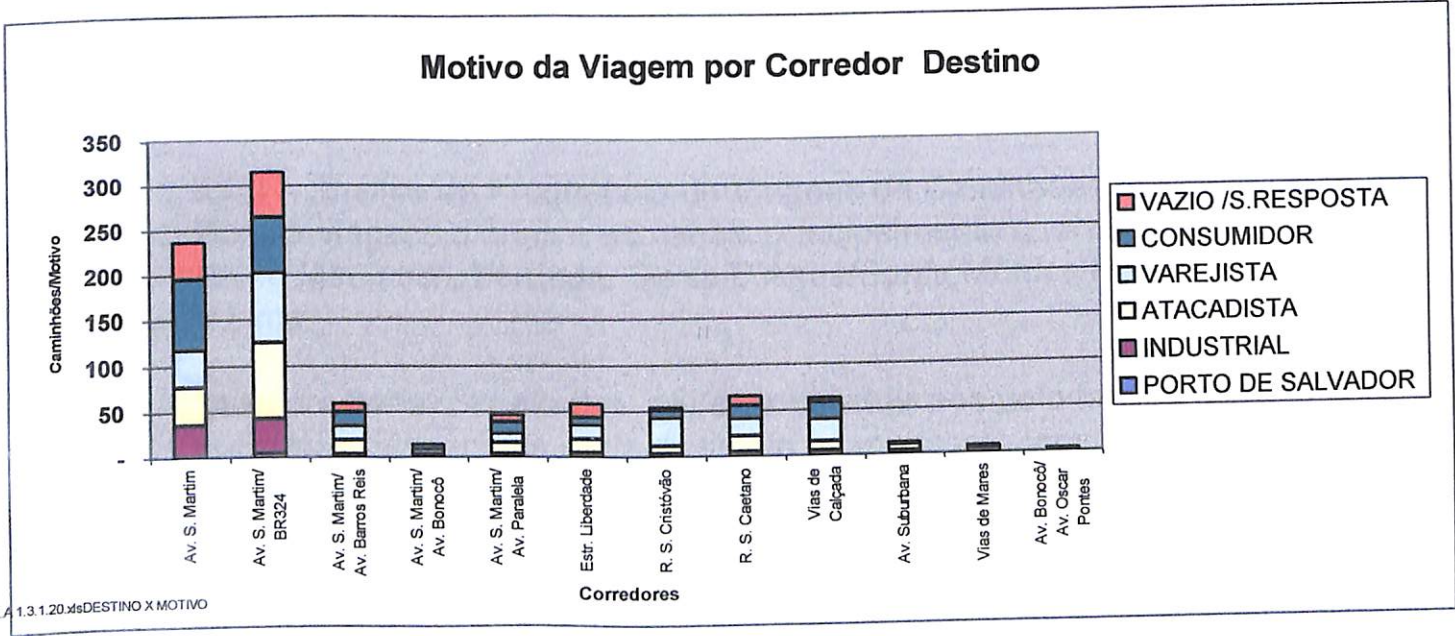


TABELA 1.3.1.20.xlsDESTINO X MOTIVO

Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.1.21– Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que existe uma diversificação da quantidade de locais de entrega por viagem executada, ao contrário do posto Calçada 1, que caracteriza-se pela grande maioria de viagens com apenas um local de entrega. A distribuição dessas quantidades configura-se da seguinte maneira: 26,4% das viagens possuem mais de dez locais de entrega; 22,4% fazem entregas em apenas um local; os caminhões que possuem 2 ou 3 locais de entrega totalizam 16,5%; 12,5% possuem de 4 a 6 locais de entrega, enquanto que as viagens com 7 a 10 destinatários apresentam índice de 12,2%. Outros 10,0% não respondem, por estarem sem carga principalmente.

Outro aspecto que caracteriza o tipo de viagem predominante é a frequência com que a mesma ocorre, onde foi possível diagnosticar que: as viagens diárias representam 48,3% do total pesquisado; 29,2% são viagens semanais; as viagens mensais apresentam índice de 14,2% e as frequências anuais, eventuais e outros casos somam 8,3%, como apresenta a Tabela 1.3.1.22 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens.

Do total de caminhões pesquisados nesse posto, 94,2% (884 viagens) são geradas em Salvador. Assim, é correto afirmar que são essas viagens que caracterizam o posto, e portanto, possuem as características de frequência e de quantidade de locais de entrega descritas nos parágrafos anteriores.

A Figura 1.3.1.9 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à Calçada/Água de Meninos/Liberdade, Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo e Porto Seco/Pau da Lima.

Analisando tais características citadas, pode-se concluir que pelo fato da maioria dos caminhões realizarem viagens de curta distância e, ao mesmo tempo pela densidade de estabelecimentos comerciais existentes na área de influência do posto de pesquisa, supõe-se que os transportadores têm maiores condições para otimizar a realização dessas viagens, possibilitando na mesma viagem efetuar entregas em mais de um local, mesmo que diariamente.

TABELA 1.3.1.21
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	SEM RESPOSTA(1)		
SALVADOR	194	147	114	108	231	90	884	94,2%
RMS	8	3	-	-	5	2	18	1,9%
MACRO RMS	5	-	-	-	3	-	8	0,9%
OUTROS MUNIC BA	-	3	3	3	3	2	14	1,5%
GO	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
PR	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
SP	-	2	-	3	-	-	5	0,5%
SE	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
TOTAL POR LOCAIS DE ENTREGA	210	155	117	114	248	94	938	100,0%
%	22,4%	16,5%	12,5%	12,2%	26,4%	10,0%	100,0%	

(1)caminhões sem carga, a maioria.

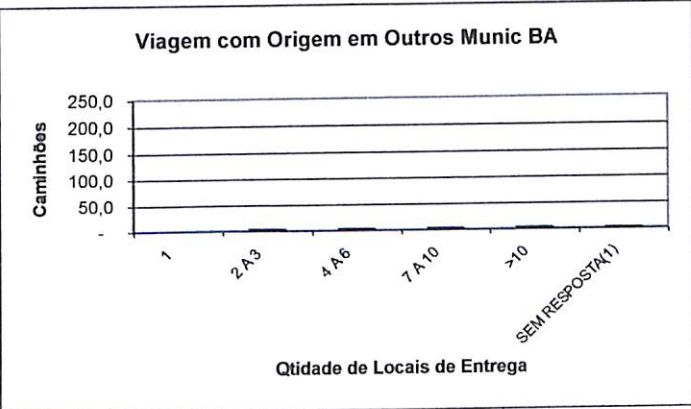
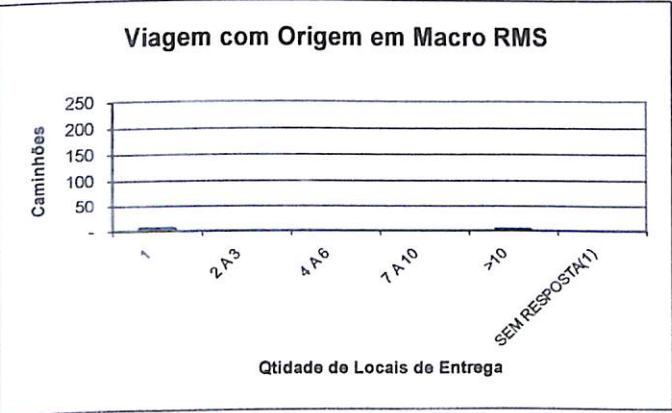
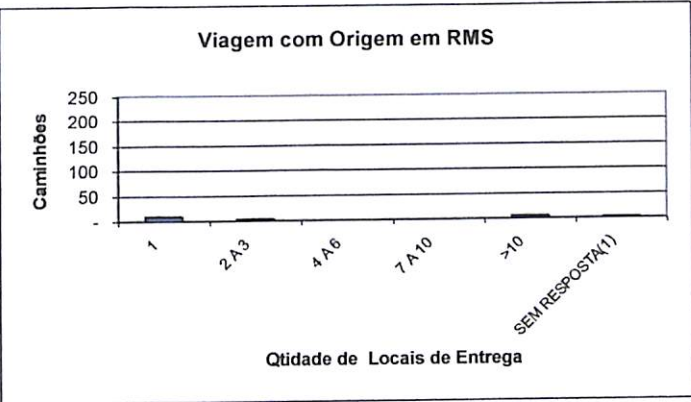
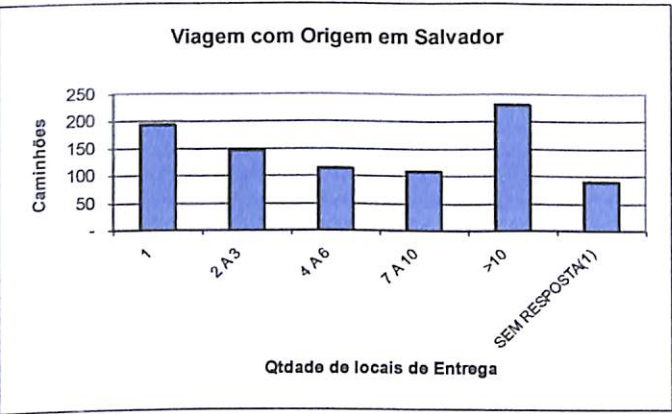


TABELA 1.3.1.22
 PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
 ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
 PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim
 Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA						TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
SALVADOR	443	253	116	3	67	2	884	94,2%
RMS	10	5	3	-	-	-	18	1,9%
MACRO RMS	-	8	-	-	-	-	8	0,9%
OUTROS MUNIC BA	-	8	3	-	3	-	14	1,5%
GO	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
PR	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
SP	-	-	5	-	-	-	5	0,5%
SE	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
TOTAL FREQUÊNCIA	453	274	133	3	73	2	938	100,0%
%	48,3%	29,2%	14,2%	0,3%	7,8%	0,2%	100,0%	

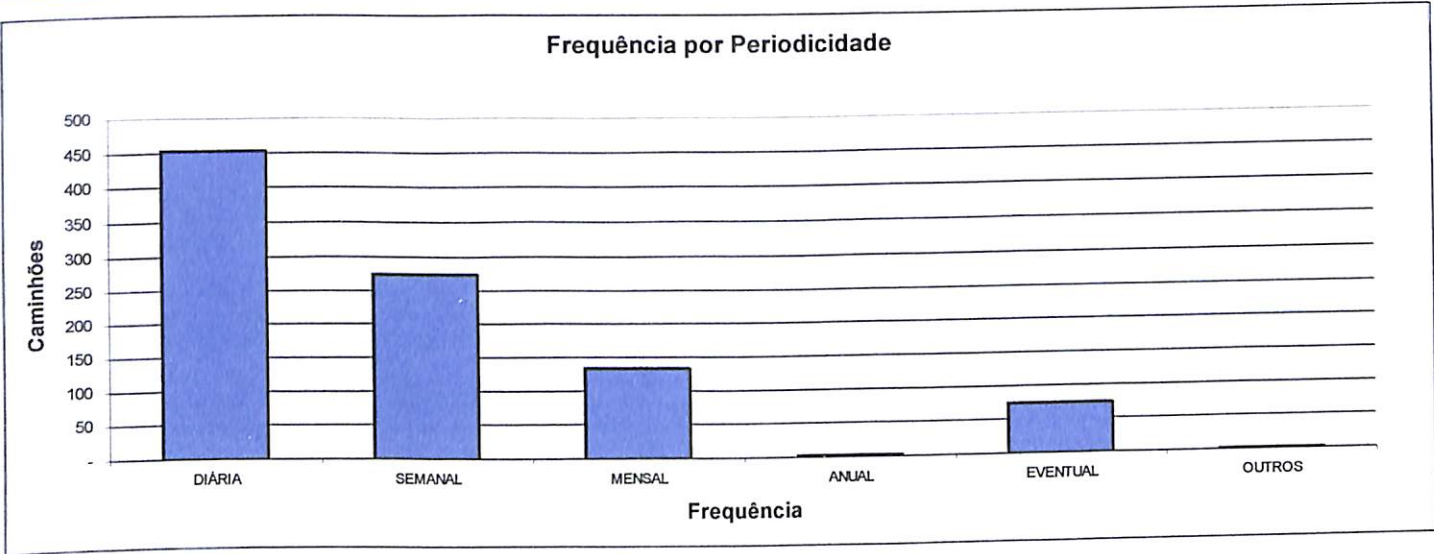
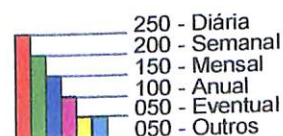




Figura 1.3.1.9
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto Calçada (2) - sentido Calçada / San Martim

Figura 1.3.1.9
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto Calçada (2) - sentido Calçada / San Martim



Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permanece em Salvador mais de 36 horas, representando 73,3% do total pesquisado, dos quais 94,2% têm origem na cidade, como pode ser verificado na Tabela 1.3.1.23 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens.

Dessas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam as viagens diárias com 48,3% e semanais com 29,2%. A Tabela 1.3.1.24 – apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Esses resultados são decorrentes do alto volume de viagens urbanas de caminhões de dois eixos, que caracterizam-se por percursos curtos, devido às viagens com o/d entre macrozonas vizinhas.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.1.10 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram. As mais solicitadas ocorreram nas macrozonas de:

- Península Itapagipe, Calçada/Água de Meninos/Liberdade Lobato/Joanes; e
- as áreas das DINURBs como Porto Seco/Pau da Lima, Campinas/Pirajá, Retiro e Castelo Branco.

Nesses locais, onde estão as áreas de interesse de caminhões não existem atualmente espaços adequados para a operação de carga/descarga, com exceção das áreas dos DINURBs onde as transportadoras e as indústrias possuem geralmente espaços para estacionamento de caminhões.

Em Calçada, Península Itapagipe, Lobato/Joanes, os caminhões utilizam espaços na via pública para realizar a operação de carga/descarga. A maioria dessas vias não possuem sinalização adequada para essa finalidade, provocando redução de capacidade viária considerável e conseqüentemente baixo desempenho de tráfego. No caso da Av. Suburbana, o estacionamento indiscriminado dos caminhões tem gerado também problemas de segurança de trânsito.

TABELA 1.3.1.23

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	26	31	80	70	670	7	884	94,2%
RMS	5	3	5	-	5	-	18	1,9%
MACRO SALVADOR	3	-	3	-	2	-	8	0,9%
OUTROS MUNIC BA	8	3	-	-	3	-	14	1,5%
GO	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
PR	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
SP	-	3	-	-	2	-	5	0,5%
SE	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANÊNCIA	42	43	88	70	688	7	938	100,0%
%	4,5%	4,6%	9,4%	7,5%	73,3%	0,7%	100,0%	

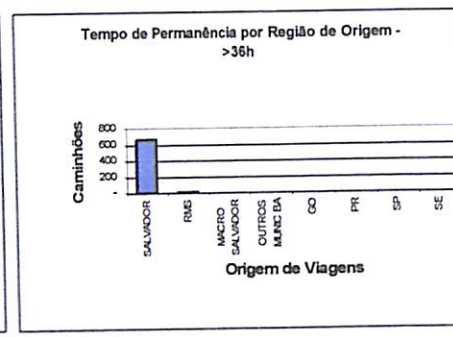
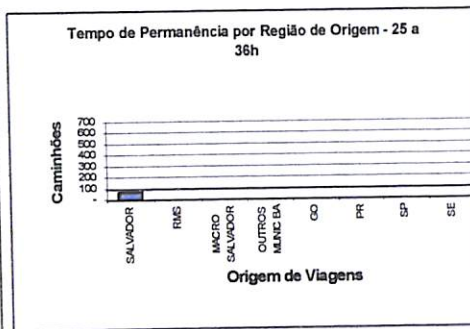
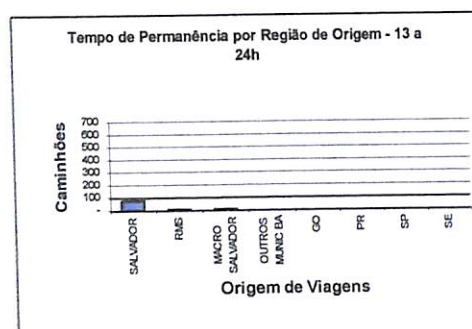
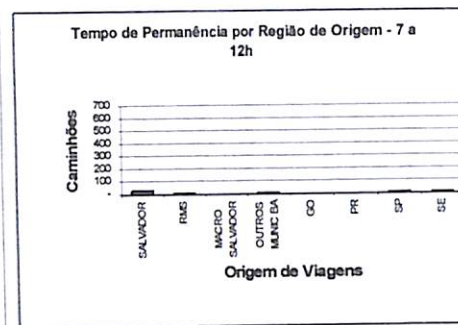
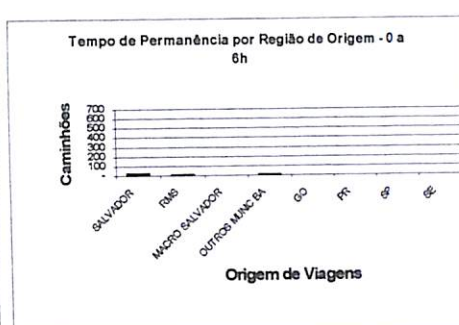
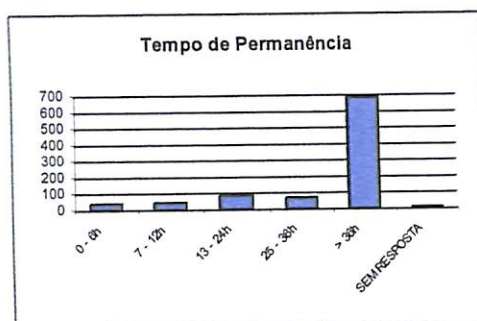
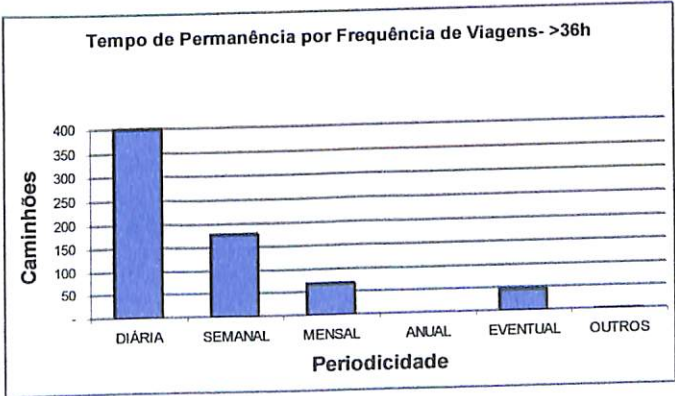
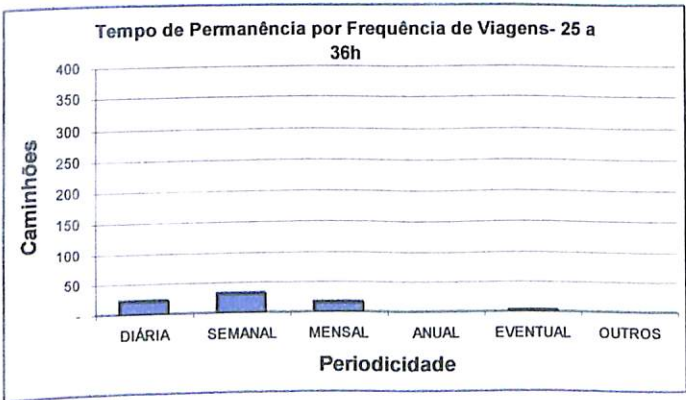
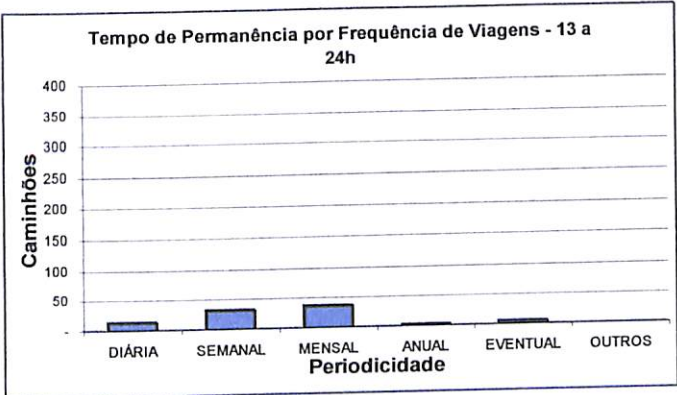
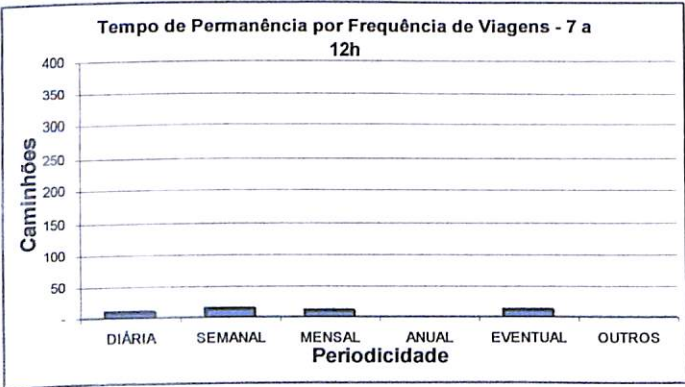
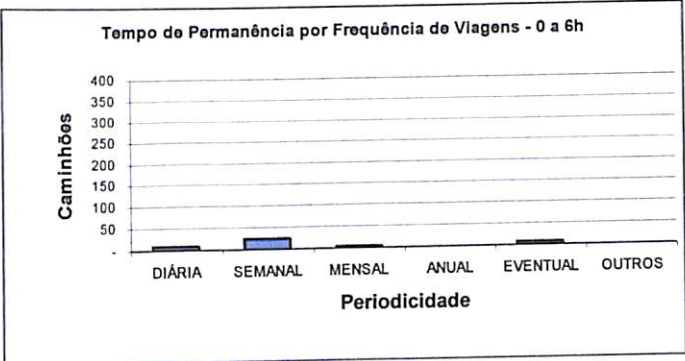
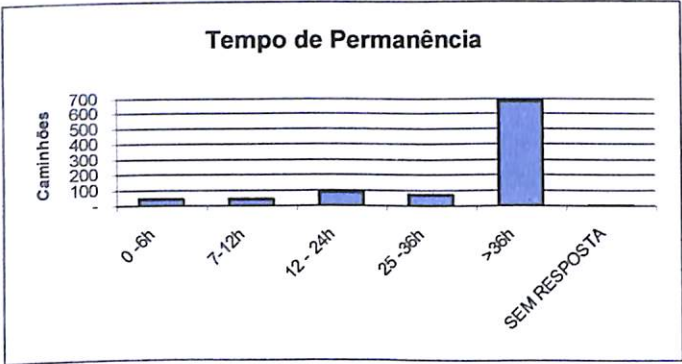


TABELA 1.3.1.24
 PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
 ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
 PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim
 Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0 -6h	7-12h	12 - 24h	25 -36h	>36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	8	9	13	21	398	4	453	48,3%
SEMANAL	23	13	31	31	176	-	274	29,2%
MENSAL	5	10	36	15	67	-	133	14,2%
ANUAL	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
EVENTUAL	6	11	5	3	46	2	73	7,8%
OUTROS	-	-	-	-	1	1	2	0,2%
TOTAL POR TEMPO	42	43	88	70	688	7	938	100,0%
%	4,5%	4,6%	9,4%	7,5%	73,3%	0,7%	100,0%	



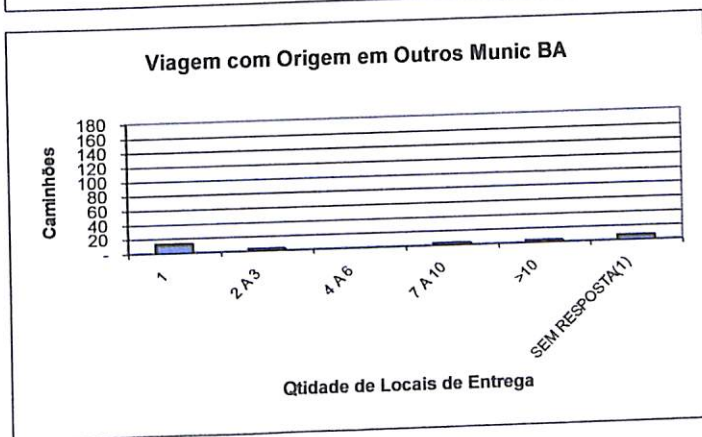
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada

Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

(1) caminhões sem carga, a maioria.



1.3.2. Posto Comércio

Tipos de Viagens Realizadas

Dos caminhões que transitam em Comércio, tanto chegando quanto saindo da região, predominam as viagens internas ao município, seguidas das viagens metropolitanas.

No Posto Comércio 1 (sentido Comércio/Calçada) foram contados 1.028 caminhões no período pesquisado das 06:00 às 19:00 horas aproximadamente, como apresenta a Tabela 1.3.2.1 – Análise de O/D por Regiões da Bahia e outros Estados, com a seguinte distribuição de viagens:

- 73,2% são viagens com origem em Salvador das quais 90,4% são internas ao município e o restante metropolitana com algumas viagens originadas em outros estados;
- 14,0% têm origem na RMS;
- 2,0% na Macro RMS;
- 4,3% em outros Municípios da Bahia; e
- 6,5% em outros Estados.

No sentido oposto, Posto Comércio 2 (Calçada/Comércio), dos 1.288 caminhões pesquisados no período como apresenta a Tabela 1.3.2.2:

- 81,0% tem destino à própria cidade de Salvador;
- 7,6% à RMS;
- 4,4% à Macro RMS;
- 3,3% em outros Municípios da Bahia; e
- 3,7% em outros Estados.

TABELA 1.3.2.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada(1)
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	AL	MT	PE	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	680	36	12	15	3	3	3	752	73,2%
RMS	144	-	-	-	-	-	-	144	14,0%
MACRO RMS	21	-	-	-	-	-	-	21	2,0%
OUTROS MUNIC BA	45	-	-	-	-	-	-	45	4,3%
AL	3	3	-	-	-	-	-	6	0,6%
PA	6	-	-	-	-	-	-	6	0,6%
PR	12	-	-	-	-	-	-	12	1,2%
PE	15	-	-	-	-	-	-	15	1,5%
RJ	3	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
SP	9	-	-	-	-	-	-	9	0,9%
SE	15	-	-	-	-	-	-	15	1,4%
TOTAL DESTINO	953	39	12	15	3	3	3	1.028	100,0%
% DESTINO	92,7%	3,8%	1,2%	1,4%	0,3%	0,3%	0,3%	100,0%	

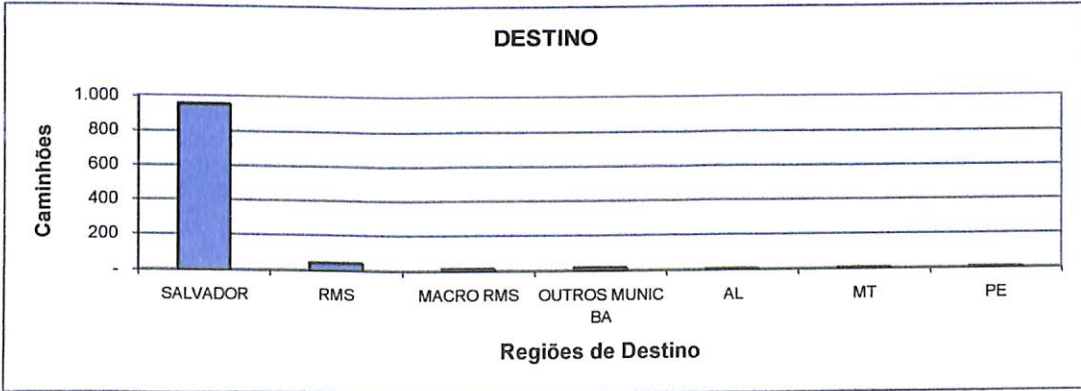
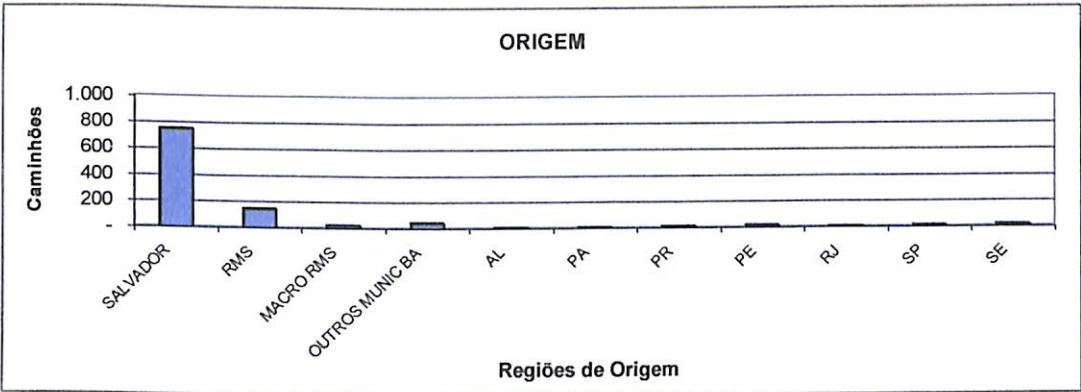
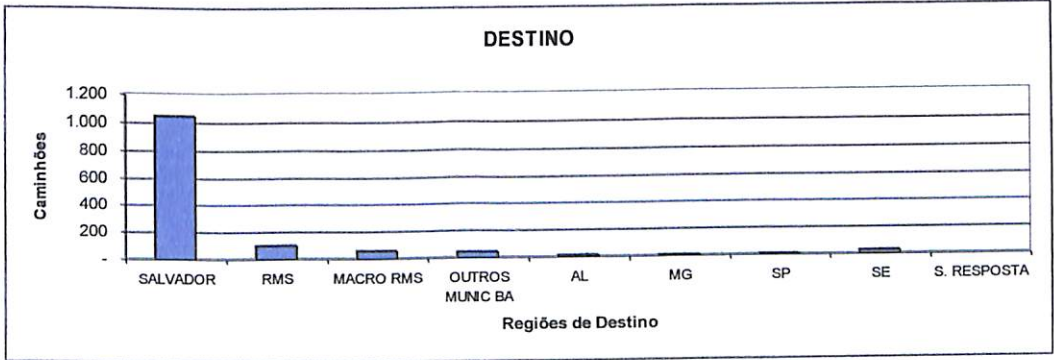
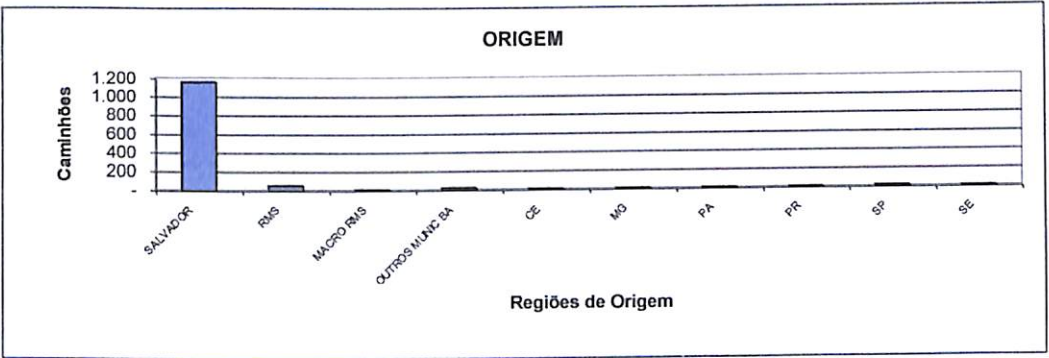


TABELA 1.3.2.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	AL	MG	SP	SE	S. RESPOSTA	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	923	97	57	43	7	7	4	25	-	1.163	90,3%
RMS	51	-	-	-	-	-	-	-	-	51	4,0%
MACRO RMS	10	-	-	-	-	-	-	-	1	11	0,9%
OUTROS MUNIC BA	26	-	-	-	-	-	-	-	-	26	2,0%
CE	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
MG	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
PA	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0,5%
PR	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
SP	10	-	-	-	4	-	-	-	-	14	1,1%
SE	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
TOTAL DESTINO	1.043	97	57	43	11	7	4	25	1	1.288	100,0%
% DESTINO	81,0%	7,6%	4,4%	3,3%	0,9%	0,5%	0,3%	1,9%	0,1%	100,0%	



Comércio 1 (sentido Comércio/Calçada)

No posto 1 de Comércio, localizado na Av. Frederico Pontes (Av. Jequitaia) , próximo à saída do túnel Américo Simas (sentido Comércio/Calçada), detectou-se a predominância de viagens internas à Salvador representando 66,1% do total de caminhões pesquisados, seguido de viagens metropolitanas. Essas viagens de caminhões são provenientes de diversas regiões, dentre as quais se destacam cinco:

- A própria Macrozona de Comércio/Sé/Pelourinho, para abastecer os estabelecimentos comerciais de Calçada/Água de Meninos e Península de Itapagipe;
- O Porto de Salvador que distribui suas viagens principalmente com destino às regiões de Calçada, Península de Itapagipe e Lobato/Joanes;
- A RMS, principalmente as macrozonas Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila, cujas viagens destinam-se principalmente à região de Calçada, ao Porto de Salvador e à região do Comércio e Península de Itapagipe;
- DINURBs ao longo da BR 324, especificamente Campinas/Pirajá, Porto Seco/Pau da Lima, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande, Castelo Branco, Retiro e Valéria, com destino principalmente a região de Calçada/ Água de Meninos e ao Porto de Salvador;
- Outros municípios, destacando assim a participação das viagens mais externas, com destino principalmente à Calçada, Península de Itapagipe e Lobato /Joanes.

Foram transportados, basicamente, produtos alimentícios. Em seguida com uma participação equilibrada figuram os eletrodomésticos, materiais de construção e produtos metalúrgico / químicos / máquinas e autopeças, para atender de maneira eqüitativa, aos comércios varejista e atacadista, e ao consumidor e em escala menor à demanda industrial. Também foi verificada uma grande quantidade de caminhões sem carga devido ao retorno de entrega de mercadorias exigidos pelas características do porte e tipo dos estabelecimentos comerciais que não possuem, em geral, espaços para estocagem de produtos e/ou por se tratar de alimentação exigem entregas mais freqüentes.

As viagens possuem características fortes de individualização, apresentando alta freqüência de viagens diárias e grande incidência de apenas um local de entrega. Não há portanto uma otimização dessas viagens, fato reforçado pela presença significativa de caminhões vazios, em viagens de retorno. O que se sabe é que essas viagens são de percursos de curta e média distâncias e a participação de caminhões vazios da ordem de 35% do total de viagens pesquisadas no período.

Na composição do tráfego, desse local, a participação de volume de caminhões é em média de 4% em relação ao total de veículos que por ali passaram, ressaltando que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 08:30 e 17:45 horas. O fato da acessibilidade à Região de Comércio, principalmente através do corredor Bonocô/Túnel Américo Simas, possuir condições geométricas que exigem a execução de retornos, muitas vezes desfavoráveis para caminhões, nas avenidas da França e Oscar/Frederico Pontes, tem

prejudicado consideravelmente o desempenho do sistema viário, pois a circulação dos caminhões tem provocado conflitos constantes com outros modos de transporte.

Com relação às interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões para a operação de carga/descarga, verificou-se basicamente no sistema viário principal de Calçada, Península Itapagipe, Comércio e Porto de Salvador, onde a maioria dos estabelecimentos comerciais ali localizados não possuem área própria para carga/descarga, e pioram as condições de desempenho do sistema viário desses locais. Nos DINURBs ao longo da BR 324, esses problemas quase não acontecem, pois a maioria dos estabelecimentos possui áreas de estacionamento.

Origem/Destino das Viagens

Os caminhões que transitam na Região do Comércio têm características de viagens urbanas. Os veículos de dois eixos predominam, porém a participação dos caminhões com mais de dois eixos é maior se comparada com os demais postos de pesquisa. Realizaram em sua maioria viagens internas à cidade de Salvador, além de percursos metropolitanos, como está caracterizada a seguir e ilustrada na Figura 1.3.2.1– Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

Dentre as 1.028 viagens de caminhões pesquisadas no período, no posto **Comércio 1** localizado na Av. Frederico Pontes (Av. Jequitaia) , próximo à saída do túnel Américo Simas (sentido Comércio/Calçada), as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.2.2 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

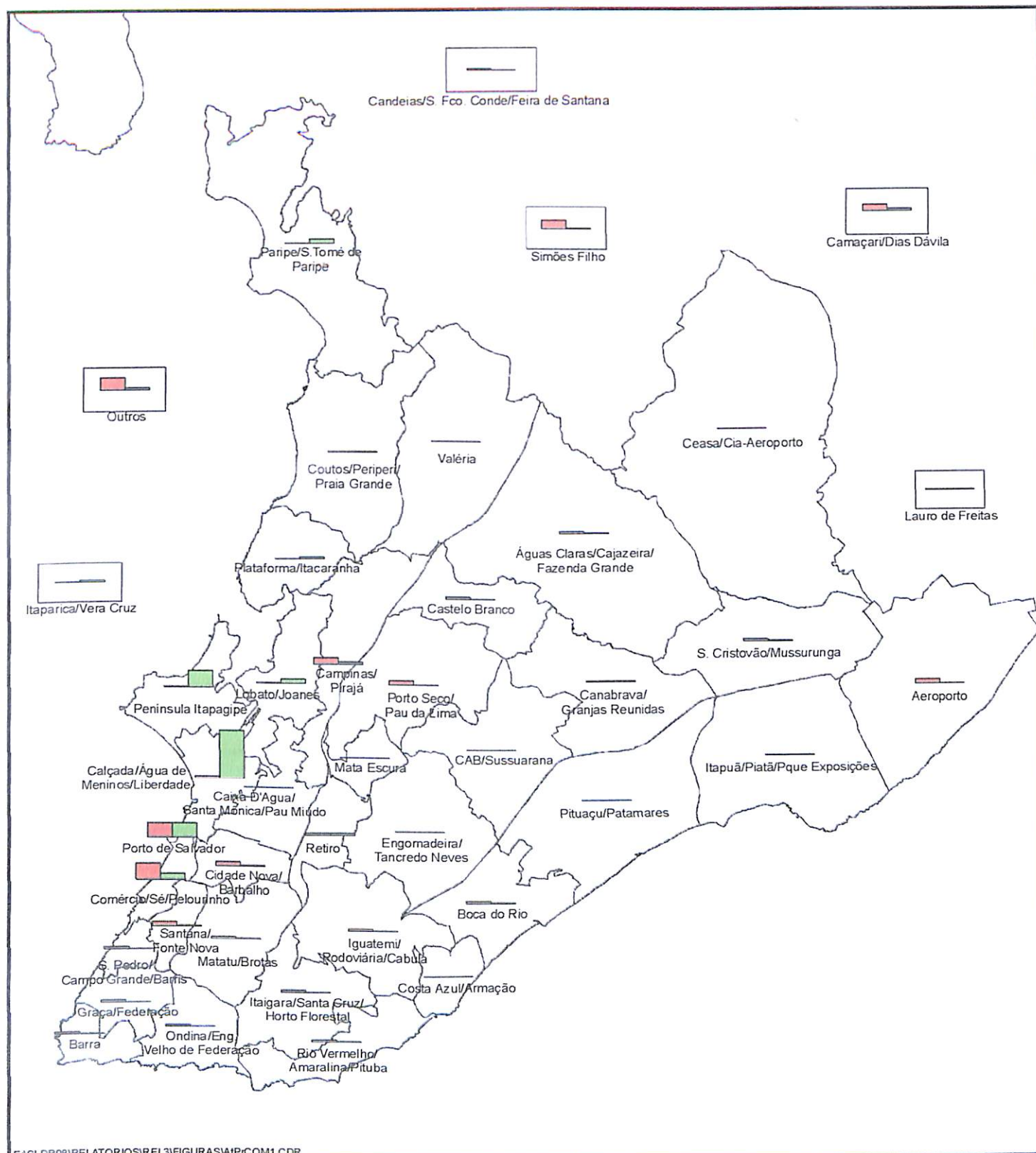
As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 15,0% geradas na macrozona Comércio;
- 11,7% com origem no Porto de Salvador;
- 15,4% oriundas das macrozonas que compõe a RMS e a Macro RMS, principalmente de Simões Filho;
- 13,1% geradas em DINURBs ao longo da BR 324, especificamente Campinas/Pirajá, Porto Seco/Pau da Lima, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande, Castelo Branco, Retiro e Valéria;
- 10,7% das viagens apresentaram Outros Municípios como região de origem, compondo assim o maior índice alcançado por essa macrozona em relação aos demais postos dessa pesquisa;

- 8,5% provenientes das áreas que são servidas pela Av. Paralela, principalmente Aeroporto, S. Cristóvão/Mussurunga, Boca do Rio, etc;
- 3,9% das regiões ao longo da Av. Bonocô, especificamente Matatu/~~XXXXXX~~ ^{BROTAS}
- As demais viagens originaram-se em outras macrozonas distribuídas no município, como apresenta a Figura 1.3.2.2.– Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

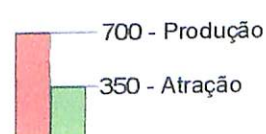
- 43,1% foram para a macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade;
- 15,1% para a Península Itapagipe;
- 12,4% destinaram-se ao Porto de Salvador;
- 5,2% para a macrozona Comércio/Sé/Pelourinho;
- 9,6% para a região do Subúrbio Ferroviário composto pelas macrozonas de Lobato/Joanes, Plataforma/Itacaranha, Coutos/Periperi/Praia Grande, Paripe/S. Tomé de Paripe.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.2
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto Comércio (1) - sentido Comércio / Calçada

Legenda



Corredores Viários Utilizados

Para a distribuição dessas viagens, os caminhões utilizaram determinados corredores viários, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.2.3 e ilustrados na Figura 1.3.2.3 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.2.4 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foi diagnosticado que:

- 27,7% das viagens se apoiaram no corredor Av. Bonocô/BR 324, para irem principalmente à: macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade, através do corredor destino formado pela Av. Frederico Pontes (Av. Jequitiaia); Porto de Salvador através da Av. Frederico Pontes e dos corredores formados pelas avenidas Oscar Pontes e da França; Península de Itapagipe utilizando a Av. Frederico Pontes e depois as vias de Calçada e Mares, bem como as Ruas Fernandes Cunha/Br. de Cotegipe e Av. Caminho de Areia; macrozona Comércio/Sé/Pelourinho utilizando a própria Av. Bonocô/Túnel;
- 21,3% serviram-se da Av. Frederico Pontes como corredor de origem, a fim de irem à: macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade; Península de Itapagipe utilizando as vias de Calçada e Mares, bem como as ruas Fernandes Cunha/Br. de Cotegipe e Av. Caminho de Areia; macrozona Lobato/Joanes através da Av. Suburbana; região de Campinas/Pirajá através do corredor destino Av. San Martin/BR 324 e ao Porto de Salvador através das avenidas Oscar Pontes e da França;
- 13,3% utilizaram como corredor de origem a Av. Bonocô/Túnel para atingirem: a macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade através do corredor destino formado pela Av. Frederico Pontes; Porto de Salvador seguindo pela Av. Frederico Pontes depois pelas Avenidas da França e Oscar Pontes; Comércio/Sé/Pelourinho através da própria Av. Bonocô/Túnel;
- 8,8% usaram como corredor de origem Rua J.J. Seabra para chegarem à: Península Itapagipe, utilizando a Av. Frederico Pontes e depois as vias de Calçada e Mares, bem como as Ruas Fernandes Cunha/Br. de Cotegipe e Av. Caminho de Areia; macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade através da Av. Frederico Pontes.

TABELA 1.3.2.3

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

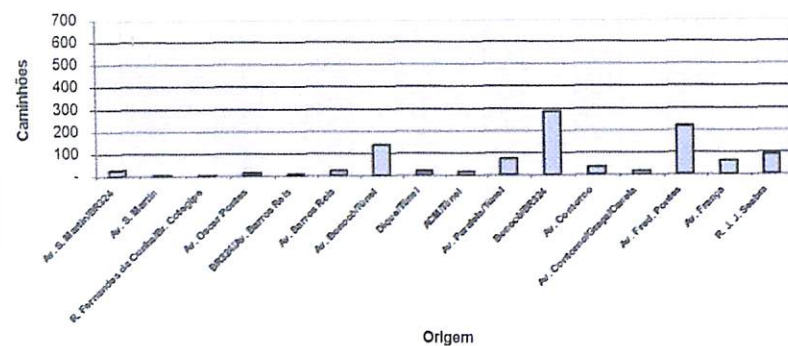
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO																		
	Av. S. Martin/ BR324	Av. San Martin	R. S. Caetano	Av. Suburbana	Vias de Uruguai	Vias de Mares	Av. Caminho de Areia	R. Fernandes Cunha/ Br.Cotegipe	Vias de Calçada	Av. Fred. Pontes	Bonocô/Túnel	Av. Paralela/Túnel	Av. Bonocô/BR324	Porto	Av. Oscar Pontes	Av. França	outros	TOTAL ORIGEM	%
Av. S. Martin/BR324	-	-	-	3	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	6	-	27	2,6%
Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
R. Fernandes da Cunha/Br. Cotegipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Av. Oscar Pontes	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	12	1,2%
BR324/Av. Barros Reis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%
Av. Barros Reis	-	-	-	3	-	-	6	3	-	12	-	-	-	-	-	-	-	24	2,3%
Av. Bonocô/Túnel	3	3	-	6	3	6	3	3	-	104	-	-	-	-	-	6	-	137	13,3%
Dique/Túnel	-	-	-	6	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	18	1,8%
ACM/Túnel	-	-	-	3	-	-	3	-	-	6	-	-	-	-	3	-	-	15	1,5%
Av. Paralela/Túnel	-	-	-	-	-	-	6	3	-	57	-	-	-	-	3	6	-	75	7,3%
Bonocô/BR324	3	3	3	12	-	9	15	12	9	201	-	-	-	-	6	9	3	285	27,7%
Av. Contorno	6	-	3	6	-	-	3	6	-	9	-	-	-	-	-	3	-	36	3,5%
Av. Contorno/Graça/Canela	-	-	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	15	1,5%
Av. Fred. Pontes	27	18	-	24	-	6	9	15	12	78	6	3	9	3	3	6	-	219	21,3%
Av. França	6	3	-	9	-	3	3	6	3	27	-	-	-	-	-	-	-	60	5,8%
R. J. J. Seabra	9	6	-	12	-	-	9	6	-	42	-	-	-	-	3	3	-	90	8,8%
outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
TOTAL DESTINO	60	36	6	84	9	24	60	54	24	581	6	9	12	3	18	39	3	1.028	100%
%	5,8%	3,5%	0,6%	8,2%	0,9%	2,3%	5,8%	5,3%	2,3%	56,5%	0,6%	0,9%	1,2%	0,3%	1,7%	3,8%	0,3%	100,0%	

Distribuição de Viagens Produzidas por Corredores de Origem



Distribuição de Viagens Atraídas por Corredores de Destino

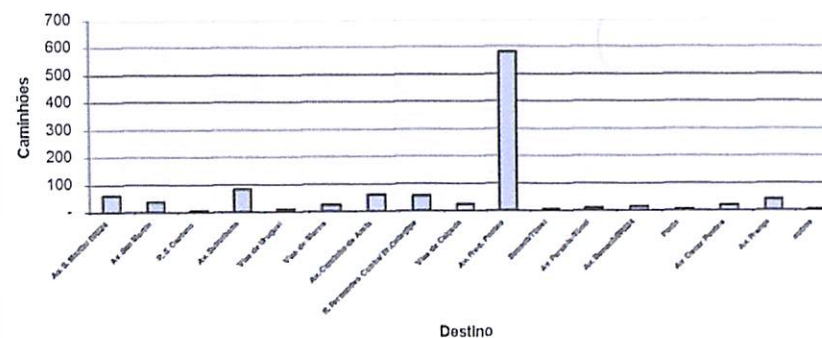
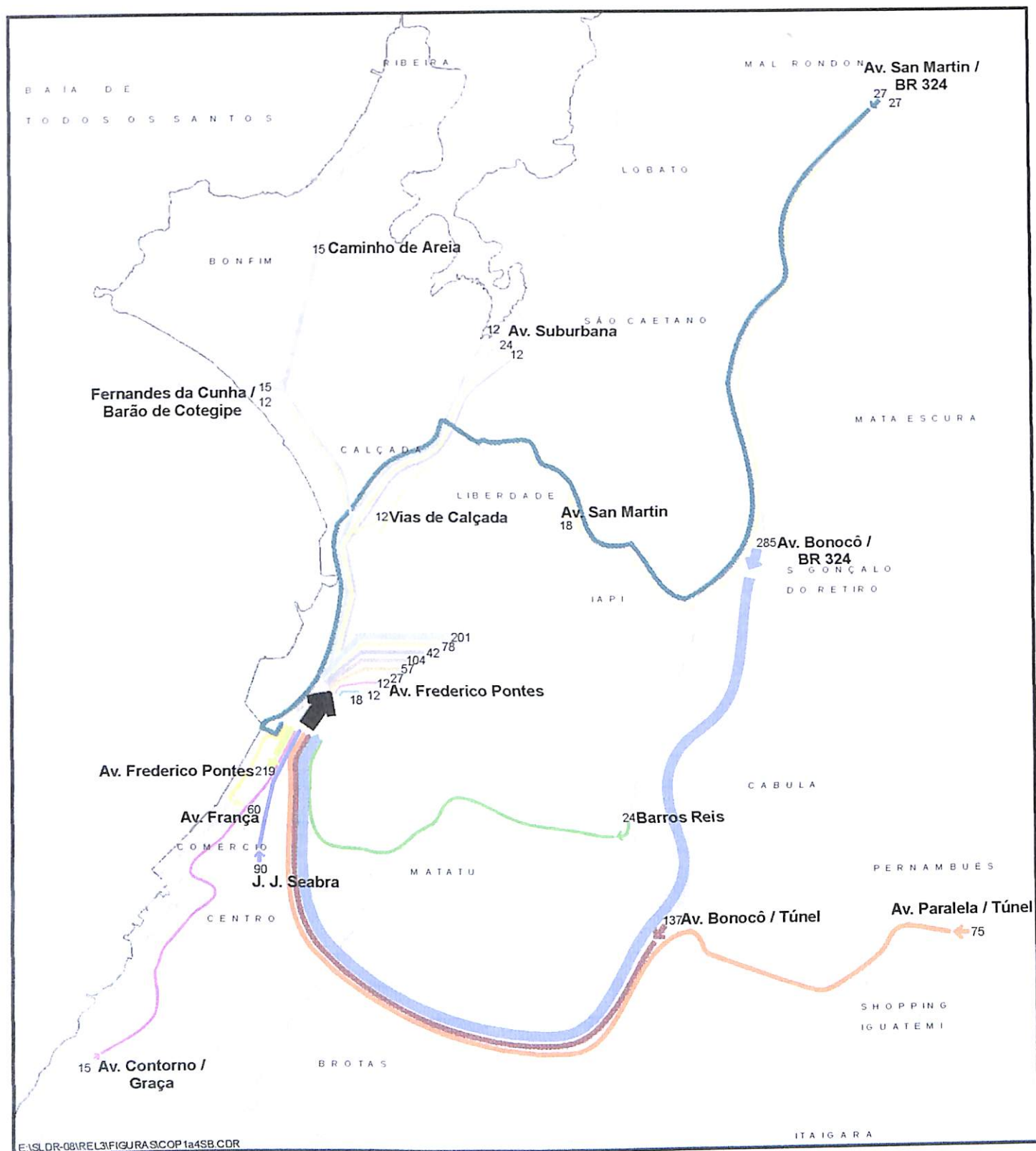


TABELA 1.3.2.4
 PODU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
 ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
 PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)
 Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																											
	Permuta Itapagipe	Pirajá/S. Yemê de Paripalilha de Maré	Cadorna/Pirajá/Prata Grande	Plazaformal/Bacaramba	Leblon/Luzern	Calçada/Lagoa de Mendonça/S. Verdade	Comércio/SAP/Alcântara	Rio Vermelho/Maradônia/Pituba	Mucambo/Itaó	Calça D'Água/Santa Mônica/Pau Mole	Rede	Campeão/Pirajá	Ponto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeira/Azenda Grande	Cambridge/Orejas Reunidas	Engenheiro/Araceli Neves	República/Pituba Espalçada	Casaquinha/D'Ária	Silveira Fide	Campeão/S. Frei Cande	República/Vila Cruz	Outros	Porto de Salvador	Total ORIGEM	%	
Av. S. Martin/BR224	3	-	-	-	3	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	27	2,6%	
Av. S. Martin	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%	
R. Fernandes da Cunha/Br. Cotegipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%	
Av. Oscar Pontes	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	12	1,2%	
BR224/Av. Barros Reis	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	6	0,6%	
Av. Barros Reis	9	3	-	-	-	9	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	2,3%	
Av. Benedito/Túnel	9	3	-	-	3	80	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	24	137	13,3%	
Dique/Túnel	6	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	1,0%	
ACM/Túnel	3	3	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	15	1,5%	
Av. Paralela/Túnel	9	-	-	-	-	39	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	12	75	7,3%	
Benedito/BR224	29	6	3	3	6	144	15	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	70	285	27,7%	
Av. Contorno	12	-	-	3	6	6	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	-	-	30	3,0%	
Av. Contorno/Gregório/Canela	6	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,5%	
Av. Fred. Pontes	30	6	-	3	18	75	3	-	3	-	9	15	-	6	-	6	3	-	-	6	3	6	-	12	15	219	21,3%	
Av. França	18	3	-	-	3	21	3	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	-	60	5,0%	
R. J. J. Bastos	21	6	-	6	3	33	3	-	-	3	-	-	3	-	-	3	-	3	-	6	-	-	-	-	-	90	8,0%	
Outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,3%	
Total DESTINO	155	33	3	18	45	443	54	3	3	3	12	27	3	8	3	9	3	3	3	21	6	9	15	21	127	1.028	100,0%	
%	15,1%	3,2%	0,3%	1,7%	4,4%	43,1%	5,2%	0,3%	0,3%	0,3%	1,2%	2,6%	0,3%	0,8%	0,3%	0,9%	0,3%	0,3%	0,3%	2,0%	0,6%	0,9%	1,4%	2,0%	12,4%	100,0%		



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.3

Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto Comércio (1) - sentido Comércio / Calçada

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analisando-se a Tabela 1.3.2.5 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto Comércio 1 a predominância dos produtos transportados foi caracterizada por: alimentação/bebidas com 26,7% do total das viagens; eletrodomésticos com 6,4%; material de construção abrangendo 6,1%; e produtos metalúrgico/químicos/máquinas e autopeças com 4,7%. Ressalta-se ainda, a incidência considerável de caminhões sem carga, totalizando 37,4%.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou uma diversidade de tipos, destacando-se: 13,8% de carga granel-sólida carregando principalmente os produtos alimentícios e materiais de construção; 8,8% fracionada com produtos alimentícios e eletrodomésticos; 7,0% de carga em container com produtos alimentícios porém a grande maioria estava sendo transportado vazio; e 5,8% de carga perecível/refrigerada composta basicamente por alimentos/bebidas. Foi contabilizado que 26,7% dos caminhões estavam vazios e que 26,0% declaram outras transportando diversos tipos de produtos, sobretudo materiais de construção, eletrodomésticos, alimentação e outros não mencionados.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.2.6 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.2.7 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, vem confirmar os tipos de uso de solo com atividades comerciais e industriais que estão configurados ao longo dos corredores da região de Comércio, Água de Meninos e Calçada.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que as principais demandas de viagens se distribuíram da seguinte forma:

- 27,7% do total de viagens utilizaram o corredor Bonocô/BR 324, carregando diversos tipos de produtos, principalmente os de alimentação/bebidas, além de materiais de construção e produtos químicos;
- 21,3% dos caminhões fizeram uso da Av. Frederico Pontes (Jequitaia), para transportar principalmente alimentos, eletrodomésticos, materiais de construção e produtos químicos, porém houve grande incidência de caminhões sem carga nesse corredor;
- 13,3% das viagens utilizaram o corredor Av. Bonocô/Túnel, transportando principalmente alimentação/bebidas e materiais de construção além de eletrodomésticos;
- 8,8% usaram o corredor Rua J. J. Seabra, levando sobretudo alimentação/bebidas, eletrodomésticos e outros produtos;
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 56,5% do total de viagens utilizaram a Av. Frederico Pontes (Jequitaia), transportando sobretudo alimentação/bebidas e materiais de construção, além de eletrodomésticos e produtos metalúrgicos e químicos, a fim de abastecer os inúmeros comércios localizados ao longo da própria avenida, incluindo a Feira de São Joaquim;
- 8,2% se apoiaram na Av. Suburbana, transportando alimentos, eletrodomésticos, e produtos químicos, para abastecer o Subúrbio Ferroviário;
- 5,8% fizeram uso do corredor formado pela Av. San Martin/BR 324 , transportando produtos alimentícios entre outros;
- 16,6% dos caminhões dirigiram-se às vias de Calçada e da Península Itapagipe, carregados principalmente com produtos alimentícios e materiais de construção;
- em quaisquer desses corredores foi diagnosticado um volume significativo de caminhões sem carga.

TABELA 1.3.2.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

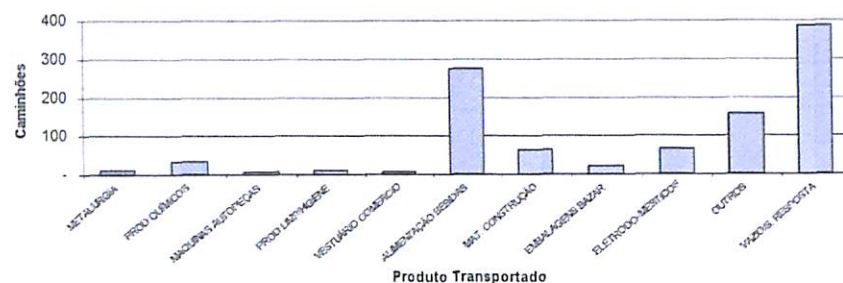
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto Comércio -Sentido Comércio / Calçada (1)

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS TRANSPORTADOS													TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO COMÉRCIO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODO-MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA				
GRANEL - SÓLIDA	3	12	-	6	3	79	24	-	3	9	3	142	13,8%		
GRANEL -LÍQUIDA	-	9	-	-	-	18	-	-	-	-	-	27	2,6%		
FRACIONADA	-	-	-	3	-	45	-	3	12	18	9	90	8,8%		
VIVA (ANIMAIS)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%		
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-	60	5,8%		
CONTAINER	-	3	-	-	-	9	-	3	-	6	51	72	7,0%		
PRODUTOS PERIGOSOS	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%		
PRODUTOS	-	-	-	-	-	36	-	3	3	3	3	48	4,7%		
VAZIOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	274	274	26,7%		
OUTRA	6	6	6	-	3	27	39	12	48	117	3	267	26,0%		
SEM RESPOSTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	42	4,1%		
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	9	33	6	9	6	274	63	21	66	156	385	1.028	100,0%		
%	0,9%	3,2%	0,6%	0,9%	0,6%	26,7%	6,1%	2,0%	6,4%	15,2%	37,4%	100,0%			

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas

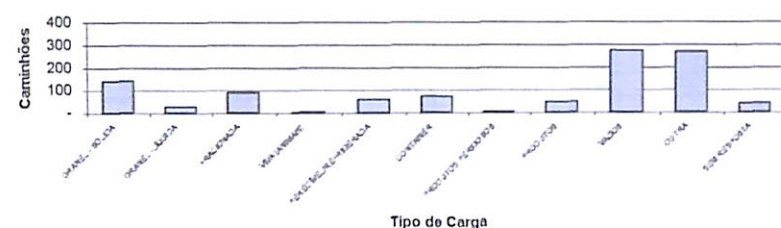


TABELA 1.3.2.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Comércio(1) - Sentido Comércio/Calçada
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO/ COMÉSTICO	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS/ BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
Av. S. Martin/BR324	-	-	3	-	-	6	-	3	-	-	15	27	2,6%
Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
R. Fernandes da Cunha/Br. Cotegipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	0,3%
Av. Oscar Pontes	-	3	-	-	-	3	-	3	-	-	3	12	1,2%
BR324/Av. Barros Reis	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	-	6	0,6%
Av. Barros Reis	-	-	-	-	-	9	6	-	-	6	3	24	2,3%
Av. Bonocó/Túnel	-	-	-	3	-	42	18	3	12	18	41	137	13,3%
Dique/Túnel	-	-	-	-	-	9	-	-	3	3	3	18	1,8%
ACM/Túnel	-	-	-	-	-	3	3	-	3	3	3	16	1,5%
Av. Paralela/Túnel	-	-	3	-	-	21	3	-	3	9	36	76	7,3%
Bonocó/BR324	6	18	-	6	3	112	18	9	9	48	56	286	27,7%
Av. Contorno	-	3	-	-	-	3	-	-	9	12	9	36	3,5%
Av. Contorno/Graça/Canela	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	9	16	1,5%
Av. Fred. Pontes	-	9	-	-	-	30	9	-	15	27	129	219	21,3%
Av. França	-	-	-	-	-	9	3	-	-	9	39	60	6,8%
R. J. J. Seabra	3	-	-	-	3	21	3	3	9	12	36	90	8,8%
outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	9	33	6	9	6	274	63	21	66	166	386	1.028	100,0%
%	0,9%	3,2%	0,6%	0,9%	0,6%	26,7%	6,1%	2,0%	6,4%	16,2%	37,4%	100,0%	

TABELA 1.3.2.7

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto Comércio(1) - Sentido Comércio/Calçada

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
	METALURGIA	PROD QUIMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO/ COMÉSTICO	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
Av.San Martin/ BR324	-	3	-	3	-	12	-	-	-	15	27	60	6,8%
Av.San Martin	-	-	-	-	-	12	-	-	3	3	18	36	3,6%
R.S.Caetano	-	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	6	0,6%
Av.Suburbana	-	6	-	-	-	27	-	-	12	6	33	84	8,2%
Vias de Uruguai	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	3	9	0,9%
Vias de Mares	-	-	-	-	-	3	6	3	3	3	6	24	2,3%
Av.Caminho de Areia	-	-	-	-	-	18	6	3	-	12	21	60	6,8%
R.Fernandes da Cunha/Br. Cotegipe	-	-	-	-	-	9	9	-	9	6	21	64	6,3%
Vias de Calçada	-	-	-	-	-	6	-	-	-	3	15	24	2,3%
Av. Frederico Pontes	9	12	3	6	6	175	39	9	27	90	205	681	66,6%
Bonocó/Túnel	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	6	0,6%
Av. Paralela/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3	9	0,9%
Bonocó/BR324	-	3	-	-	-	3	-	-	-	3	3	12	1,2%
Porto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
Av. Oscar Pontes	-	-	3	-	-	-	3	-	-	3	9	18	1,8%
Av. França	-	3	-	-	-	6	-	3	3	6	18	39	3,8%
Outros	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	9	33	6	9	6	274	63	21	66	166	386	1.028	100,0%
%	0,9%	3,2%	0,6%	0,9%	0,6%	26,7%	6,1%	2,0%	6,4%	16,2%	37,4%	100,0%	

Motivo de Viagem

A Tabela 1.3.2.8 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões mostra que predominam os motivos relacionados com o:

- comércio varejista englobando 15,6% do total;
- comércio atacadista com 14,9%;
- consumidor com 14,5%;
- indústria com 4,4%; e
- a participação das viagens cujo motivo estava relacionado ao Porto de Salvador abrangeu 7,0% das pesquisas;
- o alto grau de motivo “sem resposta” abrangendo 43,6% do total, pode ser atribuído à incidência de caminhões vazios.

Analisando-se os corredores viários mais utilizados verifica-se que pela:

- Av. Frederico Pontes com 56,5% do total pesquisado, os principais motivos de viagem são os relacionados ao comércio atacadista, seguidos do comércio varejista e do Porto de Salvador com certa participação do motivo industrial;
- Av. Suburbana onde destinaram-se 8,2% dos caminhões, o comércio varejista foi o principal motivo de viagens, seguido pelos motivos consumidor e industrial;
- os veículos que utilizaram o corredor Av. San Martim/BR 324 com 5,8% apresentaram a indústria como principal motivo das viagens, seguido dos motivos consumidor e comércio varejista;
- Vias de Calçada e Península Itapagipe serviram 16,6% dos destinos, atraídas pelas viagens relacionadas aos comércios atacadista e varejista.

A Tabela 1.3.2.9 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.2.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada(1)
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	39	27	90	101	128	367	752	73,2%
RMS	15	15	18	27	18	51	144	14,0%
MACRO RMS	3	-	3	6	-	9	21	2,0%
OUTROS MUNIC BA	6	3	6	6	3	21	45	4,4%
AL	-	-	6	-	-	-	6	0,6%
PA	-	-	-	6	-	-	6	0,6%
PR	-	-	9	3	-	-	12	1,1%
PE	3	-	9	3	-	-	15	1,4%
RJ	-	-	-	3	-	-	3	0,3%
SP	-	-	3	6	-	-	9	0,9%
SE	6	-	9	-	-	-	15	1,5%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	72	45	153	161	149	448	1.028	100,0%
%	7,0%	4,4%	14,9%	15,6%	14,5%	43,6%	100,0%	

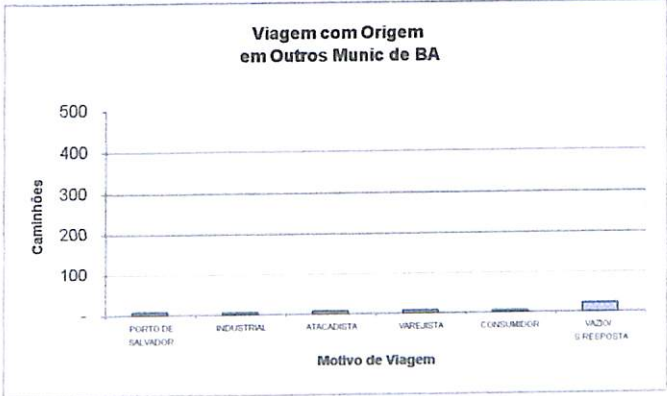
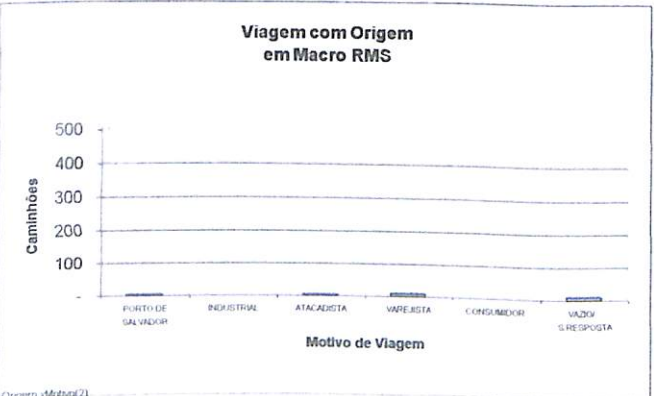
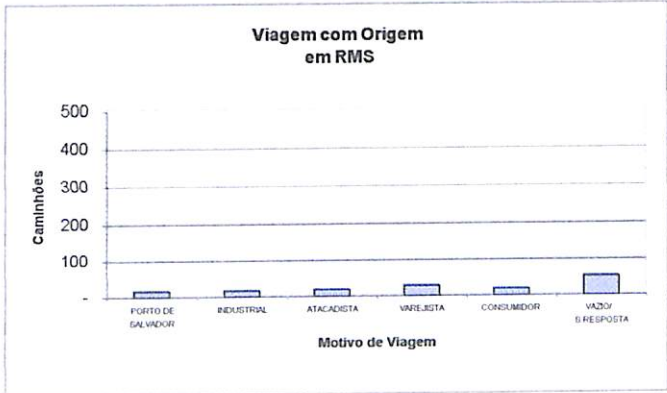
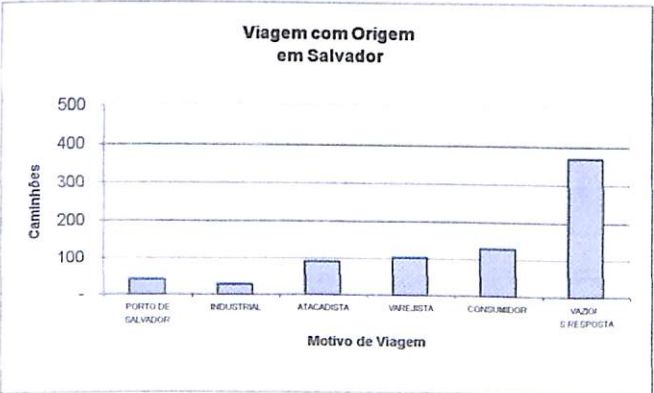
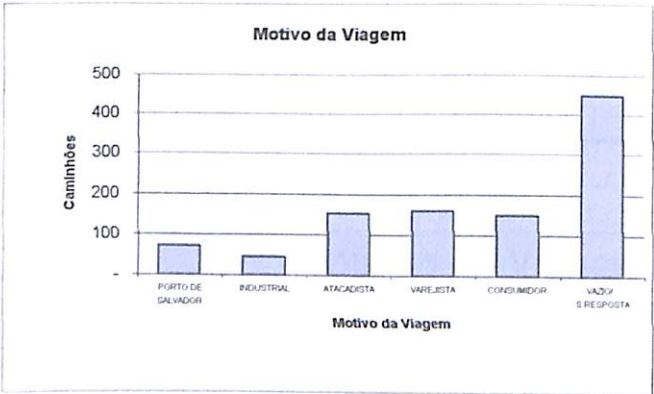
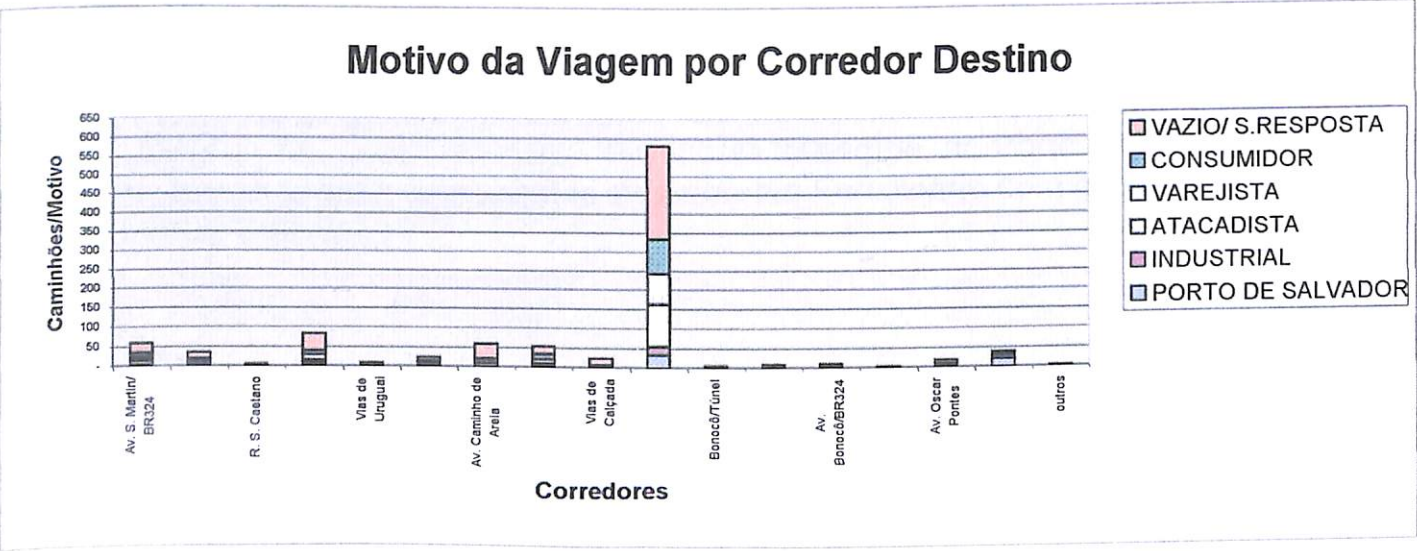


TABELA 1.3.2.9
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada(1)
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR DESTINO	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
Av. S. Martin/ BR324	3	12	3	6	9	27	60	5,8%
Av. San Martin	-	-	6	9	3	18	36	3,5%
R. S. Caetano	-	-	3	3	-	-	6	0,6%
Av. Suburbana	3	9	3	15	9	45	84	8,2%
Vias de Uruguai	-	-	-	-	6	3	9	0,9%
Vias de Mares	-	-	3	9	3	9	24	2,3%
Av. Caminho de Areia	-	-	9	9	3	39	60	5,8%
R. Fernandes Cunha/ Br.Cotegipe	6	-	3	12	12	21	54	5,3%
Vias de Calçada	-	-	3	3	-	18	24	2,3%
Av. Fred. Pontes	33	21	108	80	92	247	581	56,5%
Bonocô/Túnel	3	-	-	3	-	-	6	0,6%
Av. Paralela/Túnel	-	-	-	6	-	3	9	0,9%
Av. Bonocô/BR324	3	3	3	-	-	3	12	1,2%
Porto	-	-	-	3	-	-	3	0,3%
Av. Oscar Pontes	-	-	-	3	6	9	18	1,8%
Av. França	21	-	9	-	6	3	39	3,8%
outros	-	-	-	-	-	3	3	0,3%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	72	45	153	161	149	448	1.028	100,0%
%	7,0%	4,4%	14,9%	15,7%	14,5%	43,5%	100,0%	



Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.2.10 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que a maioria das viagens é efetuada para realizar entrega apenas em um local representando 36,6% do total de viagens, seguida daquelas que realizam de duas a três entregas abrangendo 9,6%. As viagens que efetuaram entregas em quatro locais ou mais locais totalizam 19,6%. Outros 34,2% não responderam, possivelmente por estarem sem carga principalmente.

Além disso, foi também diagnosticado que a frequência dessas viagens é diária, representando 52,0% do total pesquisado e que 22,6% efetuaram viagens semanais. Os 25,4% restantes são formados por viagens mensais, anuais ou eventuais, como apresenta a Tabela 1.3.2.11 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem.

Das 752 viagens geradas em Salvador, que representam 73,2% do total de caminhões pesquisados, 30,85% fizeram entrega em um só local e 56,78% realizam viagens diárias. Esses altos índices de viagens individualizadas efetuadas por caminhões de dois eixos, devem ocorrer pelo reflexo da tipologia e porte dos estabelecimentos comerciais existentes, somadas às atividades encontradas na Feira de São Joaquim que exigem reposição diária de mercadorias.

A Figura 1.3.2.4 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à macrozona CalçadaÁgua de Meninos/Liberdade, Península Itapagipe, ao Porto de Salvador, à região do Comércio e às áreas componentes do Subúrbio Ferroviário com maior ênfase para Lobato/Joanes e Paripe.

TABELA 1.3.2.10
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	SEM RESPOSTA(1)		
SALVADOR	232	75	63	30	54	298	752	73,2%
RMS	69	9	9	3	18	36	144	14,0%
MACRO RMS	12	-	3	-	-	6	21	2,0%
OUTROS MUNIC BA	24	3	-	6	-	12	45	4,4%
AL	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
PA	3	-	-	3	-	-	6	0,6%
PR	6	6	-	-	-	-	12	1,2%
PE	6	3	3	-	3	-	15	1,5%
RJ	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
SP	3	3	-	-	3	-	9	0,9%
SE	15	-	-	-	-	-	15	1,5%
TOTAL POR LOCAIS DE ENTREGA	376	99	78	42	81	352	1.028	100,0%
%	36,6%	9,6%	7,6%	4,1%	7,9%	34,2%	100,0%	

(1) caminhões sem carga, a maioria.

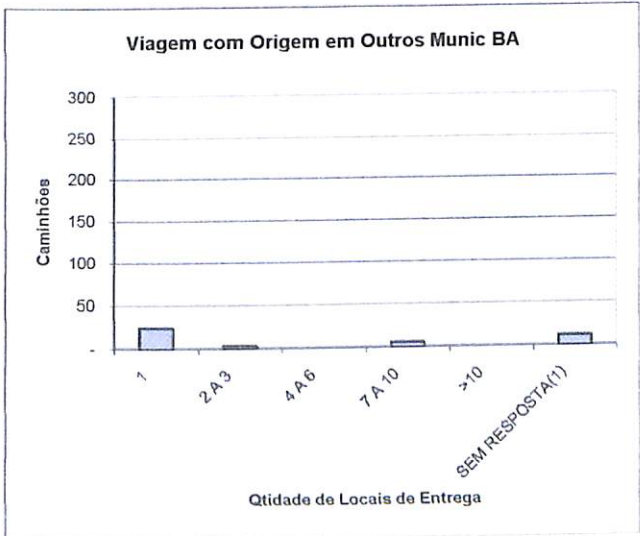
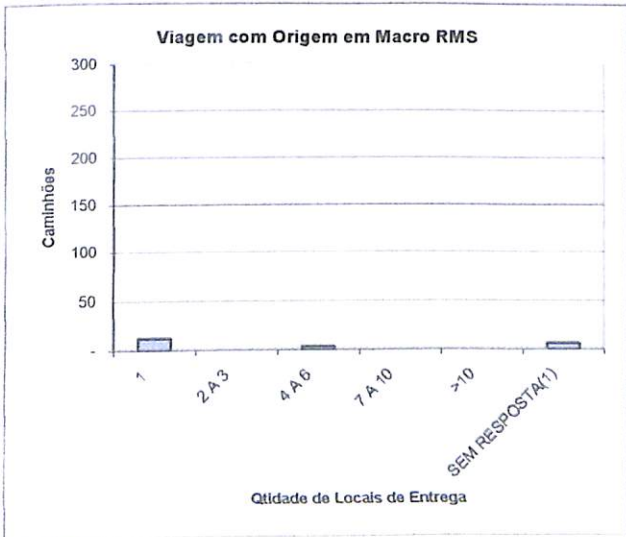
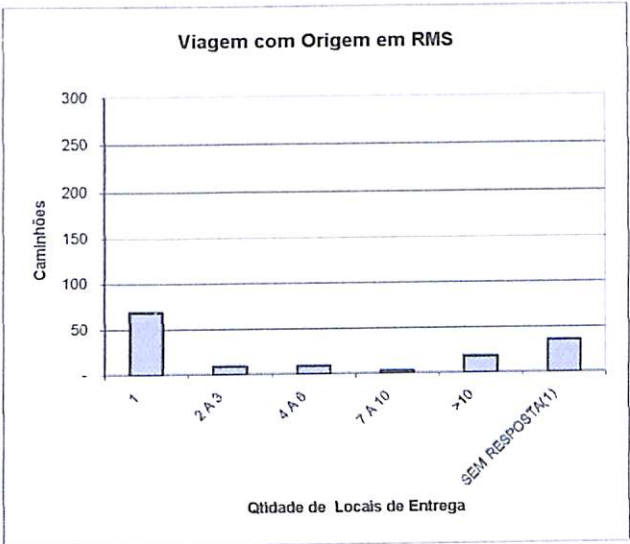
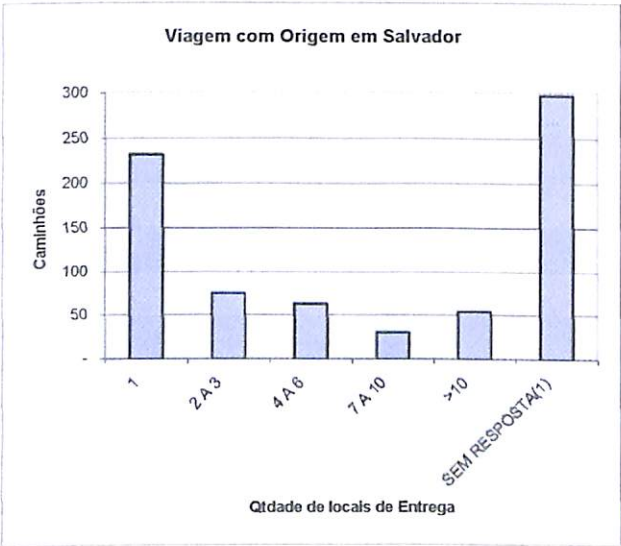
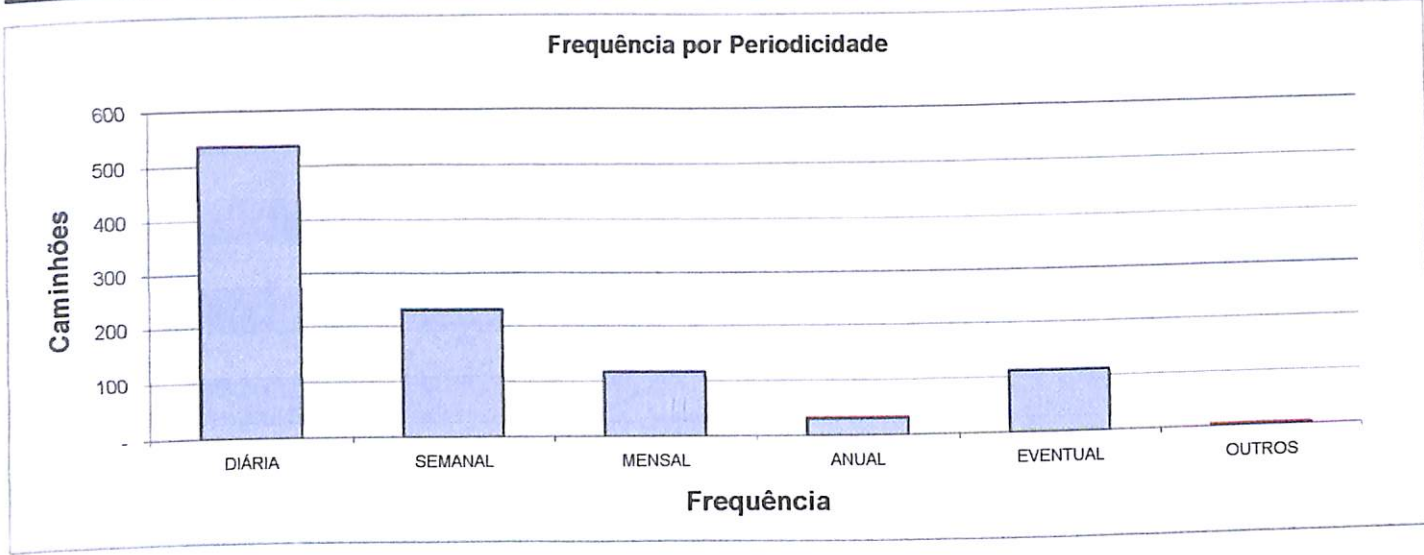
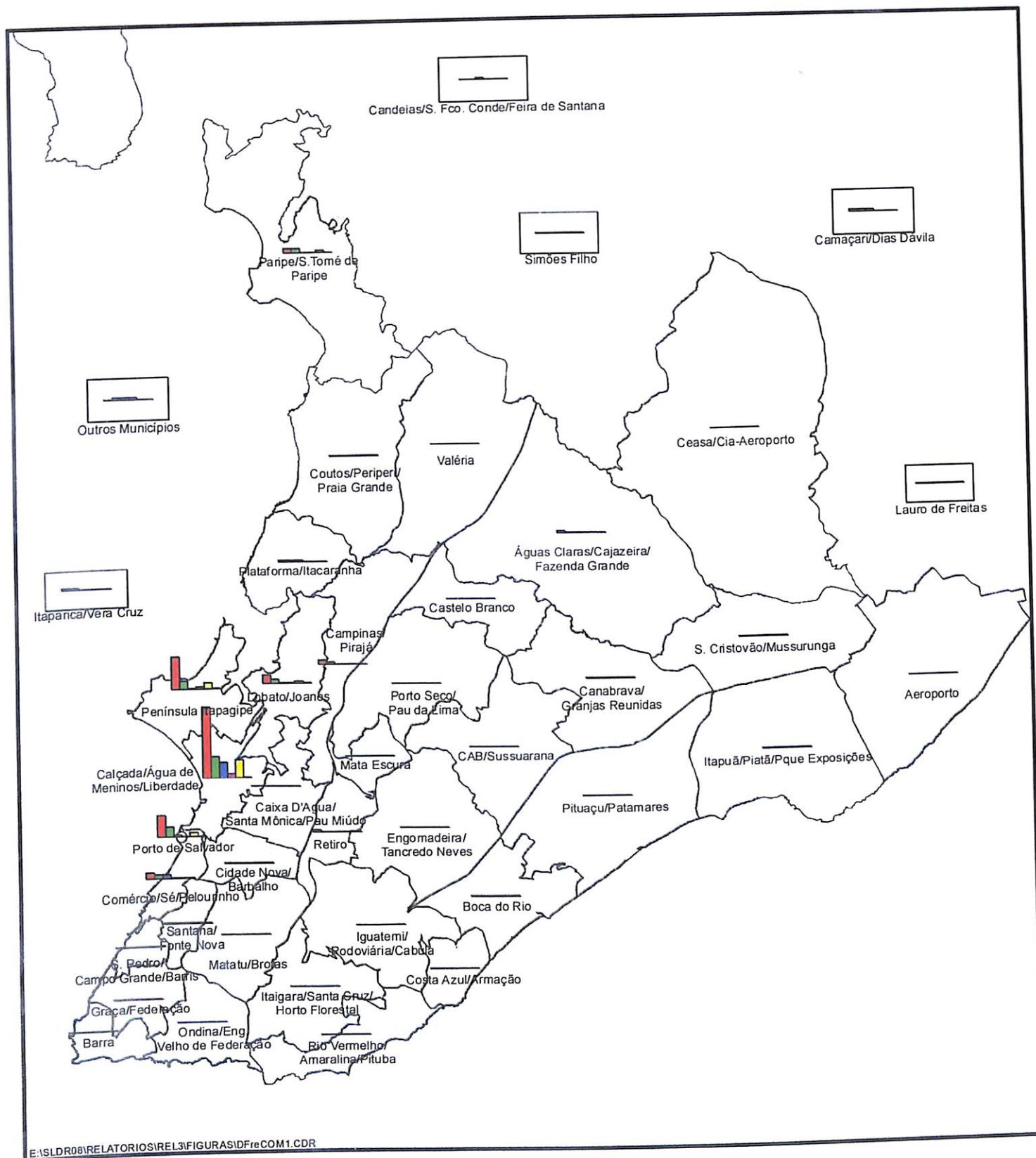


TABELA 1.3.2.11
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio -Sentido Comércio / Calçada (1)
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA						TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
SALVADOR	427	160	63	18	81	3	752	73,2%
RMS	84	42	12	-	6	-	144	14,0%
MACRO RMS	6	-	6	-	9	-	21	2,0%
OUTROS MUNIC BA	6	18	12	3	6	-	45	4,4%
AL	3	-	3	-	-	-	6	0,6%
PA	-	-	3	-	3	-	6	0,6%
PR	-	-	6	3	3	-	12	1,2%
PE	3	3	3	3	3	-	15	1,5%
RJ	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
RJ	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
SP	-	-	6	3	-	-	9	0,9%
SE	6	9	-	-	-	-	15	1,5%
TOTAL	535	232	117	30	111	3	1.028	100,0%
FREQUÊNCIA								
%	52,0%	22,6%	11,4%	2,9%	10,8%	0,3%	100,0%	





PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.4
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto Comércio (1) - sentido Comércio / Calçada

Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permanece em Salvador mais de 36 horas, representando 69,1% do total pesquisado, dos quais 84,4% têm origem na cidade, como pode ser verificado na Tabela 1.3.2.12 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Destacam-se ainda aqueles que permanecem por no máximo 6 horas na cidade compondo 12,2% do total pesquisado.

Dessas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam as viagens diárias com 60,8% (e portanto internas ao município) e semanais com 18,7%. A Tabela 1.3.2.13 apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Esses resultados são decorrentes do alto volume de viagens urbanas de caminhões realizadas internamente à cidade, como foi caracterizado anteriormente.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.2.5 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram. As mais solicitadas ocorreram nas macrozonas de: Calçada, Comércio, Península Itapagipe, Porto de Salvador e Campinas/Pirajá. Também destaca-se o conjunto formado pelas áreas ao redor da BR 324 onde existem os DINURBs como Valéria, além de Porto Seco/Pau da Lima, Castelo Branco e Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande.

Nesses locais, onde estão as áreas de interesse de caminhões não existem atualmente espaços adequados para a operação de carga/descarga, com exceção das áreas dos DINURBs onde as transportadoras e as indústrias possuem geralmente espaços para estacionamento de caminhões.

Em Calçada, Península Itapagipe, Subúrbio Ferroviário e Comércio, os caminhões utilizam espaços na via pública para realizar a operação de carga/descarga. A maioria dessas vias não possuem sinalização adequada para essa finalidade, provocando redução de capacidade viária considerável. No caso da Av. Suburbana, o estacionamento indiscriminado dos caminhões tem gerado também problemas de segurança de trânsito.

TABELA 1.3.2.12

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada(1)

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	51	36	18	30	599	18	752	73,2%
RMS	30	18	-	3	78	15	144	14,0%
MACRO RMS	9	3	3	-	3	3	21	2,0%
OUTROS MUNIC BA	18	3	3	3	15	3	45	4,4%
AL	-	3	-	-	3	-	6	0,6%
PA	3	-	-	-	3	-	6	0,6%
PR	-	6	3	-	3	-	12	1,2%
PE	6	6	-	-	3	-	15	1,5%
RJ	-	-	-	3	-	-	3	0,3%
SP	-	-	3	6	-	-	9	0,9%
SE	9	-	-	3	3	-	15	1,5%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	126	75	30	48	710	39	1028	100,0%
%	12,2%	7,3%	2,9%	4,7%	69,1%	3,8%	100,0%	

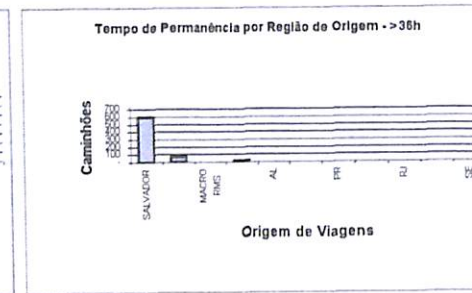
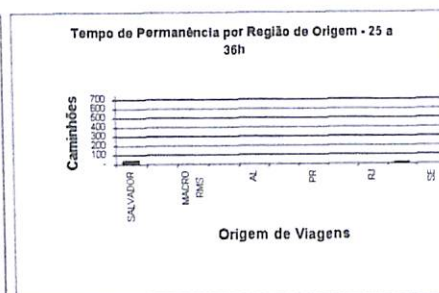
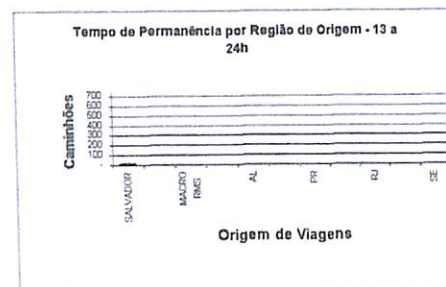
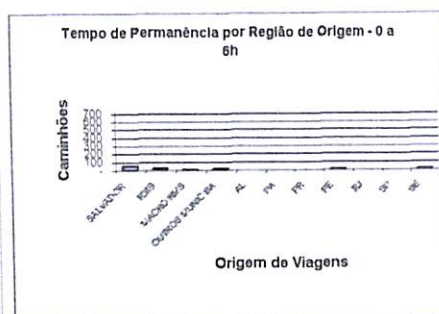


TABELA 1.3.2.13

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

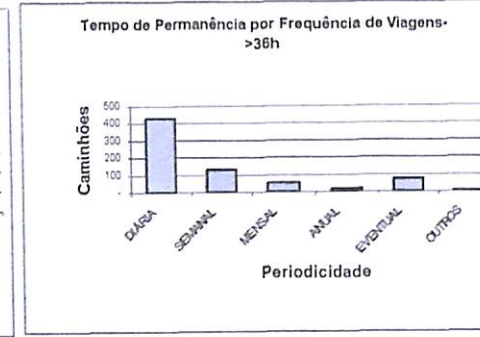
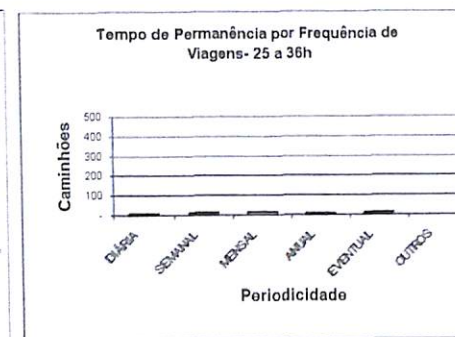
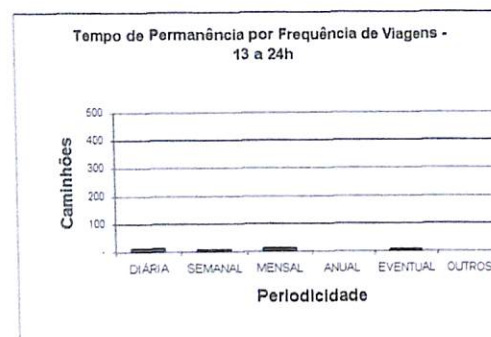
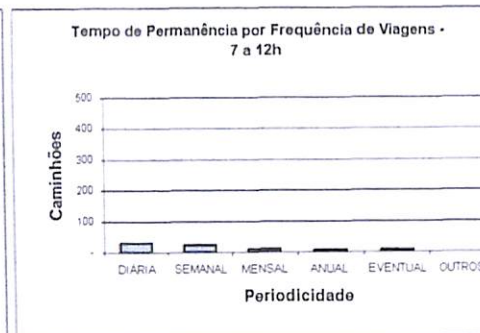
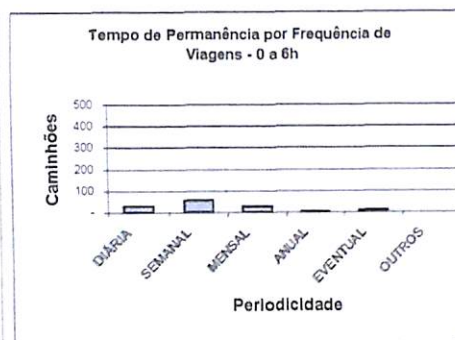
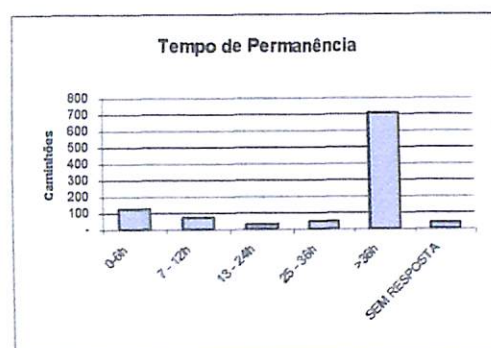
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

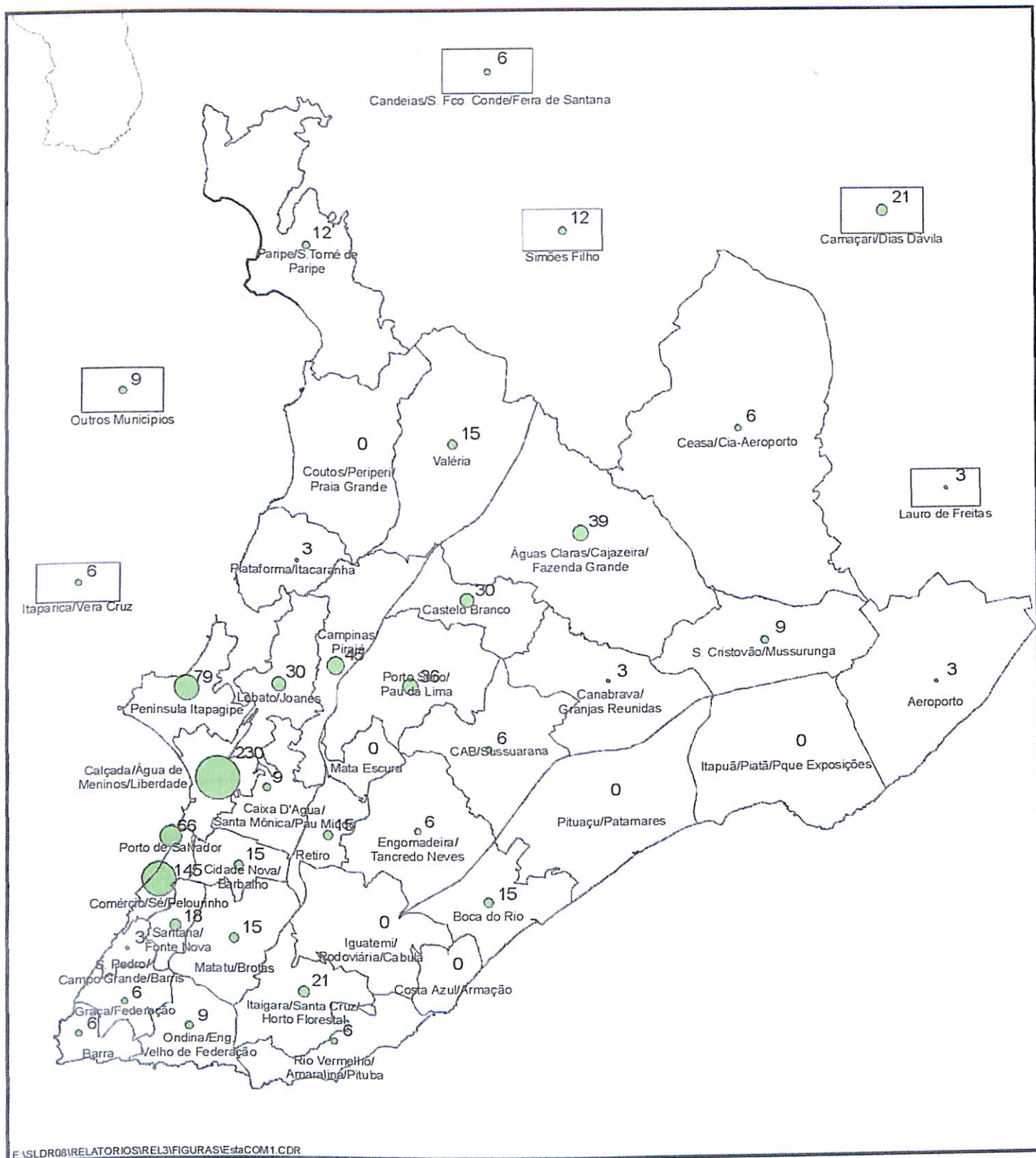
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada(1)

Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0-6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	>36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	30	30	9	6	432	28	535	52,0%
SEMANAL	57	24	6	9	133	3	232	22,6%
MENSAL	27	9	9	15	52	5	117	11,4%
ANUAL	3	6	-	6	15	-	30	2,9%
EVENTUAL	9	6	6	12	75	3	111	10,8%
OUTROS	-	-	-	-	3	-	3	0,3%
TOTAL POR TEMPO	126	75	30	48	710	39	1.028	100,0%
%	12,2%	7,3%	2,9%	4,7%	69,1%	3,8%	100,0%	

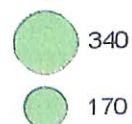




PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.5
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto Comércio (1) - sentido Comércio / Calçada

Legenda



• **Comércio 2** (Calçada/Comércio)

No posto 2 de Comércio, localizado na Av. da França, nas proximidades do portão 2 do Porto de Salvador (sentido Calçada/Comércio), detectou-se a predominância de viagens internas à Salvador representando 71,7% do total de caminhões pesquisados, seguido de viagens metropolitanas. Essas viagens de caminhões são provenientes, na maior parte dos casos, de três regiões principais:

- Calçada/Água de Meninos/Liberdade;
- Península de Itapagipe;
- Comércio/Sé/Pelourinho;

As viagens advindas dessas localidades, apresentaram como principais regiões destino:

- A Macrozona de Comércio/Sé/Pelourinho;
- As áreas de Matatu, Brotas, Santana, Fonte Nova, Retiro, Iguatemi/Itaigara, além dos setores junto à Orla Atlântica, através do eixo viário formado pela Av. Bonocô e suas vias de acesso à essas macrozonas;
- Algumas áreas que possuem a Av. Paralela como principal eixo de acesso como Boca do Rio e Engomadeira/Tancredo Neves; e
- DINURBs ao longo da BR 324 principalmente as compostas pelas macrozonas Porto Seco/Pau da Lima, Campinas/Pirajá e Castelo Branco, utilizando o corredor Av. Bonocô/BR 324.

Foram transportados, basicamente, produtos alimentícios. Em seguida com uma participação equilibrada figuram materiais de construção, eletrodomésticos e produtos metalúrgico / químicos / máquinas e autopeças, para atender de principalmente aos comércio atacadista e ao consumidor, além do comércio varejista e em menor escala, à demanda industrial. Também foi verificada uma significativa quantidade de caminhões sem carga devido provavelmente ao retorno de entrega de mercadorias exigidos pelas características do porte e tipo dos estabelecimentos comerciais que não possuem, em geral, espaços para estocagem de produtos e/ou por se tratar de alimentação obrigam entregas mais frequentes.

A maior parte das viagens efetuou mais de um local de entrega. Um fator que diferencia este posto dos demais estudados, é o índice de frequência de viagens executadas semanalmente, da ordem de 30%, contra 44% de viagens diárias, que provavelmente são resultados de maior otimização das viagens de caminhões.

Na composição do tráfego, desse local, a participação de volume de caminhões é em média de 3% em relação ao total de veículos que por ali passaram, ressaltando que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 09:00 e 18:15 horas, o que abrange os horários de pico do tráfego geral e contribui nos conflitos dos fluxos veiculares, devido às interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões para a operação de carga/descarga.

As vias que mais sofrem pela operação de carga/descarga de mercadorias foram verificadas em Calçada, Água de Meninos, Comércio e Península Itapagipe onde, a

maioria dos estabelecimentos comerciais ali localizados não possuem área própria para carga/descarga. Na Av. da França os caminhões, em geral de grande porte, ficam estacionados junto ao portão 1 do Porto de Salvador, a espera da chegada dos navios a fim de descarregar materiais soltos como lingote de ferro, pois o embarque desse tipo de carga é feito diretamente do caminhão para o navio.

Origem/Destino das Viagens

Nos movimentos constatados no sentido 2 do posto Comércio, predominam aqueles de característica urbana conforme apresenta a Figura 1.3.2.6 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona, onde os caminhões de dois eixos são a grande maioria. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

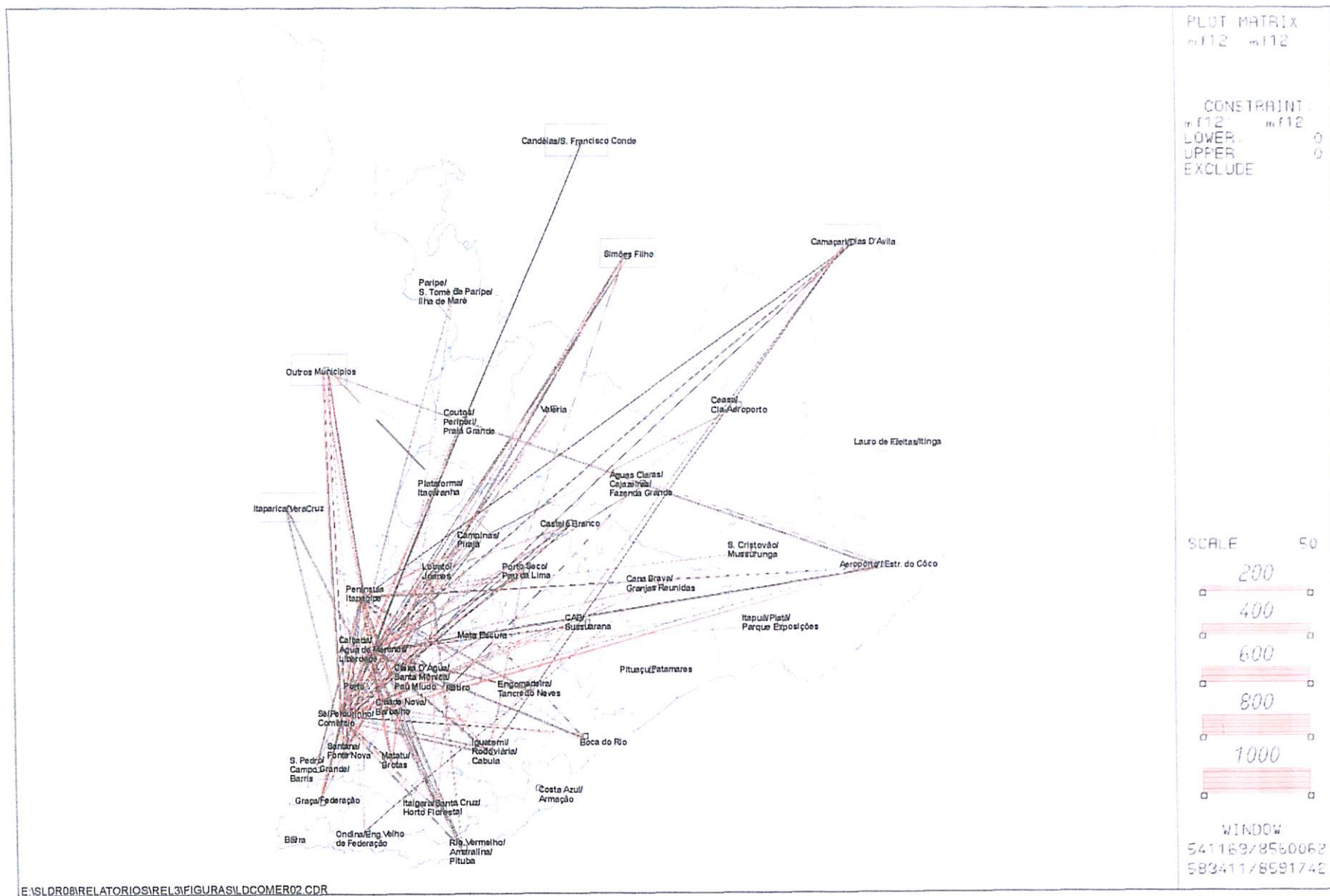
Do total de 1.288 viagens de caminhões pesquisados no período, no posto **Comércio 2** localizado na Av. da França nas proximidades do portão 2 do Porto de Salvador (sentido Calçada/Comércio), as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.2.7 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 38,0% geradas na macrozona Calçada /Água de Meninos/Liberdade
- 19,4% na macrozona Península de Itapagipe;
- 11,3% na macrozona Comércio/Sé/Pelourinho;
- 8,6% advindas de DINURBs ao longo da BR 324, especificamente as macrozonas de: Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo, Retiro, Porto Seco/Pau da Lima, Castelo Branco, Valéria, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande;
- Apenas 1,5% das viagens apresentaram como origem o Porto de Salvador.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

- 17,6% dirigiram-se à macrozona Comércio/Sé/Pelourinho;
- 9,5% foram para a macrozona Santana/Fonte Nova;
- 9,2% foram para a região de Matatu/Brotas;
- 10,7% dirigiram-se por as regiões servidas pelo Túnel Américo Simas/Av. Bonocô/Av. Paralela destacando-se as seguintes macrozonas: Boca do Rio, Engomadeira/Tancredo Neves, Aeroporto, Canabrava/Granjas Reunidas, CAB/Sussuarana, Costa Azul/Armação, Itapuã/Piatã e São Cristóvão/Mussurunga;
- 12,0% com destino à RMS e Macro RMS, principalmente para a macrozona de Camaçari/Dias D'Ávila/S. Francisco do Conde, que também agrega as regiões de Alagoinhas, São Sebastião do Passe/Catu/Mata de São João e Nazaré/Sto. Antônio de Jesus, componentes da Macro Região Metropolitana de Salvador.



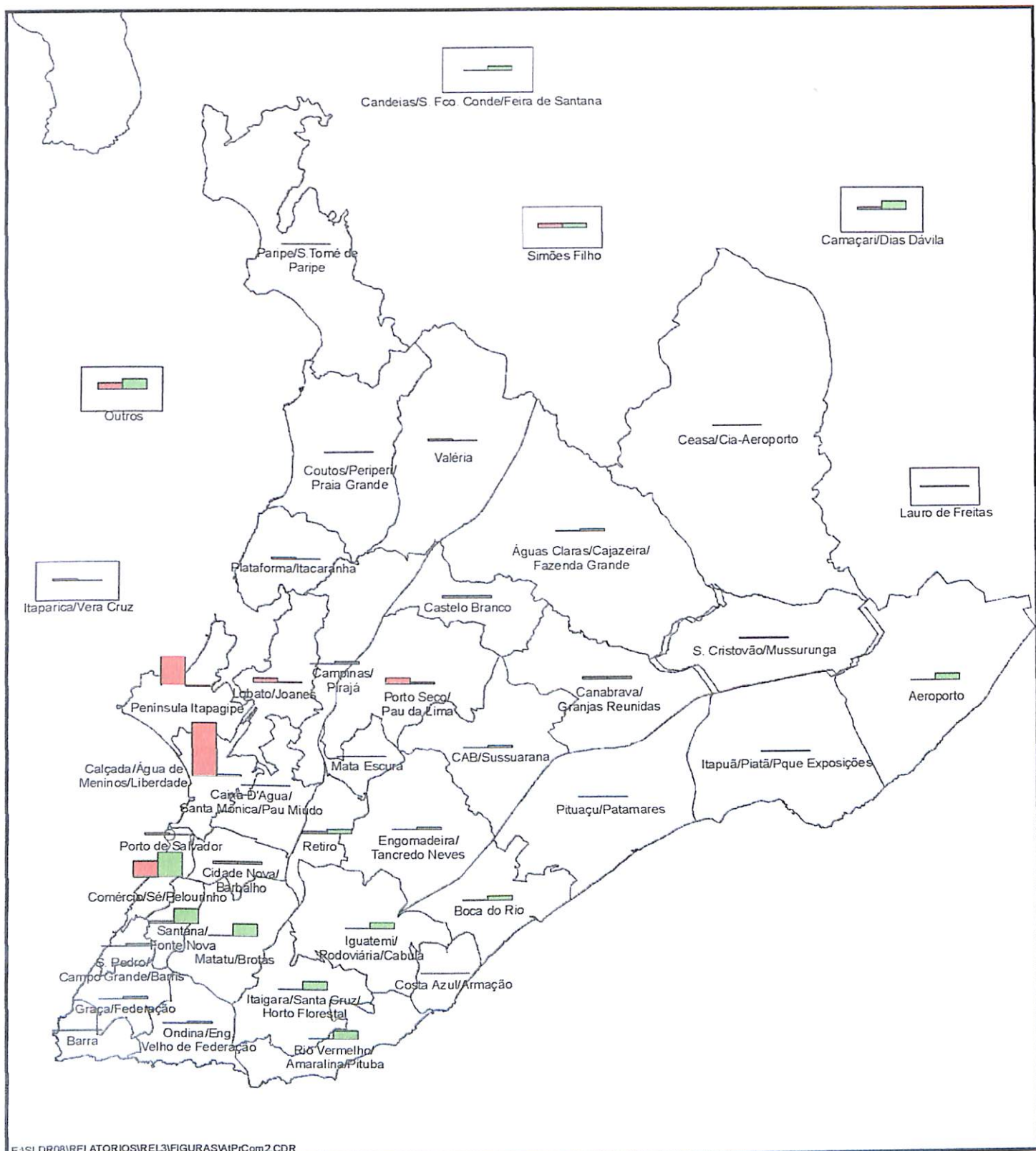
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Sistema de Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.6

Pesquisa de Entrevista de Motoristas de Caminhões

Posto Comércio (2) - sentido Calçada / Comércio

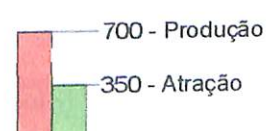
Linha de Desejo de Viagens



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.7
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto Comércio (2) - sentido Calçada / Comércio

Legenda

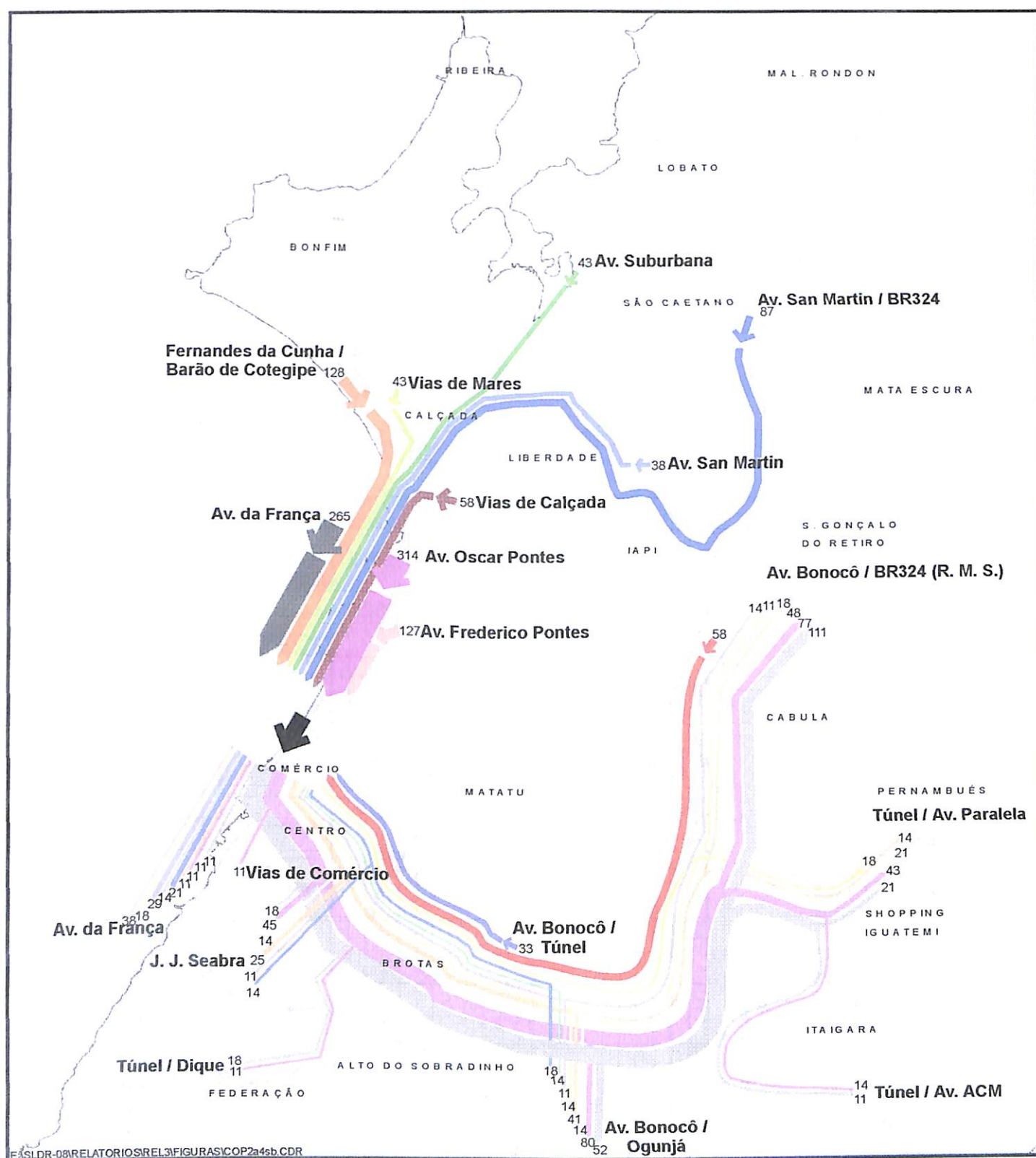


Corredores Viários Utilizados

Essas viagens fizeram uso de determinados corredores viários, utilizados pelos caminhões para a sua distribuição, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.2.14 e ilustrados na Figura 1.3.2.8 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.2.15 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 54,9% das viagens utilizaram o eixo de acesso formado pelas Avenidas Oscar Pontes, da França e Frederico Pontes (Jequitaia) como corredores de origem e dirigiram-se principalmente à: região de Santana/Fonte Nova, macrozona Matatu/Brotas, região de Comércio/Sé/Pelourinho e macrozonas Rio Vermelho/Amaralina/Pituba e Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal. O principal corredor destino utilizado para alcançar tais regiões foi o Túnel/Av. Bonocô e suas vias de acesso à cada área;
- 19,4% se apoiaram na malha viária da Península de Itapagipe como corredores de origem, com destino principalmente à: região de Comércio/Sé/Pelourinho; macrozona Santana/Fonte Nova; macrozonas Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal e Rio Vermelho/Amaralina/Pituba. O eixo Av. Bonocô/Túnel serviu como corredor destino apoiando todas essas viagens;
- 7,4% serviram-se do eixo Av. Bonocô/Túnel como corredor de origem, alimentado pelas principais vias de circulação que dão acesso a esse eixo como a BR 324, Av. Barro Reis e Av. Paralela/ACM entre outras, para dirigem-se principalmente à macrozona de Comércio/Sé/Pelourinho;
- 6,8% apresentaram o eixo Av. San Martim/BR 324 como corredor de origem para alcançar principalmente: a região de Comércio/Sé/Pelourinho através da Av. da França ; à macrozona Matatu/Brotas pelo corredor destino Av. Bonocô/Túnel; à região Santana/Fonte Nova utilizando como corredor destino a Av. Bonocô e o eixo Túnel/Dique;
- 3,0% serviram-se da Av. San Martim como corredor de origem para irem principalmente à: macrozona Comércio/Sé/Pelourinho através da Av. da França; à região Santana/Fonte Nova utilizando como corredor destino a Av. Bonocô e o eixo Túnel/Av. Bonocô/Dique do Tororó;



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.8
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto Comércio (2) - sentido Calçada / Comércio

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

TABELA 1.3.2.14

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

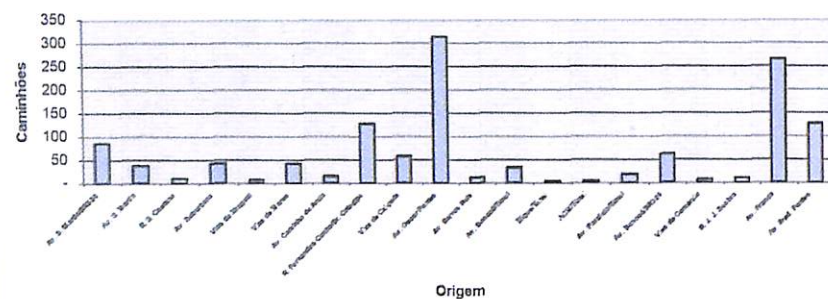
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO																
	Av. S. Martin	Vias de Calçada	Av. Fred. Pontes	Av. Barros Reis	Av. Bonocô/ Túnel	Dique/Túnel	Av. Ogunjá/Túnel	ACM/Túnel	Av. Tancredo Neves/ Túnel	Av. Paralela/ Túnel	Av. Bonocô/ BR324	Vias de Comércio	Av. Contorno	Av. Contorno/ Graça	R. J. J. Seabra	Av. França	TOTAL ORIGEM
Av. S. Martin/BR324	-	-	7	4	18	4	7	-	-	-	4	4	-	-	14	25	87
Av. S. Martin	-	-	-	-	-	4	4	-	-	4	-	4	4	-	4	14	38
R. S. Caetano	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	11
Av. Suburbana	-	-	-	-	14	7	-	4	-	4	-	-	-	-	7	7	43
Vias de Uruguaí	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Vias de Mares	-	-	-	-	14	-	-	-	-	7	11	-	-	-	7	4	43
Av. Caminho de Areia	-	-	-	-	7	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	-	15
R. Fernandes Cunha/Br. Cotegipe	-	-	4	4	41	-	-	7	-	14	18	-	4	-	25	11	128
Vias de Calçada	-	-	-	-	11	-	4	7	-	4	14	-	-	-	11	7	58
Av. Oscar Pontes	4	-	7	-	80	11	7	14	-	43	77	11	4	-	45	11	314
Av. Barros Reis	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	12
Av. Bonocô/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	29	33
Dique/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
ACM/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Av. Paralela/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	18
Av. Bonocô/BR324	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	4	-	-	4	4	42	62
Vias de Comércio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	8
R. J. J. Seabra	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	11
Av. França	-	-	4	4	52	18	7	11	-	21	111	4	-	4	11	18	265
Av. Fred. Pontes	-	-	-	-	14	4	-	7	4	21	48	4	-	-	14	11	127
TOTAL DESTINO	4	4	22	12	273	48	29	50	4	130	291	35	19	8	146	213	1.288
%	0,3%	0,3%	1,7%	0,9%	21,2%	3,7%	2,3%	3,9%	0,3%	10,1%	22,6%	2,7%	1,5%	0,6%	11,3%	16,6%	100,0%

Distribuição de Viagens Produzidas por Corredores de Origem



Distribuição de Viagens Atraídas por Corredores de Destino

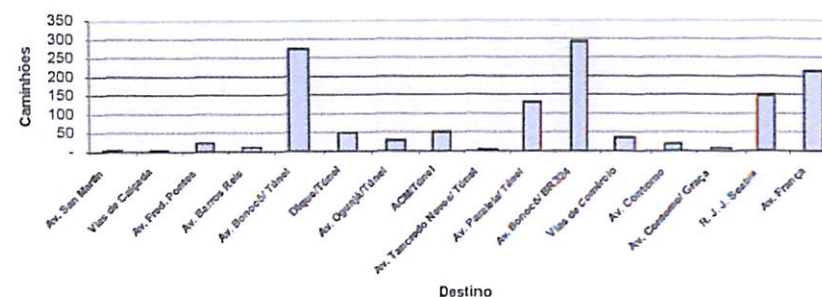


TABELA 1.3.2.15
PDDU - Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																																					
	Petrópolis Itapogipe	Lobato/Joanes	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	Comércio/SAF/Alourinho	S. Pedro/Campo Grande/Barris	Grapi/Federação	Onibus/Eng. Velho de Federação	Rio Vermelho/Amarelinha/Pituba	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	Igatuemi/Rodovia/Marta/Cabula	Maranhão/Brotoas	Sertão/Fort e Nova	Cidade Nova/Barbado	Casa D'Água/Santa Mônica/Pau d'Alho	Redire	Compinas/Pingá	Mata Escura	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande	Condição/Grapias Reunidas	CAB/Sustentação	Engenheiro/Tenredo Neves	Costa Azul/Armação	Boca do Rio	Itapui/Picini/Pique Espalhados	S. Cristóvão/Assunção	Cassa/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Camapan/Dias D'Áida	Sinões Filho	Candéias/S. Fco. Conde	Outros	Total ORIGEM	%		
Av. B. Martin/BR324	-	-	4	28	-	-	7	4	4	-	14	14	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	07	6,6%			
Av. B. Martin	-	-	4	15	-	-	-	-	4	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	39	3,0%		
R. B. Castano	-	-	-	4	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,9%		
Av. Suburbana	-	-	-	7	-	-	-	-	7	-	18	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	3,3%	
Vias de Uruguaí	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0,6%	
Vias de Mares	-	-	-	3	-	-	-	-	4	4	4	7	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-	4	4	-	3	43	3,3%		
Av. Caminho de Areia	-	-	-	-	-	-	-	7	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	1,2%	
R. Fernandes Cunha/Br. Cotogipe	4	-	4	11	-	4	-	7	13	11	7	18	4	-	4	-	4	-	4	-	4	-	4	4	4	7	-	-	-	6	12	-	-	-	-	120	9,9%	
Vias de Calçada	4	-	-	-	-	-	4	6	4	4	4	6	-	-	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4	4	69	4,6%		
Av. Oscar Pontes	-	4	-	21	7	7	-	21	14	19	29	32	7	7	14	4	-	7	4	4	4	-	-	10	4	10	4	-	-	18	36	7	4	10	314	24,4%		
Av. Barros Reis	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	33	2,6%	
Av. Bonocó/Túnel	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
Dique/Túnel	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
ACM/Túnel	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	1,4%	
Av. Perdeis/Túnel	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	62	4,6%	
Av. Bonocó/BR324	-	-	-	42	-	4	-	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	11	0,9%	
Vias de Comércio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	11	0,9%
R. J. J. Seabra	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,9%
Av. Frença	-	-	4	29	-	7	-	14	21	7	27	7	-	-	7	7	4	11	7	4	4	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7	18	10	24	39	266	20,6%	
Av. Frad. Pontes	-	-	-	4	6	-	7	7	-	7	4	13	-	-	-	4	-	4	-	-	4	-	4	-	-	-	7	-	-	7	10	4	7	11	17	127	9,9%	
Total DESTINO	8	4	18	227	13	26	19	69	79	66	118	123	15	7	29	26	4	28	19	6	18	11	11	14	8	28	4	4	7	67	62	28	43	67	1.269	100%		
%	0,6%	0,3%	1,2%	17,6%	1,0%	1,9%	1,4%	6,4%	6,1%	4,4%	9,2%	9,6%	1,2%	0,6%	2,3%	1,9%	0,3%	2,0%	1,4%	0,6%	1,2%	0,9%	0,9%	1,1%	0,6%	2,2%	0,3%	0,3%	0,6%	4,4%	6,4%	2,2%	3,4%	6,6%	100,0%			

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analisando-se a Tabela 1.3.2.16 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto Comércio 2 a predominância dos produtos transportados foi caracterizada por: alimentação/bebidas com 30,8% do total das viagens; material de construção abrangendo 9,5%; eletrodomésticos com 5,1% e produtos metalúrgico/químicos/elétrico/máquinas e autopeças com 12,6%. Outros tipos de produtos somaram 8,9% e a incidência de caminhões vazios foi de 29,8% do total de viagens pesquisadas.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou uma diversidade de tipos, destacando-se: 14,6% do tipo granel-sólida carregando principalmente os produtos alimentícios e materiais de construção; 8,1% de carga fracionada composta principalmente por produtos alimentícios, materiais de construção e máquinas e autopeças; 5,6% de carga perecível/refrigerada com produtos alimentícios; 10,2% declararam produtos como tipo de carga, cuja composição principal são alimentos/bebidas. Outros tipos de carga totalizaram 31,0%, compostos por diversos produtos principalmente alimentos, materiais de construção, eletrodomésticos, máquinas e autopeças, metalurgia, etc. As viagens sem carga apresentaram índice de 28,1%.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.2.17 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.2.18 – Análise de Corredores de Destino por tipos de Produtos Transportados, vem confirmar os tipos de usos de solo que estão configurados ao longo dos corredores.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 54,9% das viagens utilizaram o corredor de acesso formado pelas Avenidas Oscar Pontes, Frederico Pontes e da França, onde estão localizadas a indústria de farinha, Feira de São Joaquim e diversos outros estabelecimentos comerciais, transportando essencialmente alimentação/bebidas e materiais de construção. Também são transportados produtos metalúrgicos, químicos, elétricos e máquinas e autopeças, além de diversos outros tipos de produtos;
- dentre os 19,4% dos caminhões que fizeram uso da malha viária que serve a Península de Itapagipe, predominam também os produtos alimentícios seguidos de materiais de construção como principais tipos de produtos transportados;
- 7,4% utilizaram o corredor de origem Av. Bonocô/Túnel, transportando principalmente alimentação/bebidas, materiais de construção, entretanto a maior parte dos caminhões que utilizaram desse trajeto estava sem carga, o

que caracteriza a viagem de retorno após as entregas de mercadorias efetuadas;

- 6,8% dos caminhões apoiaram-se na BR 324/Av. San Martim como corredor de origem, carregando sobretudo produtos alimentícios, materiais de construção e eletrodomésticos entre outros;
- 3,0% das viagens apresentaram a Av. San Martim como corredor de origem, para transportar alimentos e materiais de construção entre outros;
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 75,4% do total de viagens dirigiram-se ao corredor de destino Av. Bonocô/Túnel para alcançar outros eixos viários importantes como Av. Paralela, R. J. J. Seabra, BR 324, Av. Antônio Carlos Magalhães, entre outros, transportando sobretudo alimentação/bebidas além de materiais de construção e produtos do setor de autopeças;
- 16,5% dos caminhões se apoiaram na Av. da França como corredor de destino, transportando alimentos, eletrodomésticos e materiais de construção, além de produtos metalúrgicos e químicos;
- 4,8% destinaram-se aos corredores formados pelas Vias de Comércio e Av. do Contorno, transportando sobretudo produtos alimentícios além de materiais de construção;

TABELA 1.3.2.16

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

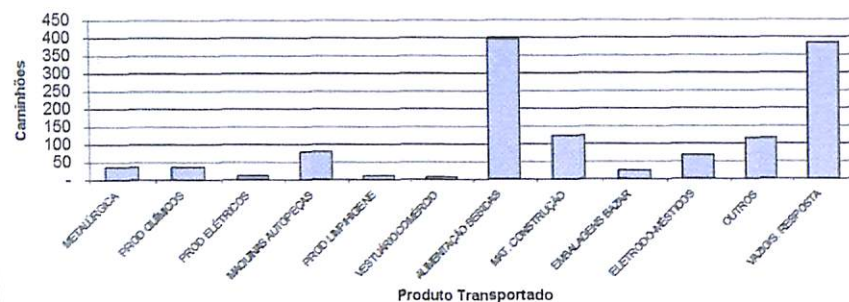
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS												TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALÚRGICA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO COMÉRCIO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODOMÉSTICOS	OUTROS	VAZIOS. RESPOSTA		
GRANEL - SÓLIDA	4	4	-	4	3	-	97	39	4	4	29	-	188	14,6%
GRANEL - LÍQUIDA	-	4	-	-	-	-	7	-	-	-	4	-	15	1,2%
FRACIONADA	-	-	-	18	4	4	36	21	4	4	4	9	104	8,1%
SUPERDIMENSIONADA	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	0,3%
VIVA(ANIMAIS)	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	-	-	-	-	68	-	-	-	4	-	72	5,6%
CONTAINER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	0,3%
PRODUTOS	4	-	-	7	4	-	105	4	-	4	4	-	132	10,2%
VAZIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	362	362	28,1%
OUTRA	28	28	11	46	-	3	75	58	17	54	70	9	399	31,0%
SEM RESPOSTA	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	0,3%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	36	36	11	79	11	7	398	122	25	66	115	384	1.288	100,0%
%	2,8%	2,8%	0,9%	6,1%	0,9%	0,5%	30,8%	9,5%	1,9%	5,1%	8,9%	29,8%	100,0%	

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas

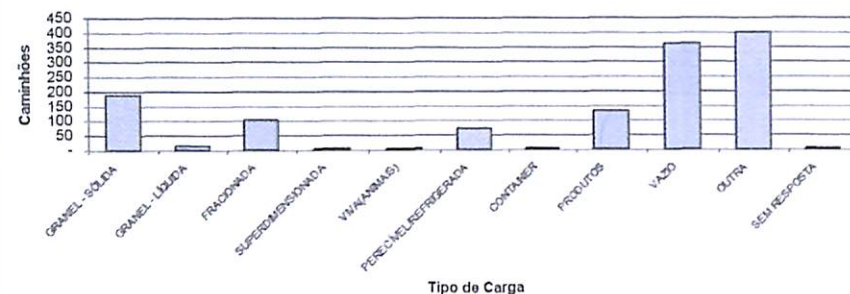


TABELA 1.3.2.17
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto Comércio(2) -Sentido Calçada/Comércio
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS														TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	PROD LIMP/ HIGIENE	VESTUÁRIO COMESTICO	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉTICOS	OUTROS	VAZO/S. RESPOSTA				
Av. G. Martin/BR324	4	-	-	7	-	-	25	11	7	11	11	11	87	8,8%		
Av. G. Martin	-	-	-	-	-	-	5	7	-	4	4	18	38	3,0%		
R. S. Castano	-	-	-	4	-	-	7	-	-	-	-	-	11	0,9%		
Av. Suburbana	4	-	-	14	-	-	7	4	-	-	7	7	43	3,3%		
Vias de Uruguaí	-	-	-	-	-	-	4	3	-	-	-	-	7	0,5%		
Vias de Mares	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	7	18	43	3,3%		
Av. Caminho do Aroia	-	-	-	-	-	-	11	4	-	-	-	-	15	1,2%		
R. Fernandes Cunha/Br. Cotegipo	7	11	-	7	4	-	29	14	-	7	11	38	128	9,8%		
Vias do Calçada	4	-	-	4	-	-	14	4	-	7	7	18	58	4,5%		
Av. Oscar Pontes	10	13	4	11	3	7	82	35	4	18	32	95	314	24,4%		
Av. Barros Reis	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	-	4	12	0,9%		
Av. Bonocó/Túnel	-	4	-	-	-	-	11	-	4	-	4	10	33	2,6%		
Dique/Túnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	0,3%		
ACM/Túnel	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%		
Av. Paralela/Túnel	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	18	1,4%		
Av. Bonocó/BR324	-	-	-	-	-	-	22	4	-	11	4	21	62	4,8%		
Vias do Comércio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	0,6%		
R. J. J. Goabira	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	3	11	0,9%		
Av. França	7	4	-	17	-	-	125	11	4	4	6	87	285	20,8%		
Av. Prod. Pontes	-	-	7	11	4	-	32	21	6	-	18	28	127	9,8%		
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	38	38	11	78	11	7	388	122	25	88	115	384	1.288	100,0%		
%	2,8%	2,8%	0,9%	6,1%	0,9%	0,5%	30,8%	9,5%	1,9%	5,1%	8,8%	29,8%	100,0%			

TABELA 1.3.2.18

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto: Comércio (2) - Sentido Calçada/Comércio

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS													
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	PROD LIMP/HIGIENE	VESTUÁRIO/ COMÉSTICO	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
Av. São Martin	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
Vias de Calçada	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	0,3%
Av. Francisco Pontes	-	7	-	-	-	-	4	4	-	-	-	7	22	1,7%
Av. Barro Vermelho	-	-	-	-	4	-	4	4	-	-	-	-	12	0,9%
Av. Bonito/Túnel	14	7	-	24	7	3	79	23	4	18	21	73	273	21,2%
Dique/Túnel	-	-	-	11	-	4	18	4	-	-	4	7	48	3,7%
Av. Odeante/Túnel	-	-	-	-	-	-	7	4	4	-	4	10	29	2,3%
ACM/Túnel	7	-	-	4	-	-	14	4	-	7	7	7	50	3,9%
Tancredo Neves/Túnel	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%
Av. Paralela/Túnel	-	-	-	4	-	-	43	29	-	-	22	32	130	10,1%
Av. Bonito/BR 324	-	11	3	18	-	-	114	10	9	7	25	94	291	22,6%
Vias de Comércio	-	-	-	4	-	-	5	4	-	4	-	18	35	2,7%
Av. Contorno	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4	7	-	19	1,5%
Av. Contorno/Graca	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	8	0,6%
R. J. J. Seabra	11	4	-	7	-	-	39	17	4	14	11	39	146	11,3%
Av. França	4	7	-	7	-	-	61	11	4	12	14	93	213	16,5%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	36	36	11	79	11	7	396	122	25	66	115	384	1.288	100,0%
%	2,8%	2,8%	0,9%	6,1%	0,9%	0,5%	30,8%	9,5%	1,9%	5,1%	8,9%	29,8%	100,0%	

Motivo de Viagem

As principais causas geradoras das viagens estão apresentadas na Tabela 1.3.2.19 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões, onde é possível verificar uma distribuição uniforme entre as causas listadas, divididas da seguinte maneira:

- 22,4% das viagens relacionaram o comércio atacadista como fator determinante da viagem;
- 22,3% relacionadas diretamente com o consumidor;
- 15,1% com o comércio varejista; e
- 10,6% com atividades industriais;
- o motivo “sem resposta” com índice de 29,3% deve-se principalmente à presença de caminhões sem carga.

Analisando-se os principais corredores viários de destino das viagens, já identificados anteriormente, verifica-se que: no corredor Av. Bonocô/Túnel as viagens são determinadas pelo consumidor diretamente e pelas atividades de comércio atacadista, seguidas do comércio varejista e atividades industriais.

As viagens que possuem a Av. da França como corredor de destino apresentam a mesma ordem de motivos que atraem as viagens ou seja; consumidor, comércio atacadista e varejista além das atividades industriais. As Vias de Comércio apresentam uma distribuição equilibrada de motivos de viagem entre comércios varejista e atacadista além da influência do motivo consumidor.

A Tabela 1.3.2.20 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.2.19
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	4	125	243	179	261	351	1.163	90,3%
RMS	-	7	4	4	18	18	51	4,0%
MACRO SALVADOR	-	-	3	4	4	-	11	0,9%
OUTROS MUNIC BA	-	-	22	-	-	4	26	2,0%
CE	-	-	4	-	-	-	4	0,3%
MG	-	-	-	4	-	-	4	0,3%
PA	-	-	7	-	-	-	7	0,5%
PR	-	-	-	-	-	4	4	0,3%
SP	-	4	6	4	-	-	14	1,1%
SE	-	-	-	-	4	-	4	0,3%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	4	136	289	195	287	377	1.288	100,0%
%	0,3%	10,6%	22,4%	15,1%	22,3%	29,3%	100,0%	

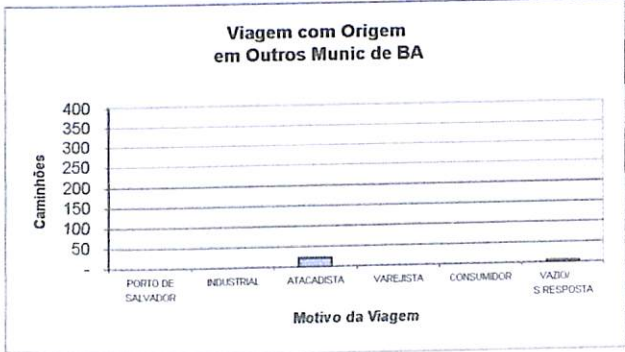
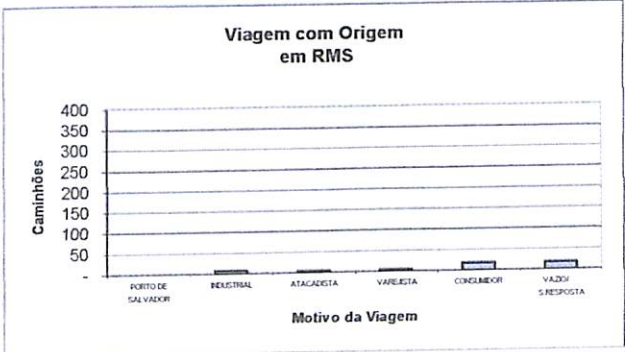
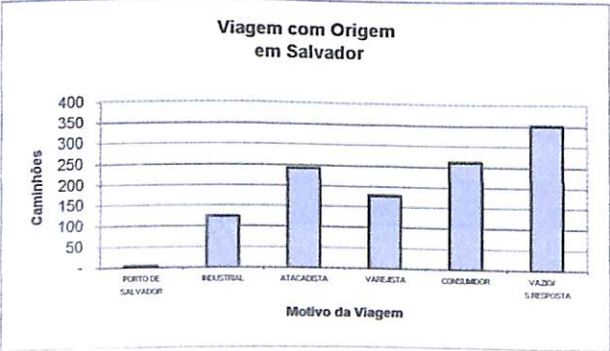
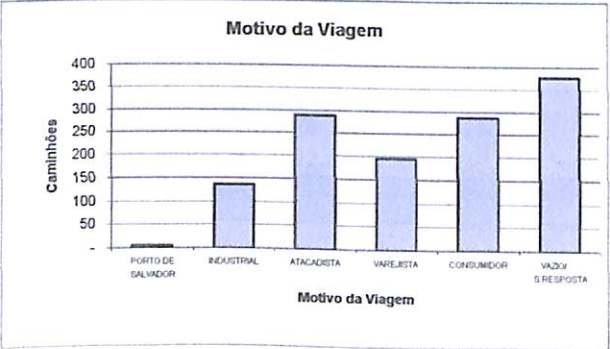


TABELA 1.3.2.20
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR DESTINO	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
Av. San Martin	-	-	-	-	4	-	4	0,3%
Vias de Calçada	-	-	4	-	-	-	4	0,3%
Av. Fred. Pontes	-	-	7	4	4	7	22	1,7%
Av. Barros Reis	-	-	4	4	4	-	12	0,9%
Av. Bonocô/ Túnel	-	27	45	32	85	84	273	21,2%
Dique/Túnel	-	15	11	11	11	-	48	3,7%
Av. Ogunjá/Túnel	-	-	4	-	14	11	29	2,3%
ACM/Túnel	-	4	18	7	14	7	50	3,9%
Av. Tancredo Neves/ Túnel	-	4	-	-	-	-	4	0,3%
Av. Paralela/ Túnel	-	11	32	25	26	36	130	10,1%
Av. Bonocô/ BR324	-	43	81	49	38	80	291	22,6%
Vias de Comércio	-	-	12	4	4	15	35	2,7%
Av. Contorno	-	4	4	4	4	3	19	1,5%
Av. Contorno/ Graça	-	-	-	4	-	4	8	0,6%
R. J. J. Seabra	4	10	24	21	39	48	146	11,3%
Av. França	-	18	43	30	40	82	213	16,5%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	4	136	289	195	287	377	1.288	100,0%
%	0,3%	10,6%	22,4%	15,1%	22,3%	29,3%	100,0%	

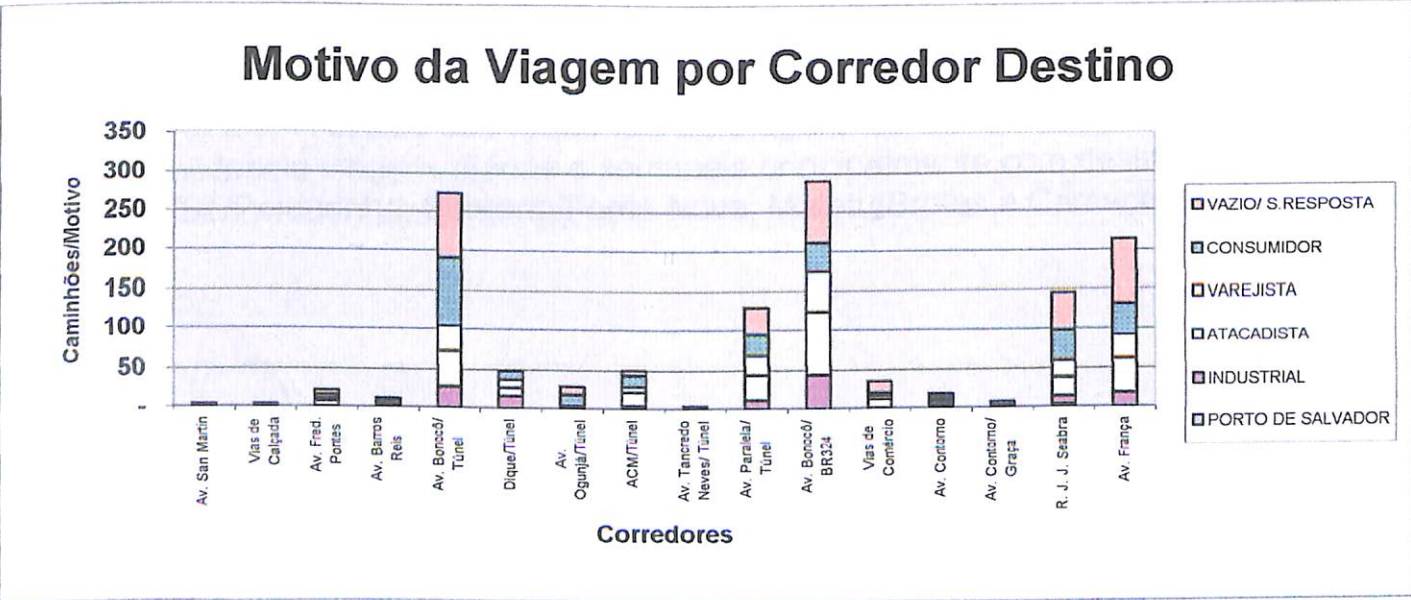


TABELA 1.3.2.20 - DESTINO X MOTIVO

Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.2.21 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que: 38,0% das viagens possuem apenas um local de entrega caracterizando o posto de pesquisa quanto a este item de avaliação; 13,7% possuem de 2 a 3 locais de entregas e 29,3% dos caminhões fazem entregas em mais de quatro locais.

Outro aspecto que caracteriza o tipo de viagem predominante é a frequência com que a mesma ocorre, onde foi possível diagnosticar que: as viagens diárias representam 44,3% do total pesquisado; 30,1% são viagens semanais; as viagens mensais apresentam índice de 12,7% e as frequências anuais e eventuais somam 12,9%, como apresenta a Tabela 1.3.2.22 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem.

Em Salvador foram geradas no período 1.163 viagens, que representam 90,3% do total de caminhões pesquisados nesse local, compondo assim o perfil deste posto de pesquisa. Possuem portanto as mesmas características de frequência e quantidade de locais de entrega descritas nos parágrafos anteriores.

Os índices evidenciam transporte de carga de características urbanas, realizados por caminhões de dois eixos, na maioria dos casos com apenas um local de entrega por viagem efetuada, sendo quase a metade dessas viagens de frequência diária.

A Figura 1.3.2.9 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à: macrozona Comércio/Sé/Pelourinho; Santana/Fonte Nova; Matatu/Brotas e Camaçari/São Francisco do Conde.

TABELA 1.3.2.21
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	OUTROS		
SALVADOR	450	147	147	64	122	233	1.163	90,3%
RMS	15	7	7	4	7	11	51	4,0%
MACRO RMS	3	4	-	-	4	-	11	0,9%
OUTROS MUNIC BA	8	7	7	4	-	-	26	2,0%
CE	-	4	-	-	-	-	4	0,3%
MG	-	4	-	-	-	-	4	0,3%
PA	3	4	-	-	-	-	7	0,5%
PR	-	-	4	-	-	-	4	0,3%
SP	10	-	4	-	-	-	14	1,1%
SE	-	-	4	-	-	-	4	0,3%
TOTAL POR LOCAIS DE ENTREGA	489	177	173	72	133	244	1.288	100,0%
%	38,0%	13,7%	13,4%	5,6%	10,3%	19,0%	100,0%	

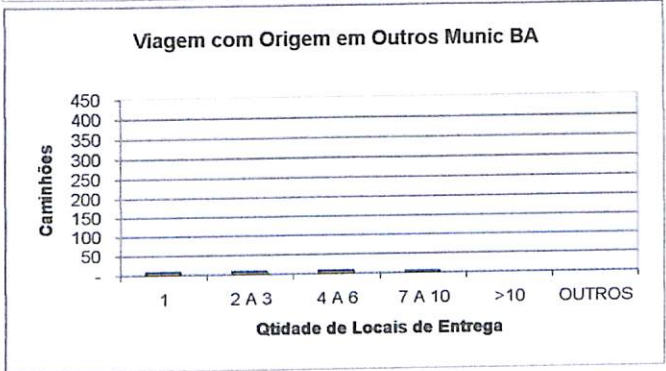
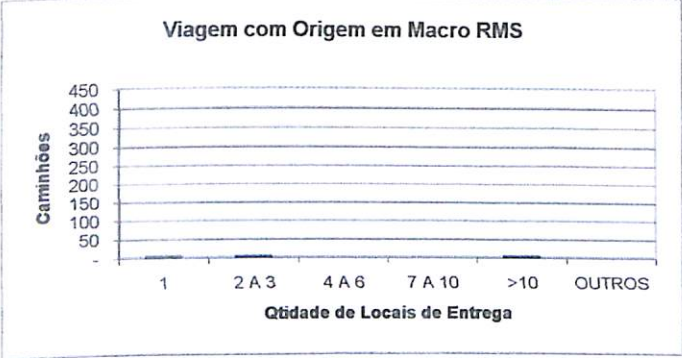
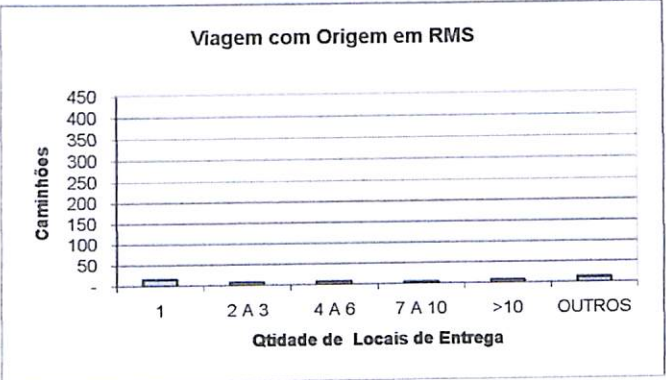
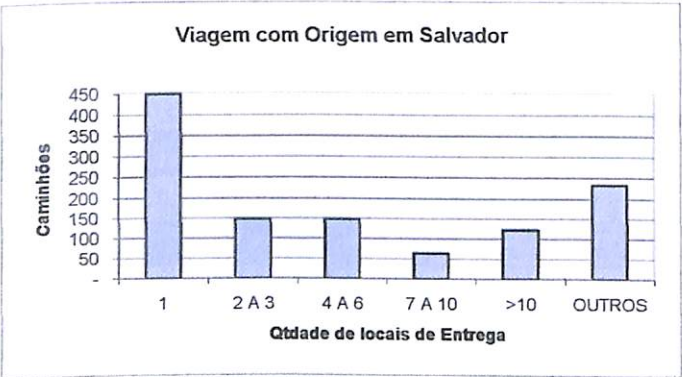


TABELA 1.3.2.22

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

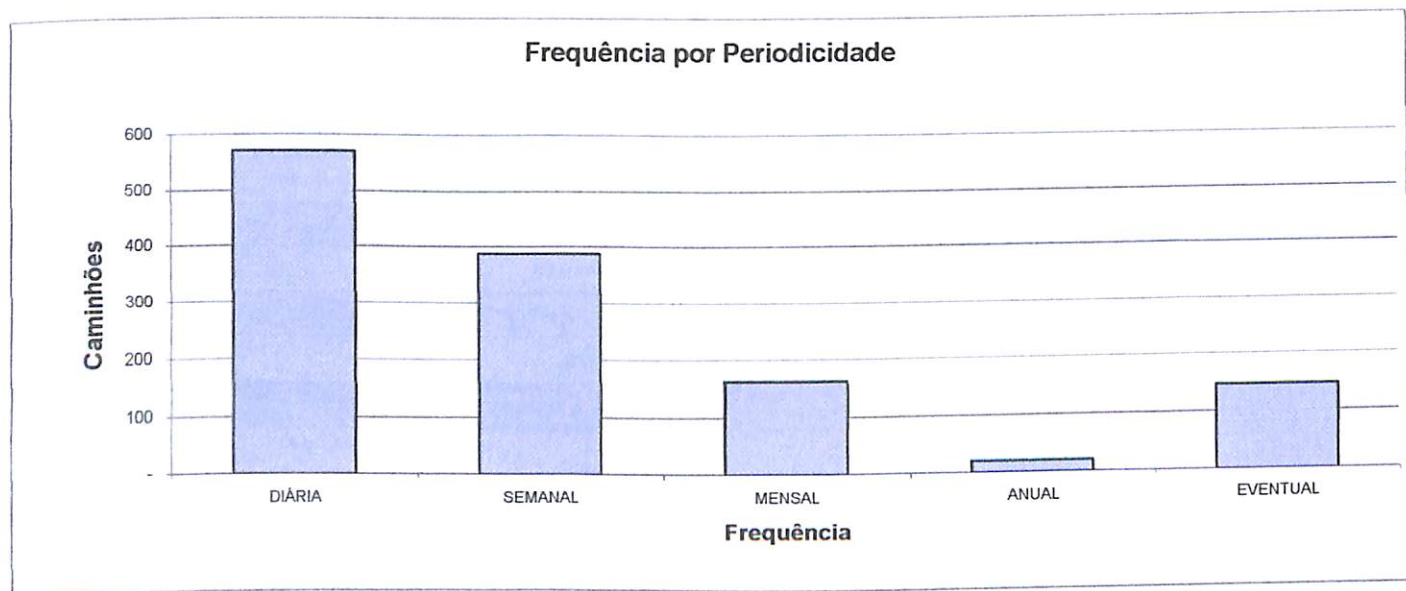
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

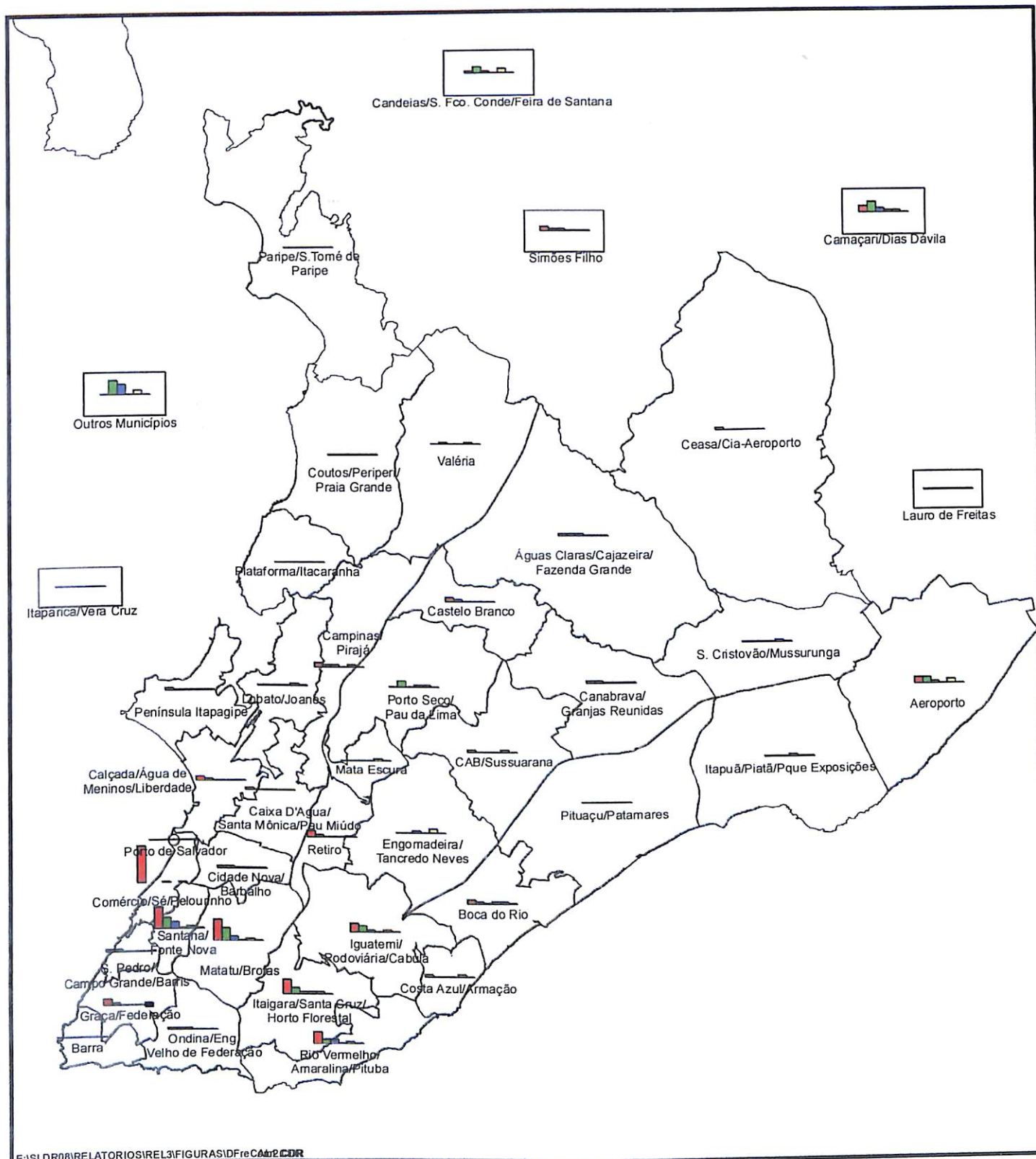
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUENCIA					TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL		
SALVADOR	538	358	111	21	135	1.163	90,3%
RMS	29	4	7	-	11	51	4,0%
MACRO RMS	-	7	4	-	-	11	0,9%
OUTROS MUNIC BA	4	18	4	-	-	26	2,0%
CE	-	-	4	-	-	4	0,3%
MG	-	-	4	-	-	4	0,3%
PA	-	-	7	-	-	7	0,5%
PR	-	-	4	-	-	4	0,3%
SP	-	-	14	-	-	14	1,1%
SE	-	-	4	-	-	4	0,3%
TOTAL FREQUÊNCIA	571	387	163	21	146	1.288	100,0%
%	44,3%	30,1%	12,7%	1,6%	11,3%	100,0%	

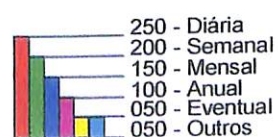




PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.2.9
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto Comércio (2) - sentido Calçada / Comércio

Legenda



Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permaneceu em Salvador mais de 36 horas, representando 60,9% do total pesquisado, dos quais 63,9% têm origem na cidade, como pode ser verificado na Tabela 1.3.2.23 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Destacam-se ainda as viagens que permanecem entre 13 e 24 horas no município com índice igual a 15,0% do total de viagens.

Dentre essas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam as viagens diárias com 85,9% e semanais com 19,6%. A Tabela 1.3.2.24 apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Esses resultados são decorrentes do alto volume de viagens urbanas de caminhões, que caracterizam-se pela predominância de viagens com percursos curtos, efetuados por caminhões de pequeno porte, com repetição constante de trajetos, como foi identificado anteriormente.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.2.10 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram. Os locais mais solicitados ocorreram nas seguintes macrozonas: Calçada/Água de Meninos/Liberdade, Comércio/sé/Pelourinho, Península Itapagipe, além das macrozonas que compõem os DINURBs.

Nesses locais, onde estão as áreas de interesse de caminhões não existem atualmente espaços adequados para a operação de carga/descarga, com exceção das áreas dos DINURBs onde as transportadoras e as indústrias possuem geralmente espaços para estacionamento de caminhões.

Em Calçada, Península Itapagipe e Comércio, os caminhões utilizam espaços na via pública para realizar a operação de carga/descarga. A maioria dessas vias não possuem sinalização de adequada para essa finalidade, provocando redução de capacidade viária considerável.

TABELA 1.3.2.23

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR					TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h		
SALVADOR	90	82	158	90	743	1.163	90,3%
RMS	18	7	4	-	22	51	4,0%
MACRO RMS	-	4	4	-	3	11	0,9%
OUTROS MUNIC BA	4	7	11	4	-	26	2,0%
CE	-	-	-	-	4	4	0,3%
MG	-	-	4	-	-	4	0,3%
PA	-	-	4	-	3	7	0,5%
PR	-	-	-	4	-	4	0,3%
SP	-	-	4	-	10	14	1,1%
SE	-	-	4	-	-	4	0,3%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANÊNCIA	112	100	193	98	785	1288	100,0%
%	8,7%	7,8%	15,0%	7,6%	60,9%	100,0%	

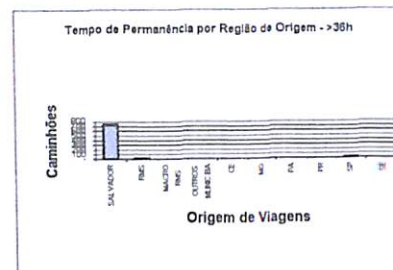
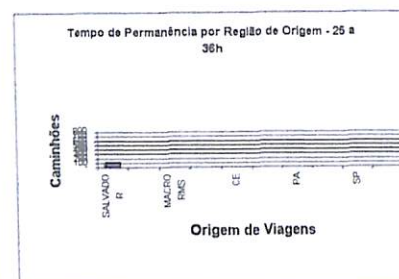
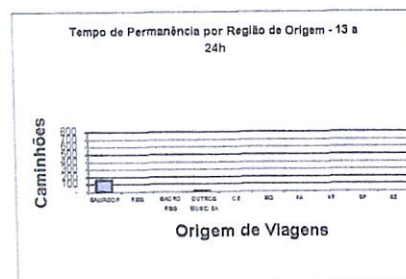
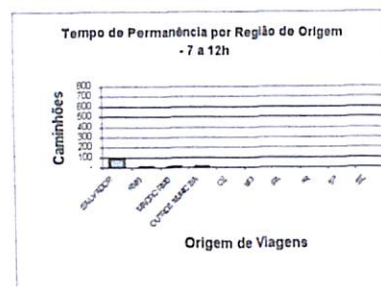
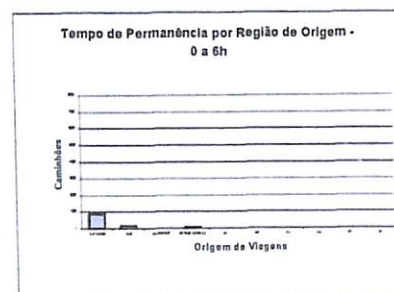
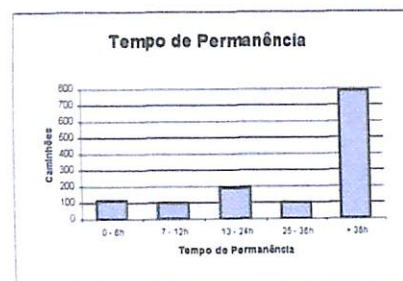


TABELA 1.3.2.24

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR					TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0-6h	7-12h	13-24h	25-36h	>36h		
DIÁRIA	37	7	18	18	491	571	44,3%
SEMANAL	32	54	118	29	154	387	30,0%
MENSAL	18	21	25	34	65	163	12,7%
EVENTUAL	-	4	4	10	3	21	1,6%
OUTROS	25	14	28	7	72	146	11,3%
TOTAL POR TEMPO	112	100	193	98	785	1.288	100,0%
%	8,7%	7,8%	15,0%	7,6%	60,9%	100,0%	

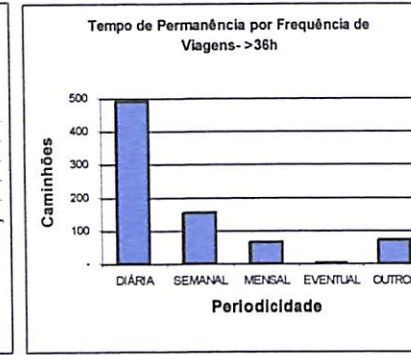
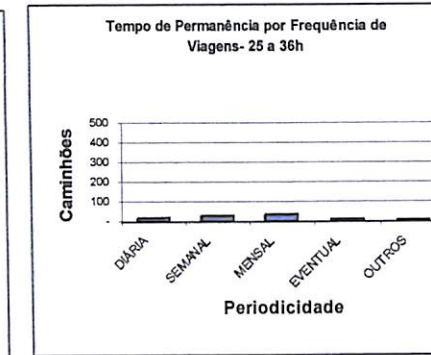
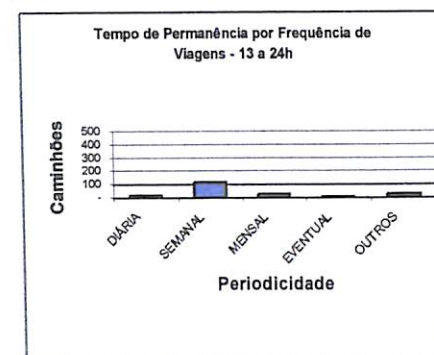
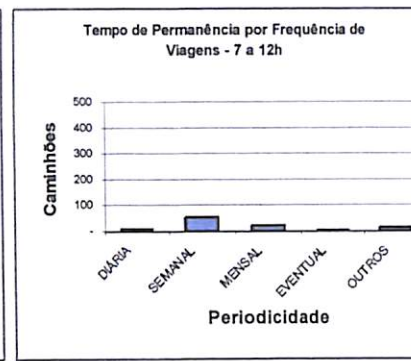
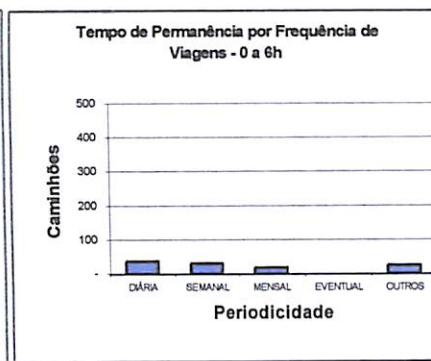
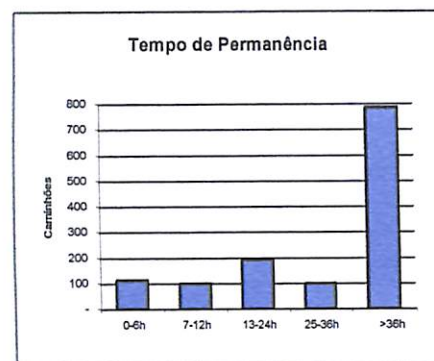




Figura 1.3.2.10
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto Comércio (2) - sentido Calçada / Comércio

340
170

1.3.3. Posto BR 324

Tipos de Viagens Realizadas

Dos caminhões que transitam na região pesquisada na Rodovia BR 324, tanto chegando quanto saindo de Salvador, as viagens internas ao município sobrepujam as viagens externas, apesar de desempenhar a função de principal eixo de acesso ao município do Salvador. Entretanto, comparada com as características de tipos de viagens diagnosticados nos postos de pesquisa de Calçada e Comércio, verifica-se que essa distribuição é mais equilibrada devido ao aumento de participação das viagens de longa distância entre Salvador e outros municípios assim como entre Salvador e outros estados.

No Posto BR 324 - 1 (sentido Feira de Santana – Salvador) foram contados 3.277 caminhões no período pesquisado, com a seguinte distribuição:

- 63,7% são viagens com origem em Salvador das quais 99,6% são internas ao município;
- 24,2% têm origem na RMS;
- 5,0% na Macro RMS;
- 3,1% em outros Municípios da Bahia; e
- 4,0% em outros Estados.

No sentido oposto, Posto BR 324 - 2 (sentido Salvador – Feira de Santana), dos 3.433 caminhões pesquisados:

- 46,3% tem destino à própria cidade de Salvador;
- 35,6% à RMS;
- 4,6% à Macro RMS;
- 8,2% em outros Municípios da Bahia; e
- 5,3% em outros Estados.

TABELA 1.3.3.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	2.080	8	2.088	63,7%
RMS	794	-	794	24,2%
MACRO RMS	165	-	165	5,0%
OUTROS MUNIC BA	101	-	101	3,1%
AL	25	-	25	0,8%
CE	13	-	13	0,4%
MG	26	-	26	0,8%
PR	13	-	13	0,4%
PE	13	-	13	0,4%
RJ	13	-	13	0,4%
SC	13	-	13	0,4%
SP	13	-	13	0,4%
TOTAL DESTINO	3269	8	3277	100,0%
% DESTINO	99,8%	0,2%	100,0%	

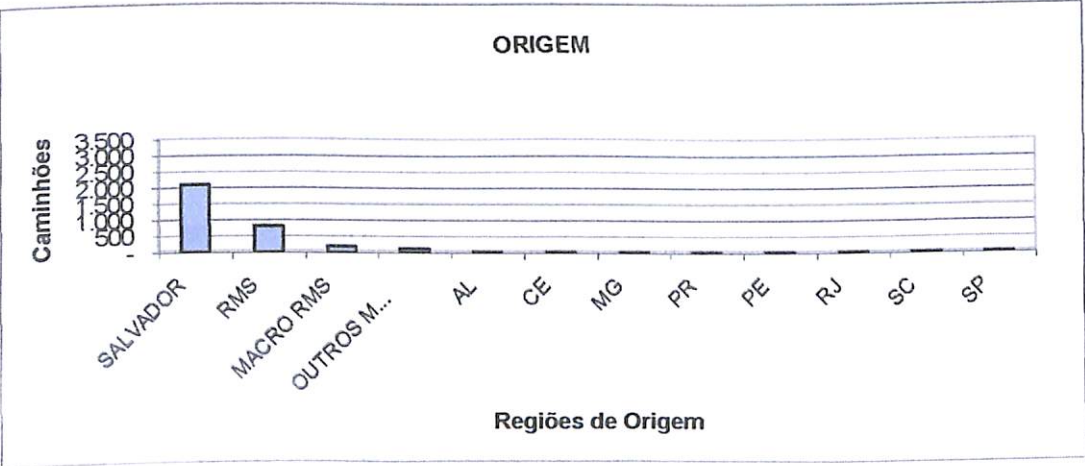
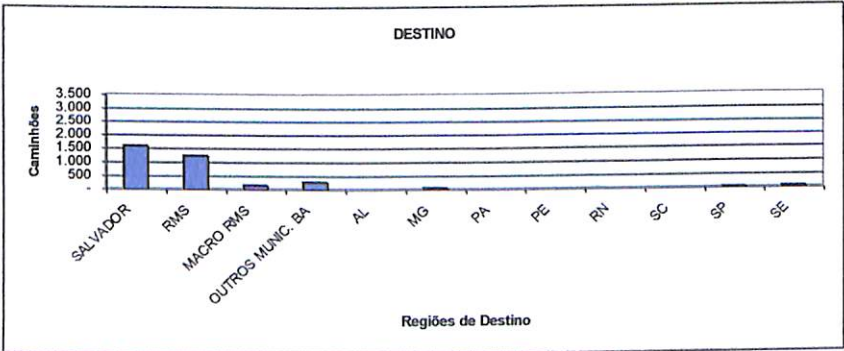
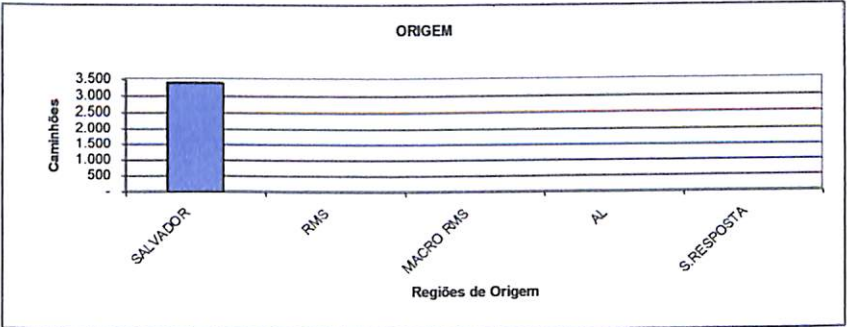


TABELA 1.3.3.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC. BA	AL	MG	PA	PE	RN	SC	SP	SE	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	1.580	1.216	160	273	9	57	9	-	9	9	28	47	3.397	99,0%
RMS	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
MACRO RMS	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
AL	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
S.RESPOSTA	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	9	0,3%
TOTAL DESTINO	1.589	1.225	160	282	9	57	9	9	9	9	28	47	3.433	100,0%
% DESTINO	46,3%	35,6%	4,6%	8,2%	0,3%	1,6%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,8%	1,4%	100,0%	



✓ **BR 324 – 1** (sentido Feira de Santana – Salvador)

No Posto BR 324 - 1 (sentido Feira de Santana/Salvador), apesar da predominância de viagens internas somando 63,5% do total, a participação das viagens externas é bem expressiva, sejam metropolitanas ou de outros municípios, com 36,5%.

A composição do tráfego nesse local, destacou-se a participação dos caminhões em dois períodos distintos:

- No primeiro período, aproximadamente entre 07:30 e 08:45 horas, a pesquisa apresentou um pico de 17% de caminhões em relação ao total de veículos que por ali passaram, bem superior ao restante do dia, provavelmente devido ao abastecimento da cidade logo pela manhã;
- O segundo período, que abrangeu o restante da pesquisa, demonstrou que, a participação dos caminhões na composição do tráfego geral foi próximo a 11% do total, durante praticamente o dia todo, no intervalo aproximado entre 09:30 e 19:00 horas.

A título de referência, nos corredores de interligação rodoviária em São Paulo, esse índice de caminhões na hora-pico varia de 8% a 22% em relação ao volume total do tráfego.

Os principais fluxos de caminhões foram aqueles com origem nas macrozonas dos DINURBs localizados ao longo da BR 324, principalmente Campinas/Pirajá e Porto Seco/Pau da Lima, além das viagens advindas da RMS e outros municípios, que através da conexão da rodovia BR 324 com os corredores urbanos como Av. San Martin, Av. Barros Reis, Av. Bonocô e Av. ACM, para abastecer os estabelecimentos localizados basicamente em Calçada, Península de Itapagipe, Retiro, Área Central, Comércio, regiões da Orla Atlântica e regiões do novo centro de Iguatemi /Itaigara.

As cargas relacionadas a alimentos/bebidas e materiais de construção predominaram como principais produtos transportados por tais caminhões, para atender aos estabelecimentos do comércio varejista e o consumidor diretamente, além do comércio atacadista e indústria, obedecendo essa ordem sequencial caracterizada.

Diagnosticou-se forte incidência de caminhões que realizam o mesmo trajeto com frequência diária, efetuando entregas em apenas um local, provavelmente devido ao fato de se destinarem ao abastecimento de estabelecimentos de pequeno porte. Além disso a tipologia de carga transportada, (alimentos e materiais de construção) favorece a reposição de mercadorias diariamente. Por outro lado, foram declaradas também que nas macrozonas Calçada, Retiro, Iguatemi e Boca do Rio ocorrem volumes significativos de viagens semanais, por abastecer o comércio atacadista e estabelecimentos de maior porte.

Com a participação considerável de viagens metropolitanas e provenientes de outros municípios, o tempo de permanência de até 6 horas dos caminhões em Salvador engloba 16,6% do total, o que pode vir refletir nos problemas de desempenho do tráfego atualmente verificados em diversas áreas de interesse de caminhões.

Origem/Destino das Viagens

Os caminhões que transitam na Região do Comércio têm características de viagens urbanas. Os veículos de dois eixos predominam e realizam em sua maioria, viagens internas à cidade de Salvador, além de percursos metropolitanos, intermunicipais e interestaduais, como está caracterizada a seguir e ilustrada na Figura 1.3.3.1 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

Dentre as 3.277 viagens de caminhões pesquisadas no período, no posto **BR 324 - 1** localizado na pista sentido Interior – Capital, próximo ao viaduto da Av. Aleomar Baleeiro, as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.3.2 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

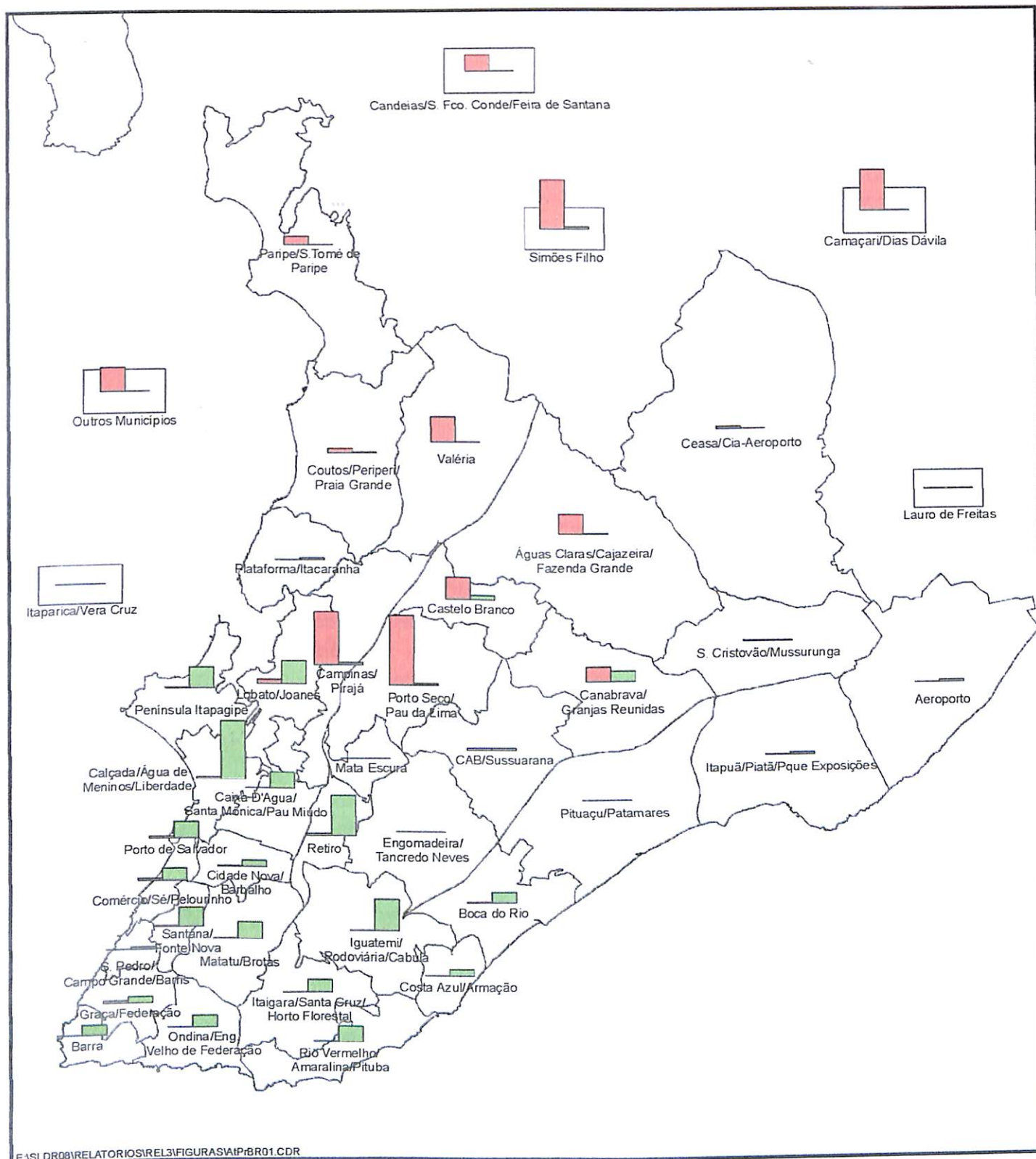
As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 29,2% da RMS e da Macro RMS respectivamente com 24,2% e 5,0% de participação. As participações mais importantes foram das macrozonas de Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila;
- 19,0% geradas na macrozona Porto Seco/Pau da Lima;
- 19,0% com origem nas áreas ao longo da BR 324, que compõe os DINURBs como Valéria, Castelo Branco, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande e Retiro;
- 14,6% com origem em Campinas/Pirajá;
- 7,0% das viagens são oriundas de outros municípios;
- 4,6% proveniente do Subúrbio Ferroviário, com maior participação da macrozona formada por Paripe/S. Tomé de Paripe;
- 3,9% geradas na macrozona Canabrava/Granjas Reunidas;

- As demais viagens originaram-se em outras macrozonas de forma bem esparsa como apresenta a Figura 1.3.3.2 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

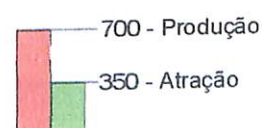
- A Península de Itapagipe concentrou 21,5% dos destinos divididos da seguinte maneira: 16,1% com destino à macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade e 5,4% exclusivamente para a Península;
- 15,5% das viagens apresentaram a Orla Atlântica como destino, especificamente para: Barra, Ondina/Eng. Velho de Federação, Rio Vermelho/Amaralina/Pituba, Costa Azul/Armação e Boca do Rio;
- 12,0% para as áreas de Campo Grande, Graça/Federação, Matatu/Brotas e Santana/Fonte Nova;
- 11,9% destinaram-se às macrozonas Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal e Iguatemi/Rodoviária/Cabula;
- 11,5% destinaram-se à macrozona Retiro;
- 7,7% para a região do Comércio, distribuídos da seguinte maneira: 4,3% para o Porto de Salvador e 3,4% para a macrozona Comércio/Sé/Pelourinho;
- 6,9% com destino a Lobato/Joanes e Plataforma/Itacaranha, sendo bem mais expressiva a atração de Lobato/Joanes; e
- 5,9% das viagens atraídas para as macrozonas Cidade Nova/Barbalho e Caixa D'Água/santa Mônica/Pau Miúdo.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.2
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto BR 324 (1) - sentido Feira de Santana / Salvador

Legenda



Corredores Viários Utilizados

Para a distribuição dessas viagens, os caminhões utilizaram determinados corredores viários, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.3.3 – Análise dos Corredores Viários Utilizados e ilustrados na Figura 1.3.3.3 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.3.4 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foi diagnosticado que:

- 23,1% das viagens utilizaram o corredor de origem Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro com destino principalmente às macrozonas:
 - . Calçada/Água de Meninos/Liberdade, através do corredor destino Av. San Martim;
 - . Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo através dos corredores de destino BR 324/ Av. San Martim e BR 324/Av. Barros Reis;
 - . Retiro através do corredor BR 324 e da Av. Barros Reis;
 - . Santana/Fonte Nova utilizando os corredores BR 324/Av. Bonocô além do corredor BR 324/Bonocô/Dique do Tororó;
 - . Iguatemi e Itaigara através dos corredores destinos BR 324/Av. ACM e BR 324/Av. Paralela;
 - . Orla Atlântica, especificamente Ondina e Rio Vermelho através dos corredores destino BR 324/Av. Bonocô/Dique do Tororó e BR 324/Av. Bonocô/Av. Ogunjá, além do corredor BR 324/Av. ACM
- 18,5% utilizaram como corredor de origem a Av. Aleomar Baleeiro/ Brasilgás/ Porto Seco com o objetivo de irem principalmente às macrozonas:
 - . Calçada/Água de Meninos/Liberdade e Península de Itapagipe, através da Av. San Martim, Vias de Calçada e de Mares;
 - . Retiro através do corredor BR 324/Av. Barros Reis;
 - . Lobato/Joanes pela R. São Caetano e Av. San Martim;
 - . Iguatemi e Itaigara através dos corredores destinos BR 324/Av. ACM e BR 324/Av. Paralela;
 - . Matatu/Brotas e Santana/Fonte Nova utilizando os corredores BR 324/Av. Bonocô, além da Av. Ogunjá e do corredor BR 324/Bonocô/Dique do Tororó;
 - . Orla Atlântica, especificamente Barra, Ondina e Rio Vermelho através dos corredores destino BR 324/Av. Bonocô/Dique do Tororó e BR 324/Av. Bonocô/Av. Ogunjá.

- 39,3% do total de viagens utilizaram o corredor de origem BR 324 vindas principalmente da RMS - Simões Filho e Camaçari, além dos caminhões advindos da região do Ceasa, Cia, de outros municípios e de outros estados, para irem principalmente às macrozonas:
 - . Calçada/Água de Meninos/Liberdade e Península de Itapagipe, através da Av. San Martim, Vias de Calçada e de Mares;
 - . Retiro através do corredor BR 324 e da Av. Barros Reis;
 - . Itaigara e Iguatemi através dos corredores destinos BR 324/Av. ACM e BR 324/Av. Paralela;
 - . Orla Atlântica, especificamente Barra, Ondina e Rio Vermelho através dos corredores destino BR 324/Av. Bonocô/Dique do Tororó e BR 324/Av. Bonocô/Av. Ogunjá;
 - . Boca do Rio através do corredor BR 324/Av. Paralela;
 - . Comércio e ao Porto de Salvador pelo corredor BR 324/Av. Bonocô/Túnel;
 - . Lobato/Joanes pela R. São Caetano.
- 19,0% serviram-se das vias de Valéria, de Águas Claras e da BA 528 para terem acesso à BR 324 como corredor de origem, a fim de irem às macrozonas:
 - . Retiro através do corredor BR 324 e da Av. Barros Reis;
 - . Matatu/Brotas e Santana/Fonte Nova utilizando os corredores BR 324/Av. Bonocô além da Av. Ogunjá e do corredor BR 324/Bonocô/Dique do Tororó;
 - . Costa Azul/Armação através do corredor BR 324/ACM/Tancredo Neves;
 - . Calçada/Água de Meninos/Liberdade e Península de Itapagipe, através da Av. San Martim, Vias de Calçada, de Mares e de Uruguai;
 - . Lobato/Joanes pela R. São Caetano e Av. San Martim.

TABELA 1.3.3.3

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

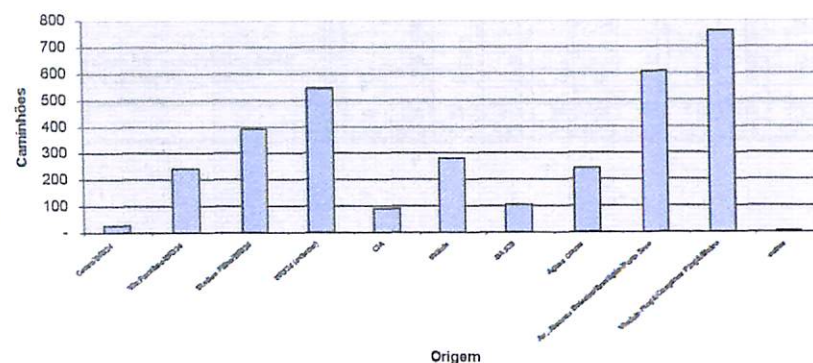
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

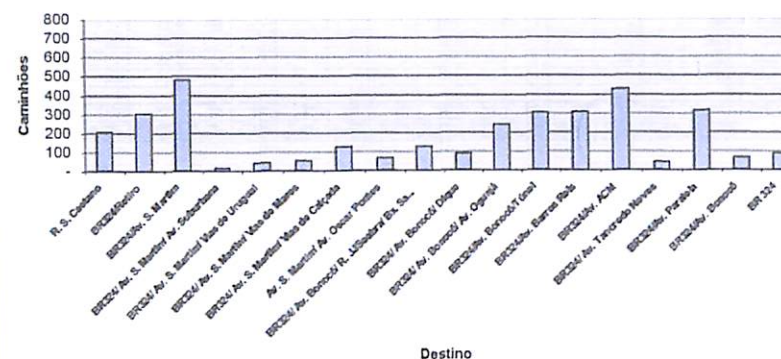
Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO																			TOTAL ORIGEM	%
	R. S. Caetano	BR324/Retiro	BR324/Av. S. Martin	BR324/ Av. S. Martin/ Av. Suburbana	BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Uruguaí	BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Mares	BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Calçada	Av. S. Martin/ Av. Oscar Pontes	BR324/ Av. Bonocô/ R. JJ Seabra/ Bx. Sapateiros	BR324/ Av. Bonocô/ Dique	BR324/ Av. Bonocô/ Av. Ogunjá	BR324/Av. Bonocô/Túnel	BR324/Av. Barros Reis	BR324/Av. ACM	BR324/ Av. Tancredo Neves	BR324/Av. Paralela	BR324/Av. Bonocô	BR 324			
Ceasa/BR324	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	26	0,8%
Via Parafuso/BR324	38	13	38	-	-	-	13	-	-	25	25	25	25	13	13	-	-	13	-	241	7,3%
Simões Filho/BR324	-	38	38	13	-	-	-	25	-	-	38	50	25	50	-	113	-	-	390	11,9%	
BR324 (externo)	13	13	50	-	13	25	76	38	13	13	13	25	50	50	-	101	-	50	543	16,6%	
CIA	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	13	-	13	-	-	25	13	-	89	2,7%	
Valéria	-	38	25	-	13	-	-	-	38	-	13	38	50	38	13	13	-	-	279	8,5%	
BA 528	25	-	-	-	13	-	-	-	-	-	13	-	13	25	-	-	-	13	102	3,1%	
Águas Claras	13	50	38	-	-	-	-	-	-	13	25	13	50	13	13	-	13	-	241	7,4%	
Av. Aleomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco	76	63	88	-	-	13	-	-	13	25	63	88	25	88	-	25	25	13	605	18,5%	
Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro	38	88	164	-	-	13	38	-	63	13	38	63	38	151	-	38	13	-	758	23,1%	
outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0,1%	
TOTAL DESTINO	203	303	479	13	39	51	127	63	127	89	241	302	305	428	39	315	64	89	3.277	100,0%	
%	6,2%	9,2%	14,6%	0,4%	1,2%	1,6%	3,9%	1,9%	3,9%	2,7%	7,3%	9,2%	9,3%	13,1%	1,2%	9,6%	2,0%	2,7%	100,0%		

Distribuição de Viagens Produzidas por Corredores de Origem

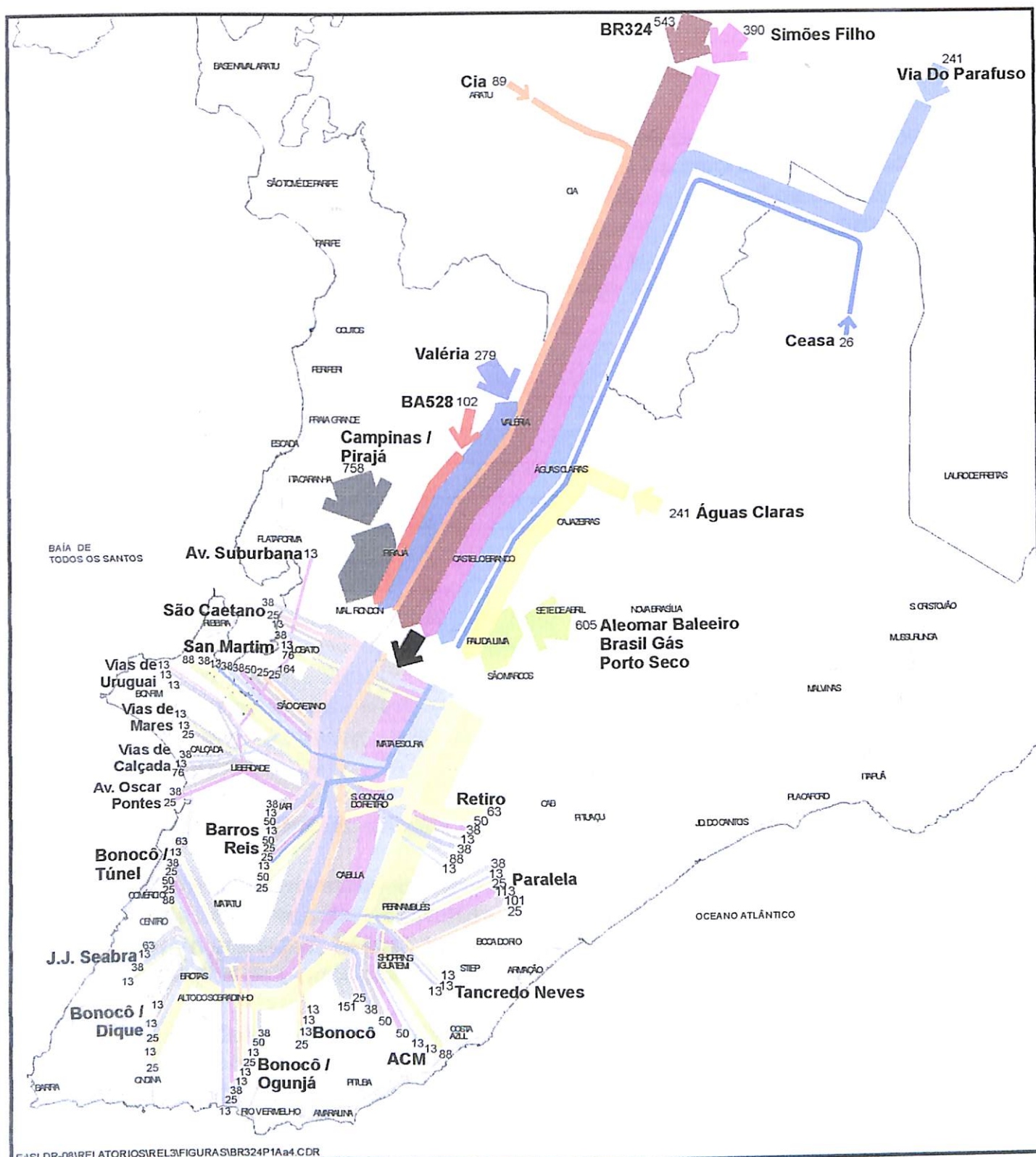


Distribuição de Viagens Atraídas por Corredores de Destino



ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
 Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
 Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																														
	Península Itapape	Plataforma/Itacarania	Lobato/Joanes	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	Comércio/Sé/Pelourinho	S. Pedro/Campo Grande/Barris	Grça/Federação	Barra	Ondina/Eng. Velho de Federação	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	Matatur/Brotas	Santana/Fonte Nova	Cidade Nova/Barbalho	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	Retiro	Campinas/Pirajá	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Canabrava/Granjas Reunidas	CAB/Sussuarana	Costa Azul/Armação	Boca do Rio	Itapua/Plata/Pque Exposições	Aeroporto	Simões Filho	Porto de Salvador	Total ORIGEM	%	
Ceasa/BR324	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	0,8%
Via Parafuso/BR324	24	-	37	13	-	13	13	-	-	-	13	13	13	13	-	-	25	-	13	-	-	-	-	-	13	-	-	-	38	2.41	7,3%
Simões Filho/BR324	25	13	-	38	38	-	13	-	-	-	50	13	75	-	-	13	49	-	-	-	37	-	-	-	13	-	-	-	13	3.90	11,9%
BR324 (externo)	50	-	13	111	13	-	13	13	13	25	-	50	25	13	-	-	25	13	13	38	38	13	-	13	13	-	-	-	38	5.43	16,6%
CIA	13	-	-	13	-	-	-	12	-	-	-	-	13	-	-	-	13	-	-	-	13	-	-	12	-	-	-	-	39	2,7%	
Valéria	13	-	13	25	13	-	-	-	13	-	13	25	13	38	13	-	50	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	25	2.70	8,5%
BA 528	13	-	24	-	-	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	1.02	3,1%
Águas Claras	13	-	13	25	-	-	-	13	25	13	-	25	25	-	38	38	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	2.41	7,4%
Av. Aleomar Baleeiro/Brasília/Porto Seco	13	-	88	99	25	-	-	63	13	25	13	63	50	13	13	-	88	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	13	6.05	18,5%	
Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro	13	13	13	203	25	13	25	-	50	25	50	50	-	63	13	88	63	-	-	-	-	-	-	25	-	13	-	13	7.58	23,1%	
outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,1%
Total DESTINO	177	26	201	527	114	26	84	101	114	151	115	278	139	165	55	139	377	26	26	38	88	13	51	89	13	13	13	140	3.277	100,0%	
%	5,4%	0,8%	6,1%	16,1%	3,4%	0,8%	2,0%	3,1%	3,5%	4,6%	3,5%	8,4%	4,2%	5,0%	1,7%	4,2%	11,5%	0,8%	0,8%	1,2%	2,7%	0,4%	1,6%	2,7%	0,4%	0,4%	0,4%	4,3%	100,0%		



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.3
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto BR 324 (1) - sentido Feira de Santana / Salvador

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analisando-se a Tabela 1.3.3.5 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto BR 324 - 1 a predominância dos produtos transportados foi caracterizada por: alimentação/bebidas com 22,7% do total das viagens; material de construção abrangendo 16,6%; eletrodomésticos com 7,7%; material de embalagem/bazar com 3,5%; produtos metalúrgicos perfazendo 3,5%, e produtos químicos/elétricos/máquinas e autopeças somando 6,1%. A incidência de caminhões vazios foi de 24,5%.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou que a do tipo granel-sólida predominou com 22,3% do total pesquisado, composta principalmente por produtos alimentícios e materiais de construção entre outros. Dentre os demais tipos destacaram-se: carga fracionada com 7,7% composta principalmente por alimentação/bebidas; carga perecível/refrigerada com 5,4% e composta exclusivamente de alimentos/bebidas. Foi contabilizado que 32,7% dos caminhões apresentaram outros tipos de acondicionamento de carga, carregando diversos produtos. Os caminhões sem carga englobaram 21,5% do total pesquisado nesse posto.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.3.6 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.3.7 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, vem confirmar a caracterização do trânsito nos principais corredores viários de Salvador, como também a localização dos pólos atratores de viagens de caminhões.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 23,1% dos caminhões apoiaram-se no corredor Viaduto Pirajá/Campinas-Pirajá, onde estão localizadas diversas empresas de transporte de cargas, além do centro atacadista Makro, carregando principalmente alimentação/bebidas, seguidos de eletrodomésticos e máquinas/autopeças;
- 18,5% das viagens utilizaram o corredor de origem Av. Aleomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco, onde estão os galpões industriais, transportando produtos alimentícios, embalagens /bazar, eletrodomésticos, além de produtos metalúrgicos/elétricos, máquinas e autopeças;
- 39,3% das viagens, se apoiaram no corredor da BR 324/acessos à RMS e outros municípios, onde estão localizadas as indústrias, locais de extração de areia e pedras, Ceasa e CIA, carregando dessa forma diversos tipos de produtos, principalmente os de alimentação/bebidas e materiais de construção, bem como eletrodomésticos, produtos metalúrgicos e químicos;

- 19,0% dos caminhões fizeram uso das vias de Valéria e de Águas Claras, bem como a BA 528 que permitem acesso à BR 324, cujo uso do solo é caracterizado pelas indústrias e galpões industriais, para transportar principalmente materiais de construção, alimentos e eletrodomésticos;
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 22,7% das viagens se apoiaram no corredor BR 324/Av. ACM, transportando principalmente alimentos, materiais de construção e eletrodomésticos, a fim de abastecer o novo centro de comércio e de serviços em expansão na região de Iguatemi/Itaigara;
- 9,3% das viagens dirigiram-se ao corredor BR 324/Av. Barros Reis, com carga composta principalmente de produtos alimentícios e materiais de construção, para atender ao comércio existente ao longo da avenida e em Dois Leões;
- 9,2% dos caminhões dirigiram-se ao corredor BR 324/Retiro carregados principalmente com produtos alimentícios e materiais de construção além de eletrodomésticos e máquinas/autopeças;
- a Av. Bonocô constitui um dos principais corredores de destino das viagens, pois 25,1% do total pesquisado serviu-se dessa via para completar sua viagem. Dentre as principais rotas seguidas destacam-se o corredor BR 324/Av. Bonocô/Túnel para o transporte de alimentos/bebidas, materiais de construção, embalagens/bazar e produtos metalúrgicos, químicos e elétricos, bem como o corredor BR 324/Av. Bonocô/Av. Ogunjá, onde os principais produtos transportados são materiais de construção e alimentação/bebidas além de eletrodomésticos.
- a Av. San Martim foi um dos principais corredores destino das viagens, recebendo 23,6% dos caminhões pesquisado no posto BR 324, com o objetivo de alcançar diversas localidades. Assim 14,5% do total de viagens apresentaram como destino final os bairros lindeiros à Av. San Martim, transportando sobretudo alimentação/bebidas e materiais de construção, além de eletrodomésticos e produtos químicos. Os 9,0% restantes são viagens com destino principalmente à Península de Itapagipe/Calçada, e apresentaram como continuidade do corredor BR 324/Av. San Martim as Vias de Mares e de Uruguai, as Vias de Calçada e a Av. Oscar Pontes, além da Av. Suburbana ;
- em quaisquer desses corredores foi diagnosticado um volume significativo de caminhões sem carga.

TABELA 1.3.3.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

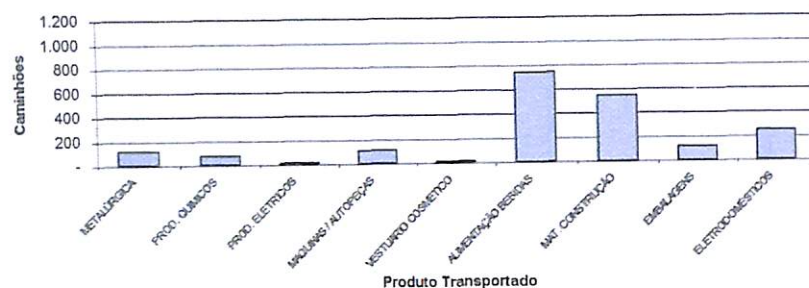
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR324 (1) - Sentido Felra de Santana / Salvador

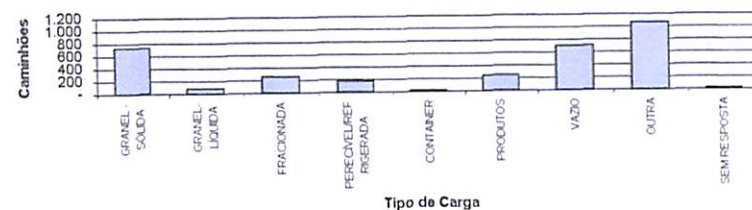
Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS											TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALÚRGICA	PROD. QUÍMICOS	PROD. ELÉTRICOS	MAQUINAS / AUTOPEÇAS	VESTUÁRIO COSMÉTICO	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS	ELETRODOMÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/ S. RESPOSTA		
GRANEL - SÓLIDA	13	25	-	13	-	202	265	-	25	126	63	732	22,3%
GRANEL-LÍQUIDA	-	13	-	-	-	50	-	-	-	13	-	76	2,3%
FRACIONADA	13	-	-	-	-	139	13	-	38	25	25	253	7,7%
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	-	-	-	176	-	-	-	-	-	176	5,4%
CONTAINER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	0,4%
PRODUTOS	25	-	-	-	-	113	50	25	13	13	-	239	7,3%
VAZIO	-	-	-	-	-	13	13	-	-	13	664	703	21,5%
OUTRA	63	38	13	100	13	50	202	89	176	303	25	1.072	32,7%
SEM RESPOSTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	0,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	114	76	13	113	13	743	543	114	252	493	803	3.277	100,0%
%	3,5%	2,3%	0,4%	3,4%	0,4%	22,7%	16,6%	3,5%	7,7%	15,0%	24,5%	100,0%	

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas



ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto BR324(1) -Sentido Feira de Santana/Salvador
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	VESTUÁRIO/ COSMÉTICOS	ALIMENTAÇÃO /BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOST A		
Casa/BR324	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	26	0,8%
Via Parafuso/BR324	13	13	-	13	-	25	114	-	-	25	38	241	7,3%
Simões Filho/BR324	13	-	-	13	-	100	126	-	26	50	62	390	11,9%
BR324 (externo)	12	13	-	-	-	202	63	25	51	101	76	643	16,6%
CIA	13	24	-	-	-	-	25	-	14	-	13	89	2,7%
Valéria	25	13	-	-	-	76	38	38	-	28	63	279	8,6%
BA 528	-	-	-	-	-	-	38	-	14	25	25	102	3,1%
Água Clara	13	-	-	-	13	50	63	-	26	-	76	241	7,4%
Av. Alcemar Baleeiro/Brasília/Porto Seco	25	-	13	24	-	63	13	26	25	151	265	606	18,5%
Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro	-	13	-	63	-	214	50	25	93	115	185	768	23,1%
outros	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	0,1%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	114	76	13	113	13	743	643	114	262	493	803	3.277	100,0%
%	3,6%	2,3%	0,4%	3,4%	0,4%	22,7%	16,6%	3,6%	7,7%	16,0%	24,6%	100,0%	

TABELA 1.3.3.7

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR324(1) - Sentido Feira de Santana/Salvador

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS											TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	PROD ELÉTRICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	VESTUÁRIO/ COSMÉTICOS	ALIMENTAÇÃO /BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉTICOS	OUTROS	VAZO/S. RESPOST A		
R.S. Caetano	13	-	-	13	-	13	50	-	13	38	63	203	6,2%
BR324/Retiro	-	-	-	25	-	76	25	13	25	38	101	303	9,2%
BR324/Av. S. Martin	13	25	-	13	-	164	50	-	25	50	139	479	14,6%
BR324/Av. S. Martin/Vias de Uruguai	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	13	0,4%
BR324/Av. S. Martin/Av. Suburbana	-	-	-	-	-	13	13	-	13	-	-	39	1,2%
BR324/Av. S. Martin/Vias de Mares	-	-	-	13	-	13	-	13	-	12	-	61	1,6%
BR324/Av. S. Martin/Vias de Calçada	-	-	-	-	-	63	13	-	25	13	13	127	3,9%
Av. S. Martin/Av. Oscar Pontes	-	-	-	-	-	38	12	-	-	-	13	63	1,9%
BR324/Av. Bonocó/R. J. J. Seabra/Bx. Sapateiros	-	-	-	-	-	13	25	38	13	13	25	127	3,9%
BR324/Av. Bonocó/Dique	-	-	-	-	-	25	51	-	-	13	-	89	2,7%
BR324/Av. Bonocó/Av. Ogunjá	13	-	-	13	-	25	63	-	38	76	13	241	7,3%
BR324/Av. Bonocó/Túnel	36	13	13	-	13	38	38	38	-	63	50	302	9,2%
BR324/Av. Barros Reis	13	25	-	10	-	84	48	-	24	25	76	305	9,3%
BR324/Av. ACM	-	13	-	13	-	90	78	-	38	51	145	428	13,1%
BR324/Av. Tancredo Neves	13	-	-	13	-	-	13	-	-	-	-	39	1,2%
BR324/Av. Paralela	13	-	-	-	-	75	38	12	25	76	76	316	9,6%
BR324/Av. Bonocó	-	-	-	-	-	-	13	-	13	25	13	64	2,0%
BR324	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	76	89	2,7%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	114	76	13	113	13	743	643	114	282	493	803	3.277	100,0%
%	3,6%	2,3%	0,4%	3,4%	0,4%	22,7%	16,6%	3,6%	7,7%	16,0%	24,6%	100,0%	

Motivo de Viagem

A Tabela 1.3.3.8 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões mostra que os principais motivos de viagem são o comércio varejista englobando 23,5% do total e o consumidor diretamente com 20,0%, seguido do comércio atacadista com 13,9%, e indústria com 10,4%. A participação das viagens cujo motivo estava relacionado ao Porto de Salvador abrangeu 1,2% das pesquisas. O alto grau de motivo “sem resposta” abrangendo 31,0% do total, pode ser atribuído à incidência de caminhões vazios.

Analisando-se os corredores viários mais utilizados verifica-se que:

- na Av. San Martim, que serviu a 23,6% do total pesquisado, os principais motivos de viagem estão relacionados com comércio varejista, seguido do comércio atacadista e do consumidor com certa participação do motivo industrial;
- 25,1% serviram-se do corredor BR324/Av. Bonocô, onde os principais motivos são consumidor e comércio varejista/atacadista;
- pelo corredor BR 324/Av. ACM com 13,1% dos caminhões, predominam-se os motivos relacionados com o comércio varejista e com o consumidor, além das viagens relacionadas com atividades industriais;
- 9,6% das viagens foram para o corredor ACM/Av. Paralela, onde são predominantes os motivos relacionados com o consumidor, seguidos do comércio varejista e atacadista;
- pelo corredor BR 324/Av. Barros Reis, com 9,3% dos veículos pesquisados, circulam as viagens com destino ao comércio varejista, principalmente;
- 9,2% usaram o eixo BR324/Retiro, onde o comércio atacadista é o principal motivo das viagens, seguido pelos motivos consumidor e indústria.

A Tabela 1.3.3.9 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.3.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	13	214	277	378	467	739	2.088	63,7%
RMS	13	101	88	239	164	189	794	24,2%
MACRO RMS	-	13	25	64	25	38	165	5,0%
OUTROS MUNIC BA	-	-	13	50	-	38	101	3,1%
AL	13	12	-	-	-	-	25	0,8%
CE	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
MG	-	-	-	13	-	13	26	0,8%
PR	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
PE	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
RJ	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
SC	-	-	-	13	-	-	13	0,4%
SP	-	-	-	13	-	-	13	0,4%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	39	340	455	770	656	1.017	3.277	100,0%
%	1,2%	10,4%	13,9%	23,5%	20,0%	31,0%	100,0%	

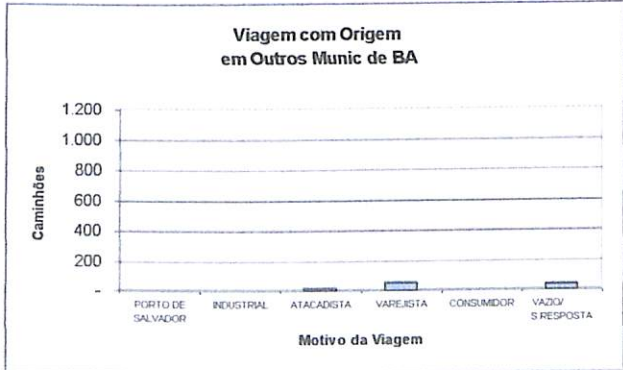
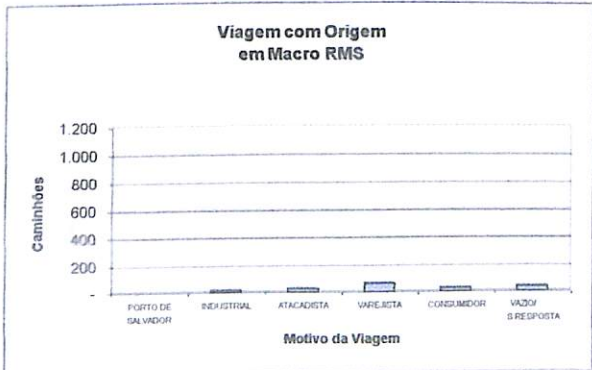
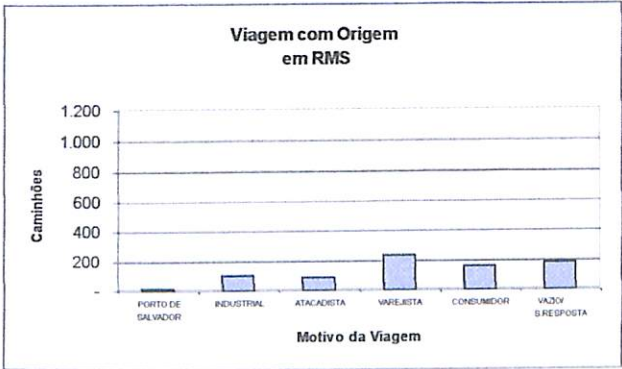
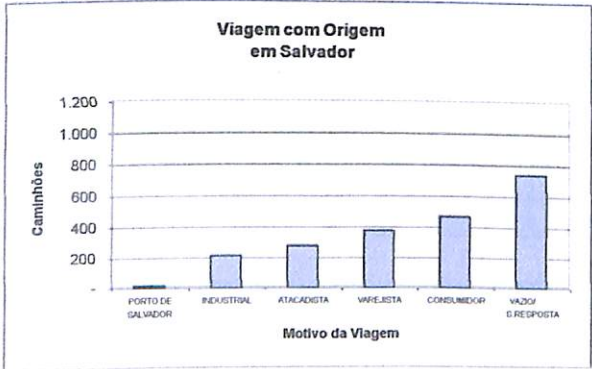
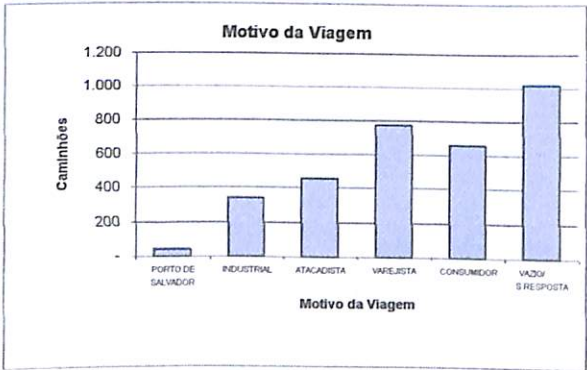


TABELA 1.3.3.9

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

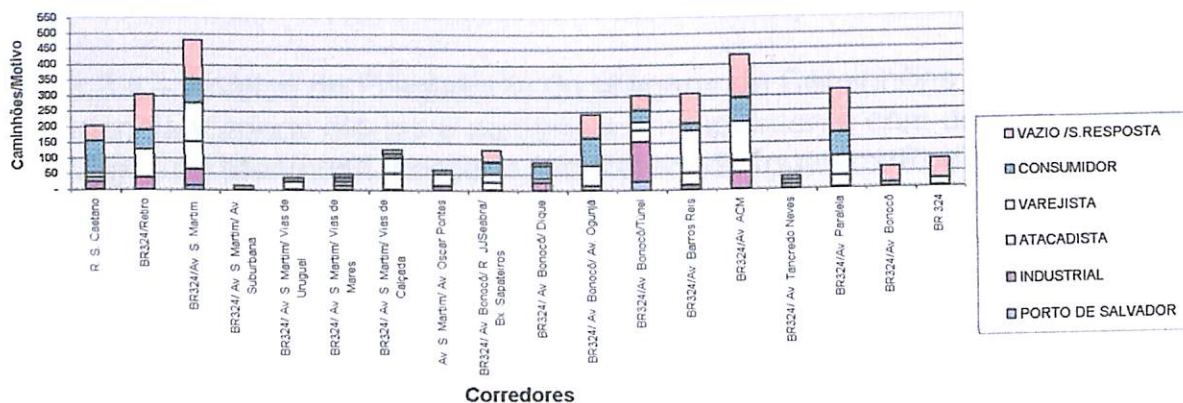
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR DESTINO	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO /S.RESPOSTA		
R. S. Caetano	-	25	13	13	102	50	203	6,2%
BR324/Retiro	-	38	89	-	63	113	303	9,2%
BR324/Av. S. Martin	13	50	88	126	76	126	479	14,6%
BR324/ Av. S. Martin/ Av. Suburbana	-	-	-	-	-	13	13	0,4%
BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Urugual	-	-	-	26	-	13	39	1,2%
BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Mares	-	-	13	13	13	12	51	1,6%
BR324/ Av. S. Martin/ Vias de Calçada	-	-	50	51	13	13	127	3,9%
Av. S. Martin/ Av. Oscar Pontes	-	13	-	37	13	-	63	1,9%
BR324/ Av. Bonocô/ R. JJSeabra/ Bx. Sapateiros	-	-	25	26	38	38	127	3,9%
BR324/ Av. Bonocô/ Dique	-	25	-	13	38	13	89	2,7%
BR324/ Av. Bonocô/ Av. Ogumjá	-	-	13	64	88	76	241	7,3%
BR324/Av. Bonocô/Túnel	26	126	38	25	37	50	302	9,2%
BR324/Av. Barros Reis	-	13	37	136	23	96	305	9,3%
BR324/Av. ACM	-	50	38	126	76	138	428	13,1%
BR324/ Av. Tancredo Neves	-	-	13	13	-	13	39	1,2%
BR324/Av. Paralela	-	-	38	63	76	138	315	9,6%
BR324/Av. Bonocô	-	-	-	13	-	51	64	2,0%
BR 324	-	-	-	25	-	64	89	2,7%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	39	340	455	770	656	1.017	3.277	100,0%
%	1,2%	10,4%	13,9%	23,5%	20,0%	31,0%	100,0%	

Motivo da Viagem por Corredor Destino



Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.3.10 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que a maioria das viagens é efetuada para realizar entregas em um local apenas, representando 44,3% do total. As viagens com dois a três locais de entrega agrupam 17,7% da pesquisa enquanto aquelas que possuem mais de quatro locais de entrega totalizam 15,8%. Outros 22,2% não respondem, principalmente por estarem sem carga.

Quanto à frequência com que essas viagens se repetem, foi diagnosticado que 52,3% do total pesquisado são de viagens diárias, caracterizando o posto de pesquisa. Além de outros 21,2% de caminhões que efetuam viagens semanais. Os 26,5% restantes são formados principalmente por viagens mensais e eventuais, conforme apresenta a Tabela 1.3.3.11 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem.

Do total de caminhões pesquisados neste posto, foram geradas 2.088 viagens em Salvador as quais representam 63,7% desse total. Constatou-se que 40,5% desses caminhões fazem entrega em um só local e 59,1% realizam viagens diárias.

Esses altos índices de viagens individualizadas efetuadas por caminhões de dois eixos, devem ocorrer pelo reflexo da tipologia e porte dos estabelecimentos existentes que atraem o transporte de cargas, além da falta de mecanismo que possa otimizar tais serviços.

A Figura 1.3.3.4 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à macrozona de CalçadaÁgua de Meninos/Liberdade, do Retiro, de Iguatemi/Rodoviária/Cabula, à Lobato/Joanes, à Península Itapagipe, à região do Comércio e do Porto além das macrozonas da Orla Atlântica como Rio Vermelho e Ondina.

TABELA 1.3.3.10
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	SEM RESPOSTA(1)		
SALVADOR	845	365	139	88	151	500	2.088	63,7%
RMS	417	126	50	25	25	151	794	24,2%
MACRO RMS	76	38	13	-	-	38	165	5,0%
OUTROS MUNIC BA	51	25	-	-	-	25	101	3,1%
AL	25	-	-	-	-	-	25	0,8%
CE	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
MG	-	-	13	-	-	13	26	0,8%
PR	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
PE	-	13	-	-	-	-	13	0,4%
RJ	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
SC	-	-	-	-	13	-	13	0,4%
SP	-	13	-	-	-	-	13	0,4%
TOTAL ENTREGA	1453	580	215	113	189	727	3.277	100,0%
%	44,3%	17,7%	6,6%	3,4%	5,8%	22,2%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

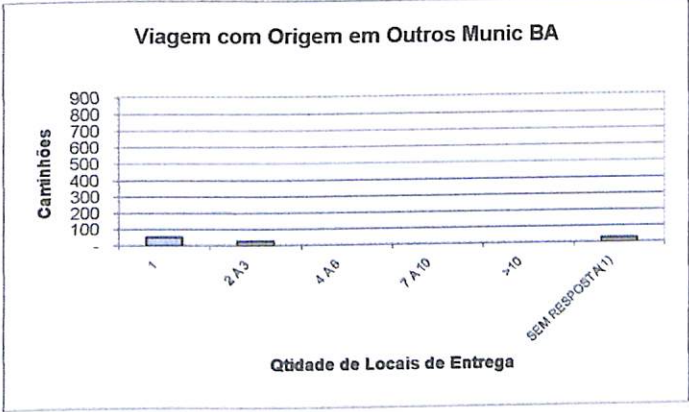
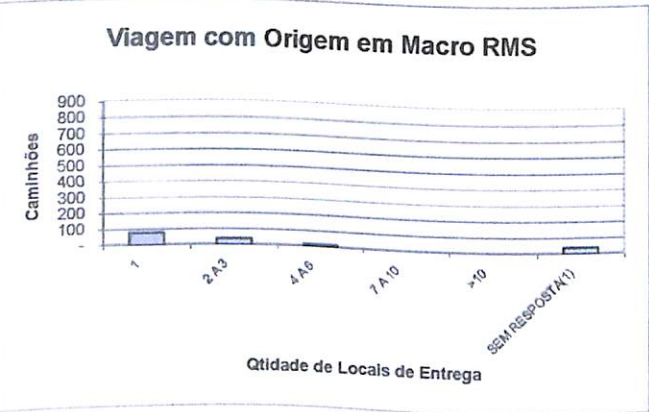
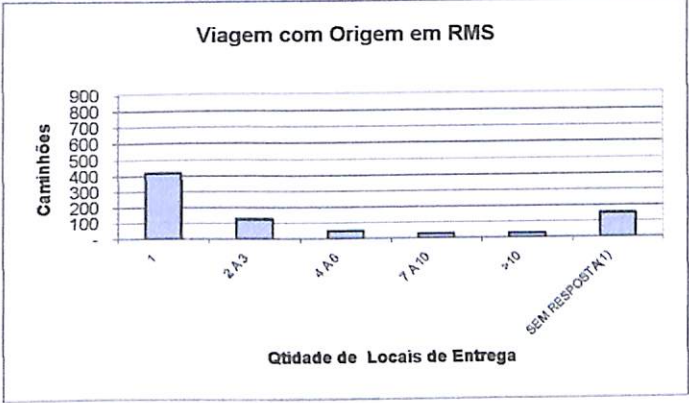
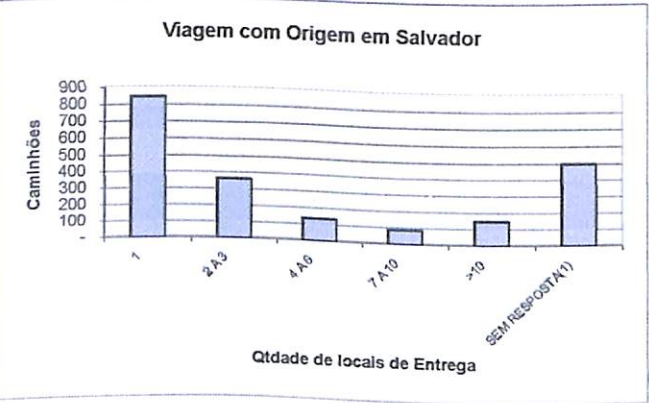


TABELA 1.3.3.11

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

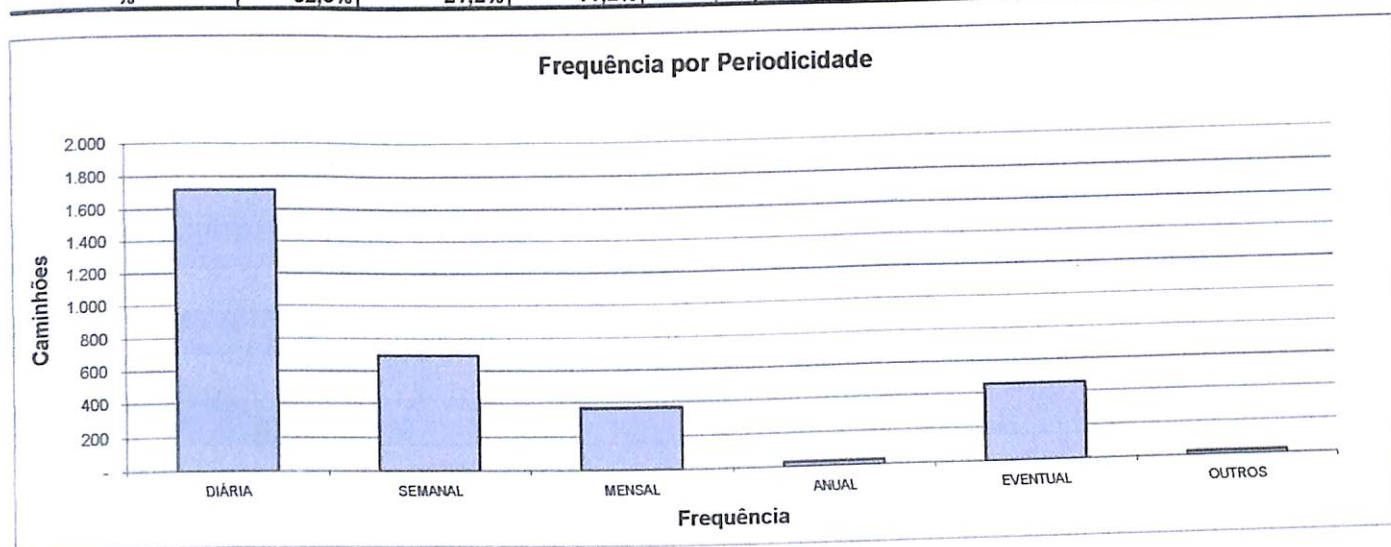
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

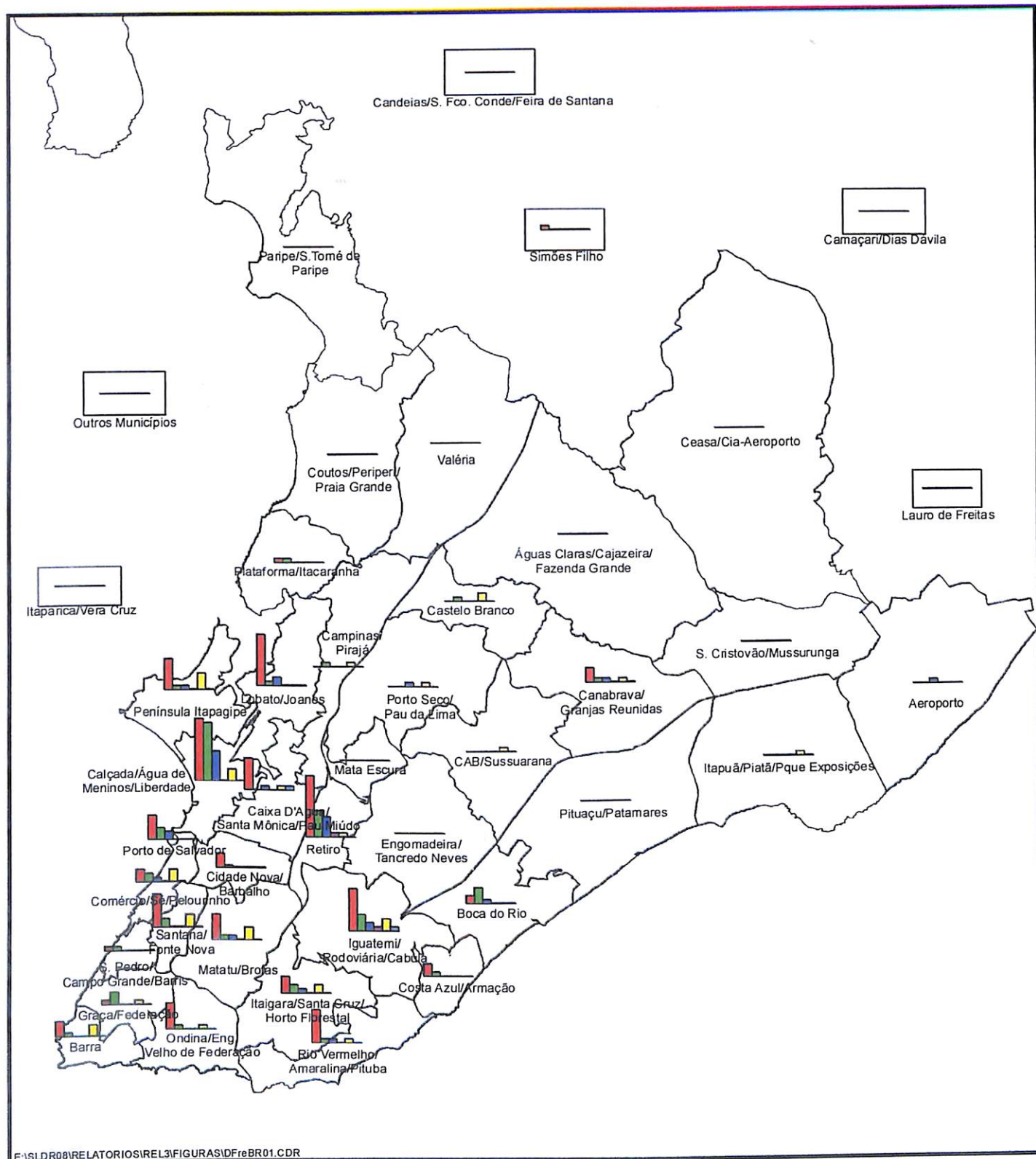
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA						TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
SALVADOR	1.223	428	176	13	227	21	2.088	63,7%
RMS	454	151	50	-	139	-	794	24,2%
MACRO RMS	38	76	13	-	38	-	165	5,0%
OUTROS MUNIC BA	-	38	38	-	25	-	101	3,1%
AL	-	-	25	-	-	-	25	0,8%
CE	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
MG	-	-	13	-	13	-	26	0,8%
PR	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
PE	-	-	-	-	13	-	13	0,4%
RJ	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
SC	-	-	-	13	-	-	13	0,4%
SP	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
TOTAL FREQUÊNCIA	1.715	693	367	26	455	21	3.277	100,0%
%	52,3%	21,2%	11,2%	0,8%	13,9%	0,6%	100,0%	





PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.4
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto BR 324 (1) - sentido Feira de Santana / Salvador

Frequência x Tempo de Permanência

A quantidade de caminhões que permanece em Salvador por mais de 36 horas predomina, envolvendo 63,6% do total pesquisado. Dentre esses caminhões, 79,8% têm origem na cidade, fato que reforça a característica de que o transporte de cargas envolve na maior parte dos casos viagens estritamente internas ao município, como pode ser verificado na Tabela 1.3.3.12 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Destacam-se ainda aqueles que permanecem por no máximo 6 horas na cidade compondo 16,6% do total pesquisado e proporcionalmente contando com uma participação mais expressiva das viagens com origem na RMS.

Dessas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam as viagens diárias (e portanto internas ao município) com 62,4% e semanais com 20,5%. A Tabela 1.3.3.13 apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.3.5 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram.

As mais solicitadas ocorreram nas macrozonas de Calçada/Água de Meninos/Liberdade, Iguatemi/Rodoviária/Cabula e a região do Comércio e Porto de Salvador, além de diversos outros locais da cidade, onde em geral a operação de carga/descarga é efetuada na via pública, com exceção aos pólos geradores de tráfego de maior porte construídos recentemente, que possuem área própria para esse tipo de operação. A maioria dessas vias não possuem sinalização adequada para essa finalidade, provocando redução de capacidade viária considerável, assim como problemas de segurança de trânsito.

Também destacam-se outras áreas lindeiras à BR 324 onde estão os DINURBs de Porto Seco/Pau da Lima, Campinas/Pirajá Retiro, Valéria, Castelo Branco e Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande, que possuem geralmente espaços para estacionamento de caminhões, internamente às transportadoras e as indústrias ali existentes.

Há que se lembrar que muitos dos caminhões rodoviários servem-se dos estacionamentos dos postos de serviços localizados junto à BR 324, a fim de usufruir dos serviços disponíveis e para contatar com os “Chapas” que agenciam cargas para as viagens de retorno.

TABELA 1.3.3.12

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	252	13	76	76	1.663	8	2.088	63,7%
RMS	151	76	101	38	372	56	794	24,2%
MACRO RMS	76	13	38	13	25	-	165	5,0%
OUTROS MUNIC BA	13	-	62	13	13	-	101	3,1%
AL	-	-	13	-	12	-	25	0,8%
CE	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
MG	13	13	-	-	-	-	26	0,8%
PR	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
PE	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
RJ	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
SC	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
SP	-	13	-	-	-	-	13	0,4%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	544	128	316	140	2085	64	3277	100,0%
%	16,6%	3,9%	9,6%	4,3%	63,6%	2,0%	100,0%	

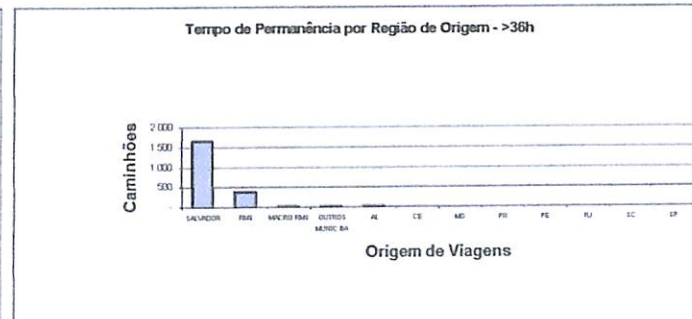
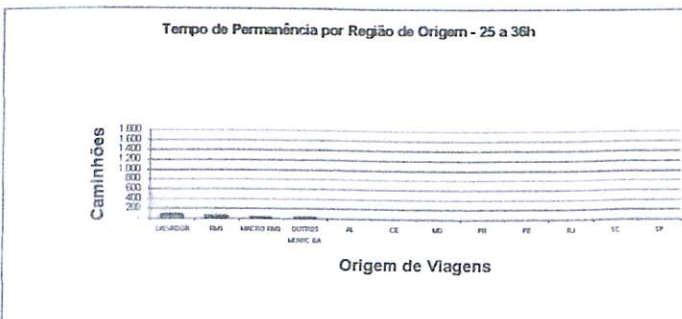
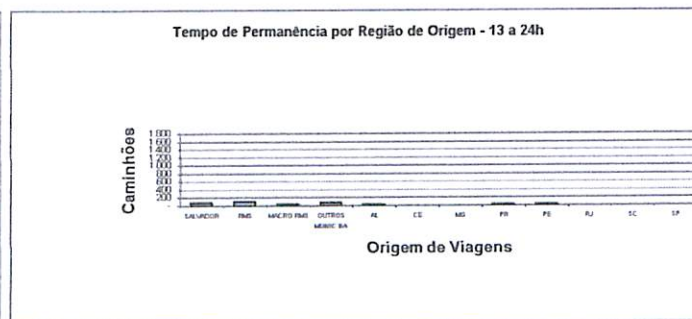
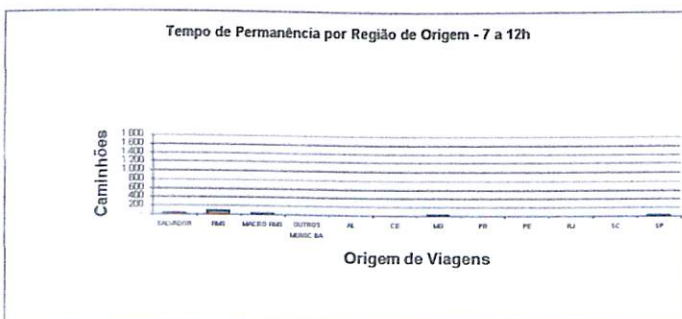
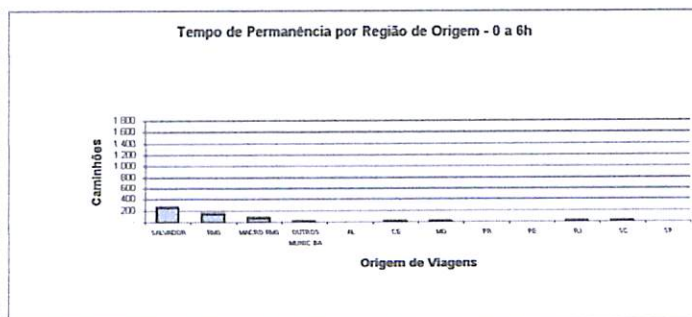
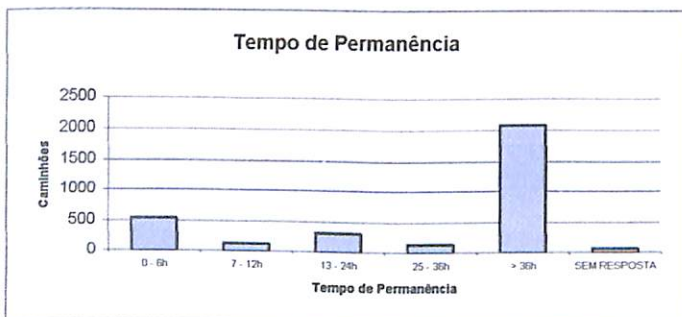
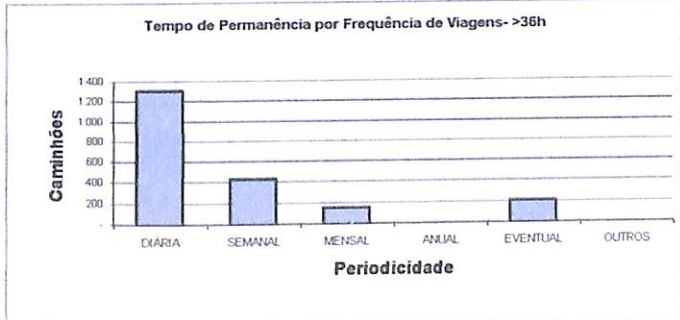
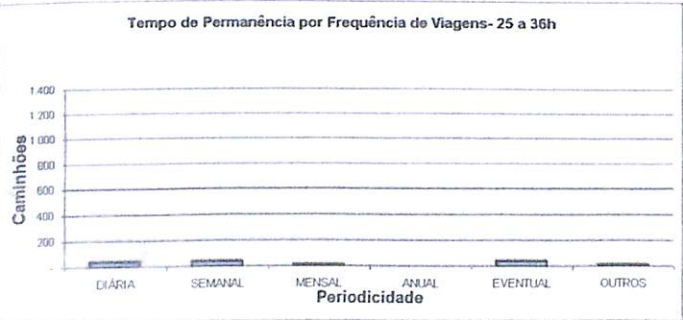
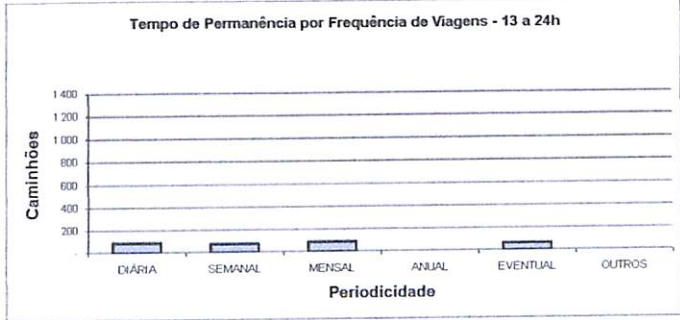
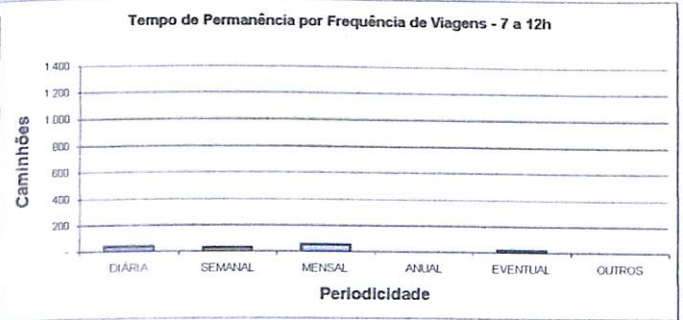
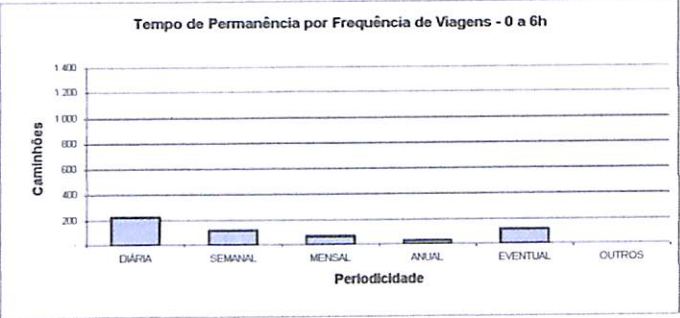
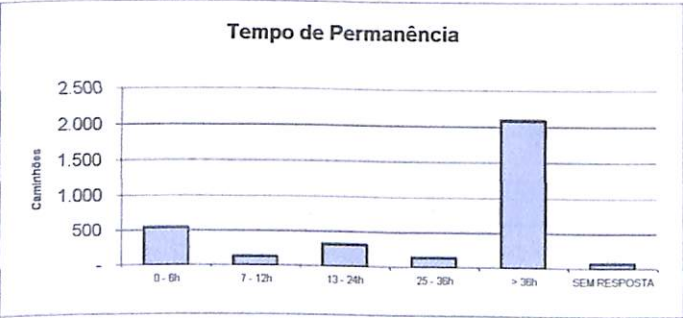
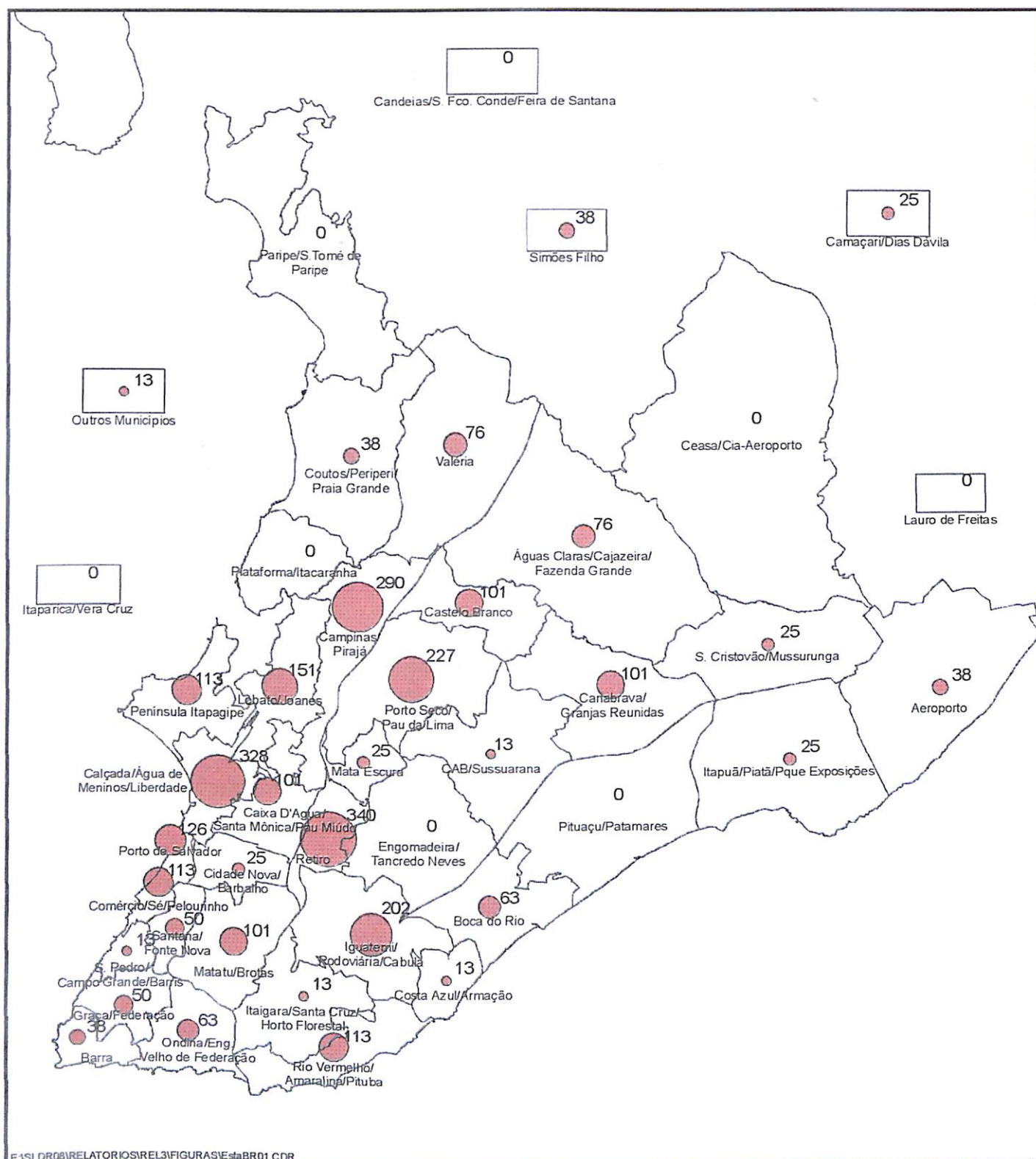


TABELA 1.3.3.13
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

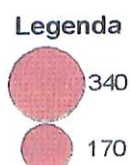
FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR							
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA	TOTAL POR PERIODICIDADE	
DIÁRIA	227	38	89	38	1.301	22	1.715	52,3%
SEMANAL	114	25	76	38	428	12	693	21,2%
MENSAL	64	51	88	13	151	-	367	11,2%
ANUAL	26	-	-	-	-	-	26	0,8%
EVENTUAL	113	14	63	38	205	22	455	13,9%
OUTROS	-	-	-	13	-	8	21	0,6%
TOTAL POR TEMPO	544	128	316	140	2.085	64	3.277	100,0%
%	16,6%	3,9%	9,6%	4,3%	63,6%	2,0%	100,0%	





PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.5
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto BR 324 (1) - sentido Feira de Santana / Salvador



BR 324 – 2 (sentido Salvador – Feira de Santana)

No Posto BR 324 – 2 (sentido Salvador/Feira de Santana), predominam as viagens externas somando 53,7% do total das viagens pesquisadas, com destino principalmente à RMS.

A análise da movimentação dos caminhões que passaram pelo posto de pesquisa, permitiu identificar os principais fluxos que utilizaram a BR 324 como eixo viário para alcançar seus respectivos destinos. Diversas viagens foram geradas em Retiro, Calçada, Península de Itapagipe, Comércio/Porto de Salvador além das regiões como Iguatemi e Itaigara, servidas pelas avenidas Tancredo Neves/ACM/Av. Paralela e as áreas que utilizam o eixo Av. Bonocô, como Matatu e Brotas. Foram diagnosticados como principais destinos as macrozonas que integram o Distrito Industrial ao Longo da BR 324, principalmente Porto Seco, Campinas/ Pirajá e Valéria. A participação da RMS como destino de viagens, especificamente Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila, aumentou muito em relação ao outro sentido pesquisado.

Foram transportados, basicamente, produtos alimentícios e materiais de construção além de diversos outros produtos como metalúrgicos, químicos e autopeças. Entretanto a grande maioria dos caminhões trafegava sem carga, devido a serem viagens de retorno de entregas já efetuadas, o que evidencia que neste sentido de tráfego a BR 324 serve principalmente aos caminhões que já levaram cargas ao município. Tais demandas foram motivadas principalmente pelos comércios varejista e atacadista, o consumidor e a indústria, nessa ordem de participação, além é claro dos caminhões vazios.

A maioria das viagens apresenta frequência diária e apenas um local de entrega, fato devido ao motivo gerador de tais viagens estar relacionado ao comércio varejista de pequeno porte e ao consumidor. Também é expressiva a quantidade de viagens semanais.

Na composição do tráfego, desse local, a participação de volume de caminhões foi em média de 14% em relação ao total de veículos que por ali passaram, ressaltando que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 08:30 e 19:00 horas. Analisando a flutuação horária do volume de caminhões que passaram pelo posto de pesquisa, observa-se que ocorre um aumento progressivo desse volume durante o dia, atingindo seu ápice por volta de 17:45 horas, que coincide com a hora-pico da movimentação do tráfego geral.

Com relação às interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões para a operação de carga/descarga, constatou-se que ocorrem basicamente no sistema viário de quase todas as macrozonas da AUC –Área Urbana Contínua de Salvador, além das regiões dos DINURBs e RMS. Todavia, na AUC o estacionamento dos caminhões é efetuado na via pública, para a operação de carga/descarga, com exceção dos pólos geradores de maior porte que possuem em geral espaços próprios, assim como os galpões industriais dos DINURBs localizados em Porto Seco/Pau da Lima, Retiro, Castelo Branco.

Origem/Destino das Viagens

Diferentemente aos resultados pesquisados no sentido oposto da rodovia, no sentido 2 (Salvador/Feira de Santana) do posto BR 324, a proporção das viagens internas ao município não se destacou tanto, ficando com 46,3% do total de caminhões pesquisados. No entanto, as viagens externas predominaram com 53,4% do total, caracterizadas principalmente pelas viagens com destino à RMS com 35,6% e o restante em outros municípios, conforme apresenta a Figura 1.3.3.6 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona, onde os caminhões de dois eixos são a grande maioria. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

Do total de 3.433 viagens de caminhões pesquisadas no período, no posto **BR 324 - 2** localizado na pista sentido Capital – Interior, próximo ao Vd. da Av. Aleomar Baleeiro, as principais demandas foram produzidas e atraídas nas macrozonas internas de Salvador, porém com uma participação expressiva de movimentos entre o município e a RMS, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.3.7 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

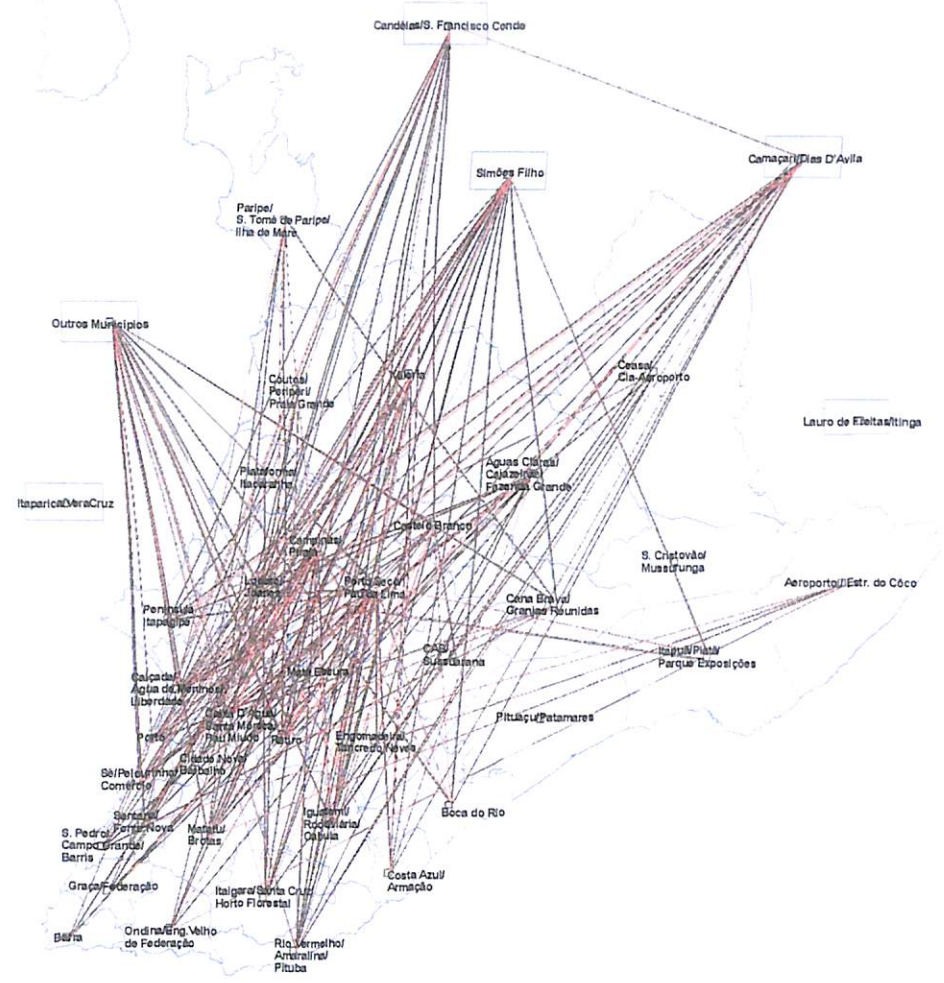
As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 13,6% geradas na macrozona Retiro;
- 9,5% na macrozona Calçada/Água de Meninos/Liberdade;
- 6,4% com origem na Península de Itapagipe;
- 15,1% advindas de regiões lindeiras à Orla Atlântica, especificamente as macrozonas: Barra, Ondina/Eng. Velho de Federação, Rio Vermelho/Amaralina/Pituba, Costa Azul/Armação e Boca do Rio;
- 13,3% com origem na macrozona Comércio/Sé/Pelourinho e no Porto de Salvador, respectivamente com 6,4% e 6,9% de participação cada um;
- 10,8% de viagens originárias de Matatu/Brotas e Santana/Fonte Nova;

- 9,0% com origem nas macrozonas Itaigara e Igatemi;
- 7,6% geradas a partir das macrozonas Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo e Cidade Nova/Barbalho;
- A Região Central da cidade, constituída pelas macrozonas S. Pedro/Campo Grande/Barris e Graça/Federação gerou 4,2% das viagens de caminhões.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

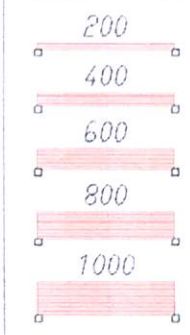
- 11,9% dos caminhões dirigiram-se à macrozona Porto Seco/Pau da Lima;
- 8,6% das viagens foram para a macrozona Campinas/Pirajá;
- 16,0% destinaram-se às áreas ao longo da BR 324, que compõe os DINURBs como Valéria, Castelo Branco, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande;
- 5,2% foram ao Subúrbio Ferroviário, com forte atração na macrozona formada por Paripe/S. Tomé de Paripe, além de Coutos/Periperi/Praia Grande;
- 40,5% das viagens apresentaram como destinos as macrozonas que compõe a RMS e Macro RMS, na seguinte proporção: 36% para a RMS e 4,5% para a Macro RMS. Entre as macrozonas essas viagens ficaram assim distribuídas: Simões Filho atraindo 20,4%, Camaçari/Dias D'Ávila apontada como destino por 13,3%, e Candeias/São Francisco do Conde\Feira de Santana\Alagoinhas com 6,8%;
- 13,4% apresentaram como destino outras localidades, englobando outros municípios da Bahia e outros estados.



PLC1 MATRIX
m f14 m f14

CONSTRAINT:
m f14 m f14
LOWER 0
UPPER 0
EXCLUDE

SCALE 50



WINDOW.
541169/85E0062
583411/8591742



E:\SLDR08\RELATORIOS\REL3\FIGURAS\SLDR324-02.CDR

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano **Estudo do Sistema de Transporte de Carga em Salvador**

Figura 1.3.3.6
 Pesquisa de Entrevista de Motoristas de Caminhões
Posto BR 324 (2) - sentido Salvador / Feira de Santana
Linha de Desejo de Viagens



Legenda



700 - Produção
350 - Atração

Corredores Viários Utilizados

Essas viagens fizeram uso de determinados corredores viários, utilizados pelos caminhões para a sua distribuição, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.3.14 e ilustrados na Figura 1.3.3.8 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se a Tabela 1.3.3.15 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 14,7% das viagens utilizaram o eixo de acesso formado pela Av. Tancredo Neves/Av. Paralela/BR324 e dirigiram-se principalmente à: RMS, com maior ênfase para as macrozonas Simões Filho, Candeias/S. Francisco do Conde e Camaçari/Dias D'Ávila através dos corredores destino BR 324(externo), Via Parafuso/BR 324, Simões Filho/BR 324; à região dos DINURBs, especificamente às macrozonas Valéria, Porto Seco/Pau da Lima, Castelo Branco, Campinas/Pirajá, servindo-se do corredor destino BR 324, das vias de penetração para Valéria e BR 324/Viad. Pirajá/Campinas-Pirajá/Makro; macrozona Paripe/S. Tomé de Paripe/Ilha da Maré através do corredor destino formado pela BA 528;
- 14,4% se apoiaram no eixo de acesso BR324/Retiro como corredor de origem, com destino principalmente à: RMS, com maior ênfase para as macrozonas Simões Filho, Camaçari/Dias D'Ávila e Candeias/S. Francisco do Conde, através dos corredores destino BR 324(externo), Via Parafuso/BR 324, Simões Filho/BR 324; à região dos DINURBs, especificamente as macrozonas Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande, Valéria e Porto Seco/Pau da Lima, servindo-se do corredor destino formado pela Av. Aleomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco e as vias de penetração para Valéria e Águas Claras; macrozona Paripe/S. Tomé de Paripe através do corredor destino formado pela BA 528;
- 8,2% serviram-se do corredor de origem BR 324/Av. Barros Reis, com destino principalmente à: RMS com ênfase nas macrozonas de Simões Filho e Candeias/Dias D'Ávila, através dos corredores destino BR 324 (externo) e Simões Filho/BR 324; macrozonas componentes dos DINURBs, especificamente Valéria, Campinas/Pirajá e Porto Seco/Pau da Lima utilizando como corredor destino a Av. Aleomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco, as vias de penetração de Valéria com acesso pela BR 324 e o Viaduto Pirajá/Campinas-Pirajá/Makro;
- 6,3% das viagens fizeram do eixo BR324/Av. ACM o seu principal corredor de origem, dirigindo-se sobretudo para: as macrozonas Campinas/Pirajá e Porto Seco/Pau da Lima, integrantes de DINURB, através do corredor destino BR 324/Viaduto Pirajá/Campinas de Pirajá e BR 324/Av. Aleomar Baleeiro; RMS, principalmente as macrozonas de Camaçari/Dias D'Ávila e Simões Filho,

utilizando como corredores de acesso a BR 324(externo), a Via do Parafuso, e o eixo Simões Filho/BR 324;

- a Av. San Martim, um dos principais eixos utilizados no transporte de carga, serviu como corredor de origem para 18,8% das viagens pesquisadas no posto BR 324 sentido 2. Tais viagens podem ser divididas em dois subgrupos: aquelas que apresentam a própria Av. San Martim como corredor de origem, englobando 13,0% e cujos principais destinos são a RMS, principalmente as macrozonas de Simões Filho e Camaçari, utilizando como corredores de destino a BR 324 (externo), Via do Parafuso, etc., além das já citadas DINURBs, principalmente Águas Claras, Valeria e Porto Seco/Pau da Lima servindo-se principalmente das vias de penetração a essas áreas a partir da BR 324 e da Av. Aleomar Baleeiro; o outro subgrupo agrupa 5,8% do total deste posto de pesquisa e é constituído das viagens provenientes dos corredores da Península de Itapagipe, como Vias de Uruguai, de Mares e de Calçada além da Av. Oscar Pontes, todas direcionando o fluxo para o eixo San Martim/BR 324 com destino principalmente para a RMS e DINURBs através dos corredores de destino já mencionados para essas regiões;
- a Av. Bonocô foi utilizada como corredor de origem pelas viagens provenientes da Baixa dos Sapateiros, do Dique do Tororó, da Av. Ogunjá e do Túnel Américo Simas totalizando 32,5% das viagens. É necessário destacar que: os veículos que utilizaram o Túnel como corredor de acesso à Av. Bonocô totalizaram 13,0% dos caminhões desse posto; as viagens que apresentaram como corredor de origem a própria Av. Bonocô totalizaram 8,4% enquanto que os demais acessos somaram 11,2%. Os principais destinos são a RMS (principalmente Simões Filho) e DINURBs (principalmente Porto seco/au da Lima e Campinas Pirajá), através dos corredores de acesso mencionados anteriormente;

TABELA 1.3.3.14

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

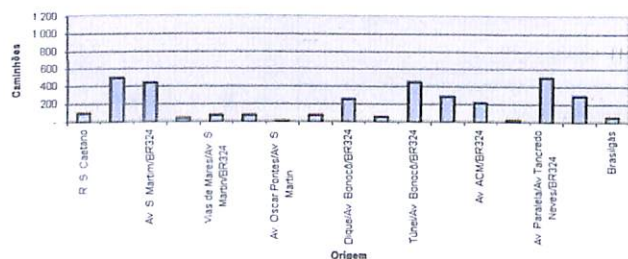
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO													TOTAL ORIGEM	%
	BA 526	Ceasa/BR324	Via Parafuso/ BR 324	Simões Filho/BR324	BR324 (externo)	CIA	Valéria	BA 528	Águas Claras	Av. Alceomar Baleeiro/ Brasília/s/	Porto Seco	Viaduto Pirajá/ Campinas-Pirajá/	Makro		
R. S. Caetano	-	-	-	9	9	9	9	-	28	28	-	-	-	92	2,7%
Retiro/BR324	9	-	28	57	154	47	38	28	38	76	19	-	-	494	14,4%
Av. S. Martin/BR324	-	28	66	38	107	19	38	9	66	66	9	-	-	446	13,0%
Vias de Uruguai/Av. S. Martin/BR324	-	-	9	-	28	-	-	-	-	-	-	-	-	37	1,1%
Vias de Mares/Av. S. Martin/BR324	-	-	38	-	19	9	-	-	-	9	-	-	-	75	2,2%
Vias de Calçada/Av. S. Martin/BR324	-	-	-	-	28	-	-	9	-	9	28	-	-	74	2,2%
Av. Oscar Pontes/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
Bx. Sapateiros/R. JJ Seabra/Av. Bonocô/BR324	-	-	-	-	19	-	9	9	-	28	9	-	-	74	2,1%
Dique/Av. Bonocô/BR324	-	-	9	28	38	9	47	19	-	47	57	-	-	254	7,4%
Av. Ogunjá/Av. Bonocô/BR324	-	-	-	9	-	9	-	-	9	19	9	-	-	55	1,6%
Túnel/Av. Bonocô/BR324	-	9	19	75	192	38	9	-	-	67	38	-	-	447	13,0%
Av. Barros Reis/BR324	-	-	-	85	75	47	28	9	-	19	19	-	-	282	8,2%
Av. ACM/BR324	9	9	9	19	47	-	19	-	9	86	9	-	-	216	6,3%
Av. Tancredo Neves/BR324	-	-	-	9	9	-	-	-	-	9	-	-	-	27	0,8%
Av. Paralela/Av. Tancredo Neves/BR324	-	9	19	57	154	66	38	38	38	67	19	-	-	505	14,7%
Av. Bonocô/BR324	-	9	9	9	66	47	9	19	28	47	47	-	-	290	8,4%
Brasília	-	-	-	-	38	-	-	-	9	9	-	-	-	56	1,6%
TOTAL DESTINO	18	64	206	395	983	300	253	140	225	586	263			3.433	100,0%
%	0,5%	1,9%	6,0%	11,5%	28,6%	8,7%	7,4%	4,1%	6,5%	17,1%	7,7%			100,0%	

Distribuição de Viagens Produzidas por Corredores de Origem



Distribuição de Viagens Atraídas por Corredores de Destino

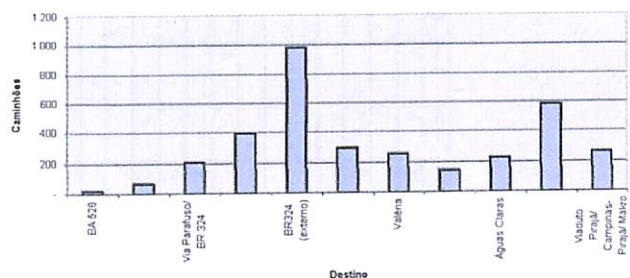
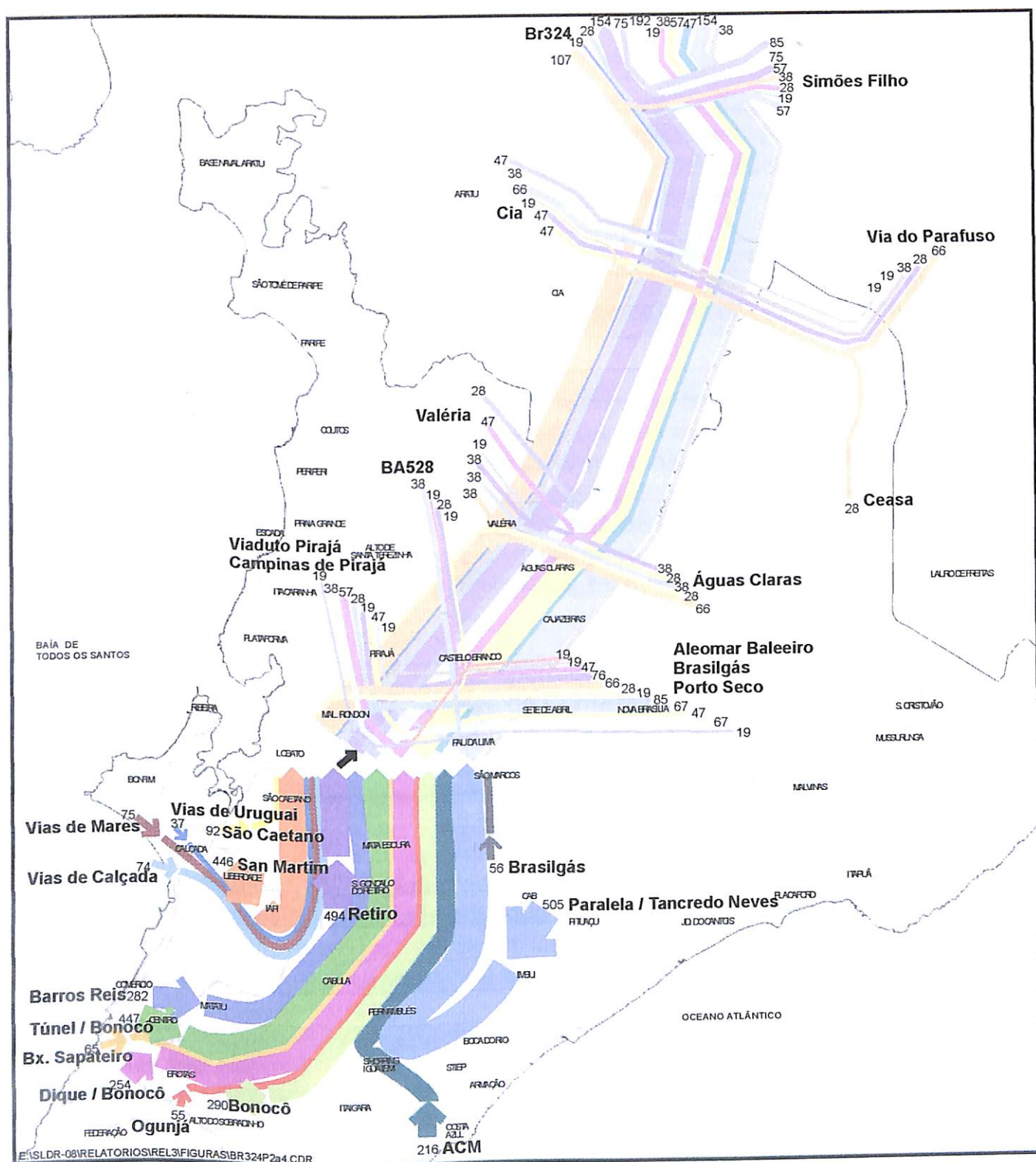


TABELA 1.3.3.18
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																				
	Paripó/S. Tomé do Paripé/Igua de Maré	Coutos/Paripé/Praia Grande	Plataforma/Itacaranha	Lobato Joanes	Iguatemi/Rodov. Viris/Cabula	Campina/Pirajá	Meia Escura	Porto Seguro/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande	Canabrava/Granjas Reunidas	Itapua/Picuí/Parque de Exposições	Cossa/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Carnauporã/Dias D'Ávila	Síndios Filho	Candeias/Rs. Foo. Condo	Outros	Total ORIGEM	%
R. S. Caetano	-	-	-	-	9	-	-	28	-	9	28	-	-	-	-	-	9	-	9	92	2,7%
Retro/BR324	28	9	-	-	-	19	-	38	9	38	49	-	9	-	9	57	114	28	87	494	14,4%
Av. S. Martin/BR324	-	9	-	-	-	19	-	39	28	38	47	9	-	28	-	106	57	38	28	446	13,0%
Vias de Uruguaí/Av. S. Martin/BR324	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	18	37	1,1%
Vias de Maré/Av. S. Martin/BR324	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	39	9	9	9	75	2,2%
Vias de Calçada/Av. S. Martin/BR324	-	-	-	-	-	28	-	9	-	-	9	-	-	-	-	19	-	-	9	74	2,2%
Av. Oscar Pontes/Av. S. Martin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
Bx. Sapateiros/R. J.J. Seabra/Av. Bonocó/BR324	9	-	-	-	-	-	-	37	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	19	74	2,2%
Dique/Av. Bonocó/BR324	-	19	-	-	-	57	-	28	9	38	9	-	-	-	9	19	47	19	-	254	7,4%
Av. Ogum/Av. Bonocó/BR324	-	9	-	-	-	9	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	55	1,6%
Tunel/Av. Bonocó/BR324	-	-	-	9	-	38	9	49	-	9	-	19	-	9	-	78	106	19	104	447	13,0%
Av. Barros Reis/BR324	28	-	-	-	-	19	-	19	-	28	-	-	-	-	-	9	113	19	47	282	8,2%
Av. ACM/BR324	9	-	-	-	-	48	-	48	9	9	9	-	-	9	-	38	19	9	9	218	6,3%
Av. Tancredo Neves/BR324	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9	27	0,8%
Av. Paralela/Av. Tancredo Neves/BR324	20	-	9	-	-	20	-	39	39	47	9	-	-	9	9	47	133	66	58	505	14,7%
Av. Bonocó/BR324	9	9	-	-	-	38	-	28	19	9	28	-	-	-	9	28	66	19	28	290	8,4%
Brasília	-	-	-	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	10	28	56	1,6%
Total DESTINO	103	55	9	9	9	285	9	408	122	243	188	28	9	55	38	457	700	236	482	3.433	100%
%	3,0%	1,6%	0,3%	0,3%	0,3%	8,6%	0,3%	11,8%	3,6%	7,1%	5,5%	0,8%	0,3%	1,6%	1,0%	13,3%	20,4%	6,9%	13,5%	100,0%	



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.8

Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados

Posto BR 324 (2) - sentido Salvador / Feira de Santana

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:

Estão representadas as principais demandas de viagens

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analizando-se a Tabela 1.3.3.16 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto BR 324 sentido 2 a predominância dos produtos transportados foi caracterizada por alimentação/bebidas com 21,7% do total das viagens e materiais de construção abrangendo 10,8%. Os demais produtos apresentaram a seguinte participação: eletrodomésticos com 4,4%; embalagens/bazar com 3,0% e produtos metalúrgico/químicos/máquinas e autopeças com 6,3%. Outros tipos de produtos somaram 12,3% e, a incidência de caminhões vazios foi de 41,5% do total de viagens pesquisadas, tendo em vista que se trataram de viagens de retorno pós-entrega de mercadorias na Capital.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou que o tipo predominante é a granel-sólida que apresentou participação de 17,9% dentre o total desse posto de pesquisa, carregando principalmente alimentos e materiais de construção, e a carga fracionada com 7,5%, composta principalmente por produtos alimentícios e eletrodomésticos. Dentre os demais tipos de carga destacam-se: 4,6% de carga perecível/refrigerada carregando produtos; 1,6% de containers, com máquinas e autopeças porém a grande maioria sem carga. Houve forte incidência de caminhões vazios, com 40,6% das viagens e outros tipos de acomodação de carga com 22,6%.

Correlacionado-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.3.17 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.3.18 – Análise de Corredores de Destino por tipos de Produtos Transportados, vem confirmar a caracterização do trânsito nos principais corredores viários de Salvador, como também a localização dos pólos atratores de viagens de caminhões.

Analizando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que a maioria dos caminhões oriundos de todos os corredores estavam sem carga, tendo em vista que estavam realizando viagem retorno após efetuadas as entregas nos diversos estabelecimentos de Salvador, todavia:

- 32,6% usaram o eixo de origem Av. Bonocô/BR 324, em conjunto com outras vias que permitem o acesso a esse corredor, sendo que quando carregados estavam transportando principalmente alimentos/bebidas e materiais de construção. Também houve incidência de transporte de produtos químicos além de diversos tipos de produtos;
- 18,8% dos caminhões apoiaram-se na Av. San Martim/BR 324 como corredor de origem, carregando sobretudo produtos alimentícios, materiais de construção bem como produtos relacionados a embalagens/bazar e eletrodomésticos entre outros; 14,7% das viagens utilizaram o corredor de acesso Av. Tancredo Neves/Av. Paralela/BR 324, onde está em expansão o novo centro de atividades terciárias de Salvador, daqueles com carga,

transportaram essencialmente alimentação/bebidas e materiais de construção, além de eletrodomésticos, produtos químicos e máquinas/autopeças;

- dentre os 14,4% dos caminhões que fizeram uso do corredor Retiro/BR 324. Dentre aqueles com carga, predominaram o transporte de produtos alimentícios seguidos de materiais de construção como principais tipos de produtos transportados. Também houve incidência de produtos de embalagens/bazar e produtos relacionados à indústria (metalurgia, produtos químicos máquinas/autopeças);
- 8,2% utilizaram o corredor de origem Av. Barros Reis/BR 324. Dentre os caminhões carregados, transportavam principalmente alimentação/bebidas;
- 6,3% das viagens fizeram uso do corredor de origem Av. ACM/BR324, os carregados levavam basicamente produtos alimentícios e materiais de construção;

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 28,6% do total de viagens dirigiram-se ao corredor de destino BR 324 (externo), retornando sem carga e/ou transportando sobretudo alimentação/bebidas, materiais de construção, eletrodomésticos, produtos químicos e dos setores de máquinas e autopeças, além de produtos relacionados a embalagens/bazar;
- 38,7% dos caminhões se apoiaram nos corredores destino que possibilitam o acesso à região dos DINURBs ao longo da BR 324, retornando sem carga e/ou transportando basicamente alimentos e materiais de construção, entre diversos outros tipos. Tal conjunto de corredores é formado por: corredor Valéria, corredor Águas Claras, Av. Aleomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco e Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro;
- 17,5% destinaram-se aos corredores formados pela Via do Parafuso/Br 324 e Simões Filho/BR 324, respectivamente com 6,0% e 11,5% de participação, que possibilitam o acesso à Região Metropolitana de Salvador, transportando sobretudo produtos alimentícios e materiais de construção e/ou retornando sem carga.

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

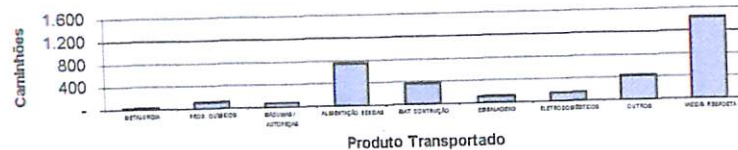
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS									TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALURGIA	PROD. QUÍMICOS	MÁQUINAS / AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONTRUÇÃO	EMBALAGENS	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
	19	9	9	121	238	-	38	170	9	613	17,9%
GRANEL SÓLIDA	-	48	-	66	-	-	-	-	9	123	3,6%
GRANEL LÍQUIDA	-	-	-	193	-	-	28	9	28	258	7,5%
FRACIONADA	-	-	9	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
SUPERDIMENSIONADA	-	-	-	19	-	-	-	-	-	19	0,5%
VIVA (ANIMAIS)	-	-	-	158	-	-	-	-	-	158	4,6%
PERECÍVEL / REFRIGERADA	-	-	9	-	-	-	-	9	38	56	1,6%
CONTAINER	-	9	-	9	-	-	-	9	-	27	0,8%
PRODUTOS PERIGOSOS	-	-	-	103	9	9	9	-	-	130	3,8%
PRODUTOS	-	9	9	19	19	9	9	-	1.320	1.394	40,6%
VAZIO	9	38	39	57	104	86	67	227	19	646	18,8%
OUTRA											
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	28	113	75	745	370	104	151	424	1.423	3.433	100,0%
%	0,8%	3,3%	2,2%	21,7%	10,8%	3,0%	4,4%	12,3%	41,5%	100,0%	

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas



TABELA 1.3.3.17

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR324(2) - Sentido Salvador/Felra de Santana

Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS										
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS/AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS/BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	%
R. S. Caetano	-	-	-	8	19	-	9	19	37	92	2,7%
Retiro/BR324	10	19	20	104	87	28	9	19	198	494	14,4%
Av. S. Martin/BR324	-	38	-	83	38	20	20	39	208	446	13,0%
Vias de Uruguaí/Av. S. Martin/BR324	-	-	9	9	10	-	-	-	9	37	1,1%
Vias de Mares/Av. S. Martin/BR324	-	-	-	9	20	9	9	-	28	75	2,2%
Vias de Calçada/Av. S. Martin/BR324	-	-	9	9	-	9	19	19	9	74	2,2%
Av. Oscar Pontes/Av. S. Martin	-	-	9	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
Bx. Sapateiros/R. JJ Seabra/Av. Bonocô/BR324	-	-	-	9	9	9	-	9	38	74	2,1%
Dique/Av. Bonocô/BR324	-	-	-	65	19	-	-	47	123	254	7,4%
Av. Ogunjá/Av. Bonocô/BR324	-	-	-	9	9	-	-	-	37	65	1,6%
Túnel/Av. Bonocô/BR324	9	38	-	124	28	9	9	110	120	447	13,0%
Av. Barros Reis/BR324	-	9	9	75	19	-	19	19	132	282	8,2%
Av. ACM/BR324	-	-	9	85	47	-	9	-	66	216	6,3%
Av. Tancredo Neves/BR324	9	-	-	9	-	-	-	-	9	27	0,8%
Av. Paralela/Av. Tancredo Neves/BR324	-	9	10	64	47	10	20	68	277	505	14,7%
Av. Bonocô/BR324	-	-	-	64	9	10	9	75	123	290	8,4%
Brasilgás	-	-	-	19	9	-	19	-	9	56	1,6%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	28	113	75	745	370	104	151	424	1.423	3.433	100,0%
%	0,8%	3,3%	2,2%	21,7%	10,8%	3,0%	4,4%	12,3%	41,5%	100,0%	

TABELA 1.3.3.18

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR324(2) - Sentido Salvador/Felra de Santana

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS									TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO O BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS/ BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA		
BA526	-	-	-	-	9	-	9	-	-	18	0,5%
Coasa/BR324	-	-	-	27	-	-	-	9	28	64	1,9%
Via Parafuso/BR324	-	-	-	18	66	-	-	9	113	206	6,0%
Simões Filho/BR324	9	9	9	85	38	-	9	57	179	395	11,5%
BR324(externo)	-	77	48	189	78	49	78	96	368	983	28,6%
CIA	-	9	-	84	38	19	9	28	113	300	8,7%
Valéria	-	-	9	9	57	9	9	19	141	253	7,4%
BA528	10	-	-	27	19	9	-	28	47	140	4,1%
Águas Claras	-	9	-	38	28	9	-	28	113	225	6,5%
Av. Alceomar Baleeiro/Brasilgás/Porto Seco	9	9	-	211	28	9	28	75	217	586	17,1%
Viaduto Pirajá/Campinas Pirajá/Makro	-	-	9	57	9	-	9	75	104	263	7,7%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	28	113	75	745	370	104	151	424	1.423	3.433	100,0%
%	0,8%	3,3%	2,2%	21,7%	10,8%	3,0%	4,4%	12,3%	41,5%	100,0%	

Motivo de Viagem

As principais causas geradoras das viagens estão apresentadas na Tabela 1.3.3.19 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões, onde é possível verificar uma distribuição uniforme entre as causas listadas, divididas da seguinte maneira: 15,4% das viagens relacionaram o comércio varejista como fator determinante da viagem; 14,6% relacionadas diretamente com o comércio atacadista; 14,3% são ocasionadas diretamente pelo consumidor e 9,3% com atividades industriais; O motivo “vazio/sem resposta” com índice de 44,8% deve-se principalmente à presença de caminhões sem carga.

Analisando-se os principais corredores viários de destino das viagens, já identificados anteriormente, verifica-se que: no corredor Br 324 (externo) as viagens são determinadas pelas:

- atividades comerciais atacadista e varejista, com forte influência da indústria, além do consumidor diretamente;
- viagens que utilizam os corredores de acesso aos DINURBs, apresentam como principal motivo o comércio varejista seguido do comércio atacadista, além de consumidor e indústria;
- viagens com destino à RMS através da Via Parafuso/BR 324 e Simões Filho/Br 324, o principal motivo apresentado foi o consumidor, seguido das atividades comerciais industriais.

A Tabela 1.3.3.20 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.3.19

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
SALVADOR	57	311	500	511	490	1.528	3.397	99,0%
RMS	-	-	-	-	-	9	9	0,3%
MACRO RMS	-	-	-	9	-	-	9	0,3%
AL	-	-	-	9	-	-	9	0,3%
S.RESPOSTA	-	9	-	-	-	-	9	0,3%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	57	320	500	529	490	1.537	3.433	100,0%
%	1,7%	9,3%	14,6%	15,4%	14,3%	44,8%	100,0%	

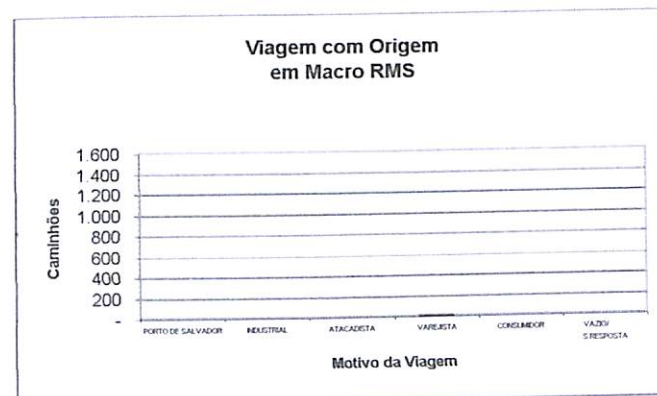
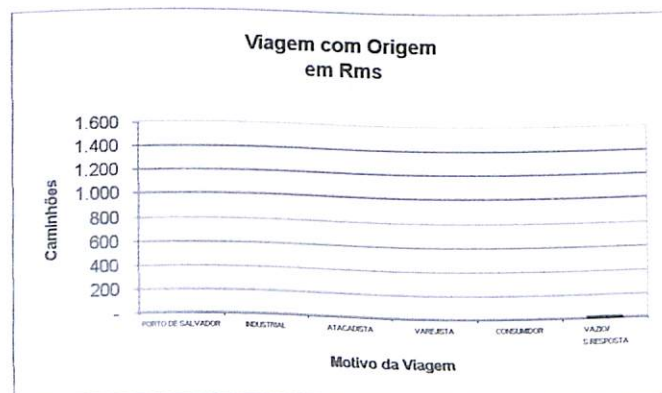
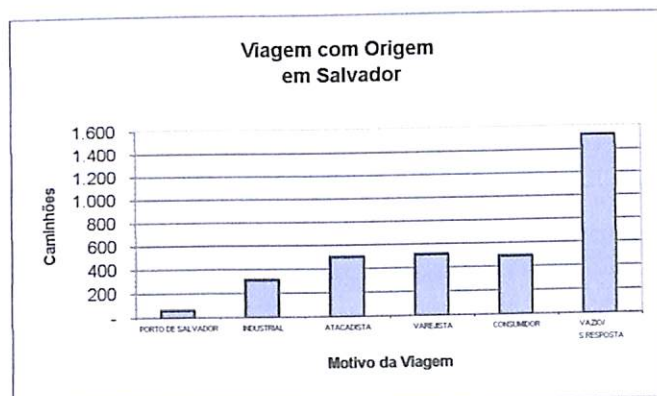
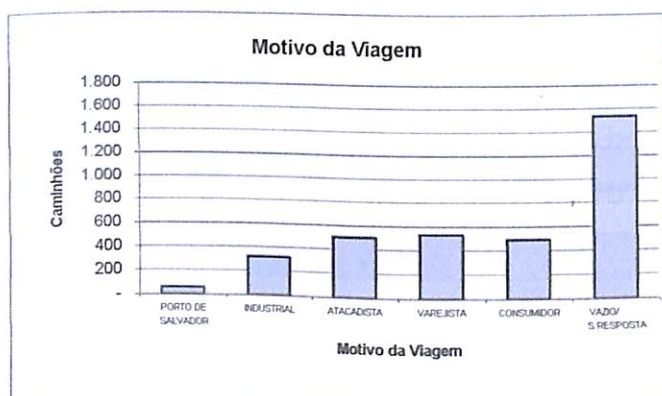


TABELA 1.3.3.20
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR DESTINO	%
	PORTO DE SALVADOR	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA		
BA 526	-	9	-	-	9	-	18	0,5%
Ceasa/BR324	-	-	19	27	9	9	64	1,9%
Via Parafuso/ BR 324	9	38	9	-	27	123	206	6,0%
Simões Filho/BR324	-	9	57	57	65	207	395	11,5%
BR324 (externo)	29	115	199	171	77	392	983	28,6%
CIA	19	84	-	38	47	112	300	8,7%
Valéria	-	28	9	38	47	131	253	7,4%
BA 528	-	-	-	-	66	74	140	4,1%
Águas Claras	-	9	27	19	66	104	225	6,5%
Av. Aleomar Baleeiro/ Brasilgás/ Porto Seco	-	9	105	141	58	273	586	17,1%
Viaduto Pirajá/ Campinas-Pirajá/ Makro	-	19	75	38	19	112	263	7,7%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	57	320	500	529	490	1.537	3.433	100,0%
%	1,7%	9,3%	14,5%	15,4%	14,3%	44,8%		

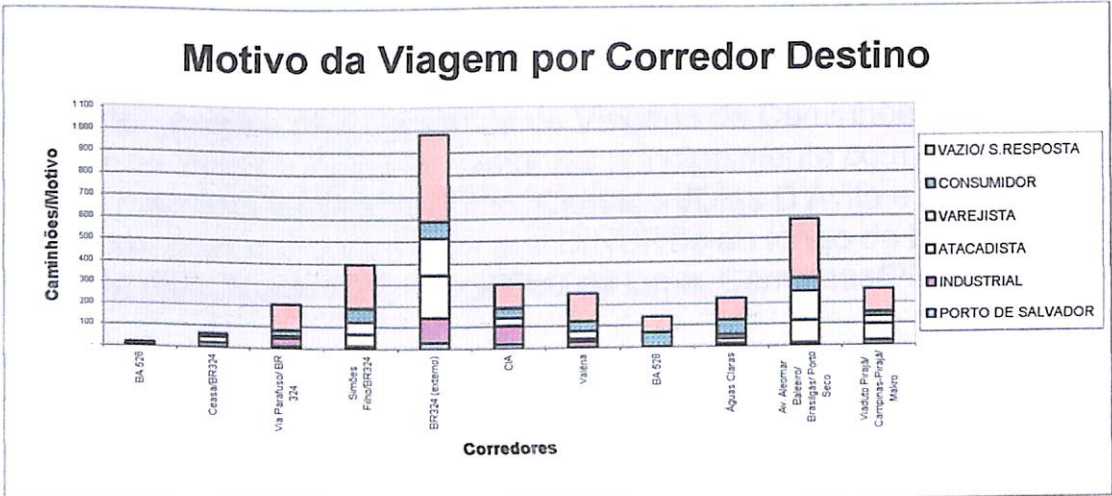


TABELA 1.3.3.20.xlsDESTINO x MOTIVO

Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.3.21 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, mostra que: 39,1% das viagens possuem apenas um local de entrega; 16,2% possuem de 2 a 3 locais de entregas e 19,0% dos caminhões fazem entregas em mais de quatro locais.

Outro aspecto que caracteriza o tipo de viagem predominante é a frequência com que a mesma ocorre, onde foi possível diagnosticar que: as viagens diárias representam 59,0% do total pesquisado; 22,9% são viagens semanais; as viagens mensais apresentam índice de 6,0% e as frequências anuais e eventuais somam 6,6%, como apresenta a Tabela 1.3.3.22 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem.

Em Salvador são geradas 3.397 viagens, que representam 99,0% do total de caminhões pesquisados, compondo assim o perfil deste posto de pesquisa. Possuem portanto as mesmas características de frequência e quantidade de locais de entrega descritas nos parágrafos anteriores.

A Figura 1.3.3.9 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à: RMS destacando as macrozonas Simões Filho, Camaçari/Dias D'Ávila e Candeias/São Francisco; macrozonas que pertencem aos DINURBs ao longo da BR 324, especificamente macrozona Porto Seco/Pau da Lima, Campinas/Pirajá e Valéria.

A grande incidência de viagens diárias, urbanas e metropolitanas, demonstra que o sistema de operação transporte de carga por caminhões em Salvador é realizado individualmente pelas empresas privadas, e ao mesmo tempo, por se tratar de predominância de transporte de alimentação e materiais de construção reforça a necessidade dessa frequência de viagens diárias.

TABELA 1.3.3.21
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	OUTROS		
SALVADOR	1.323	547	189	141	311	886	3.397	99,0%
RMS	9	-	-	-	-	-	9	0,3%
MACRO RMS	-	-	9	-	-	-	9	0,3%
AL	9	-	-	-	-	-	9	0,3%
OUTROS	-	9	-	-	-	-	9	0,3%
TOTAL ENTREGA	1341	556	198	141	311	886	3.433	100,0%
%	39,1%	16,2%	5,8%	4,1%	9,0%	25,8%	100,0%	

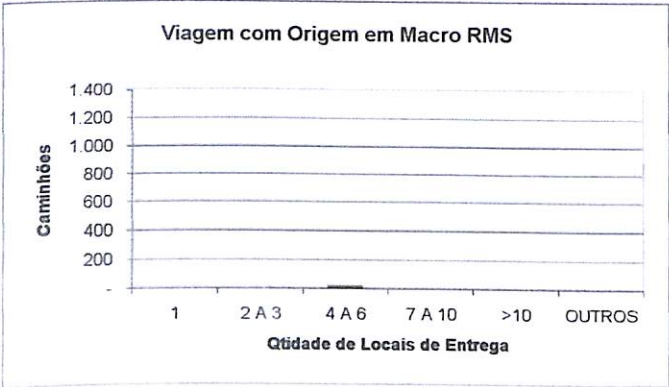
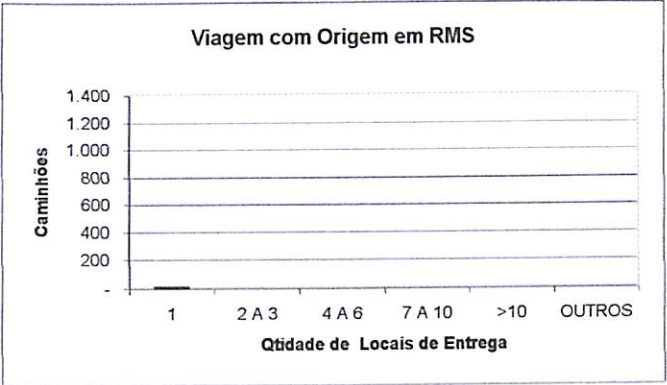
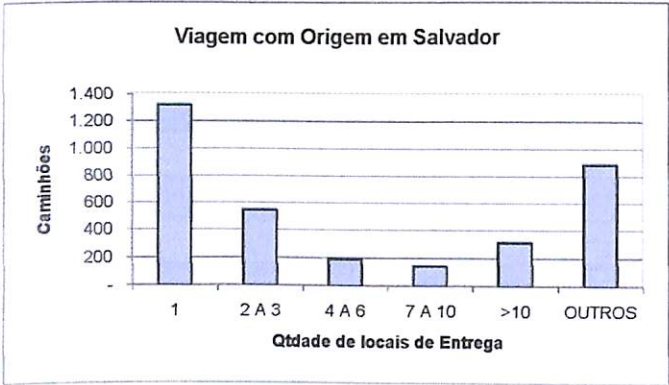
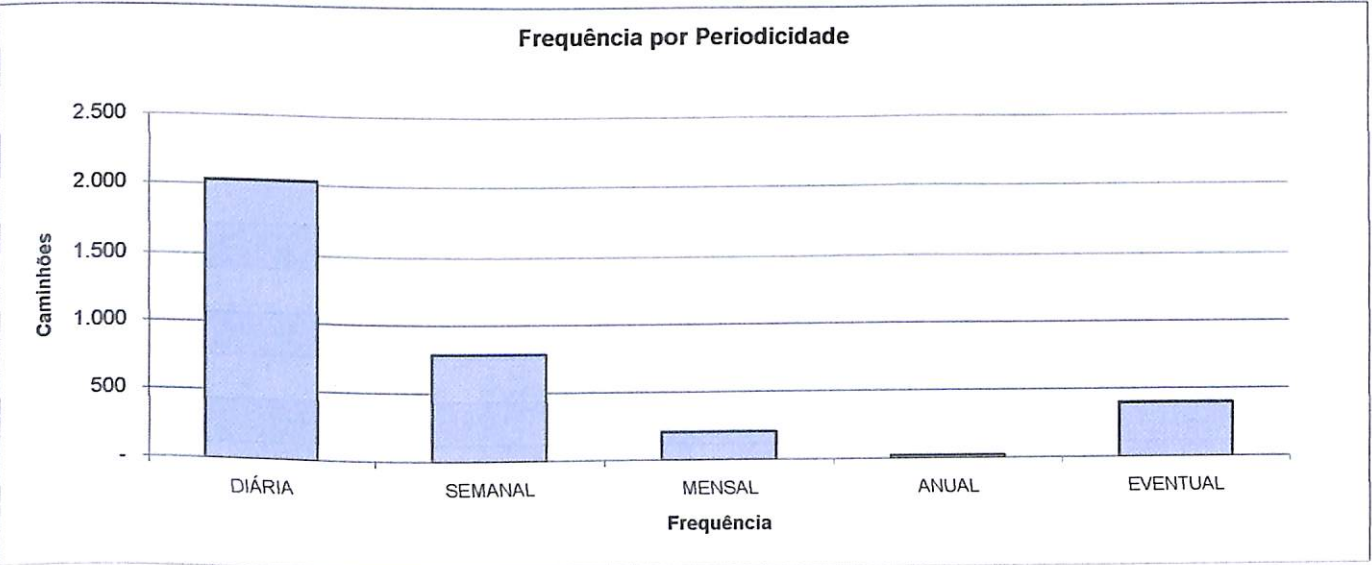
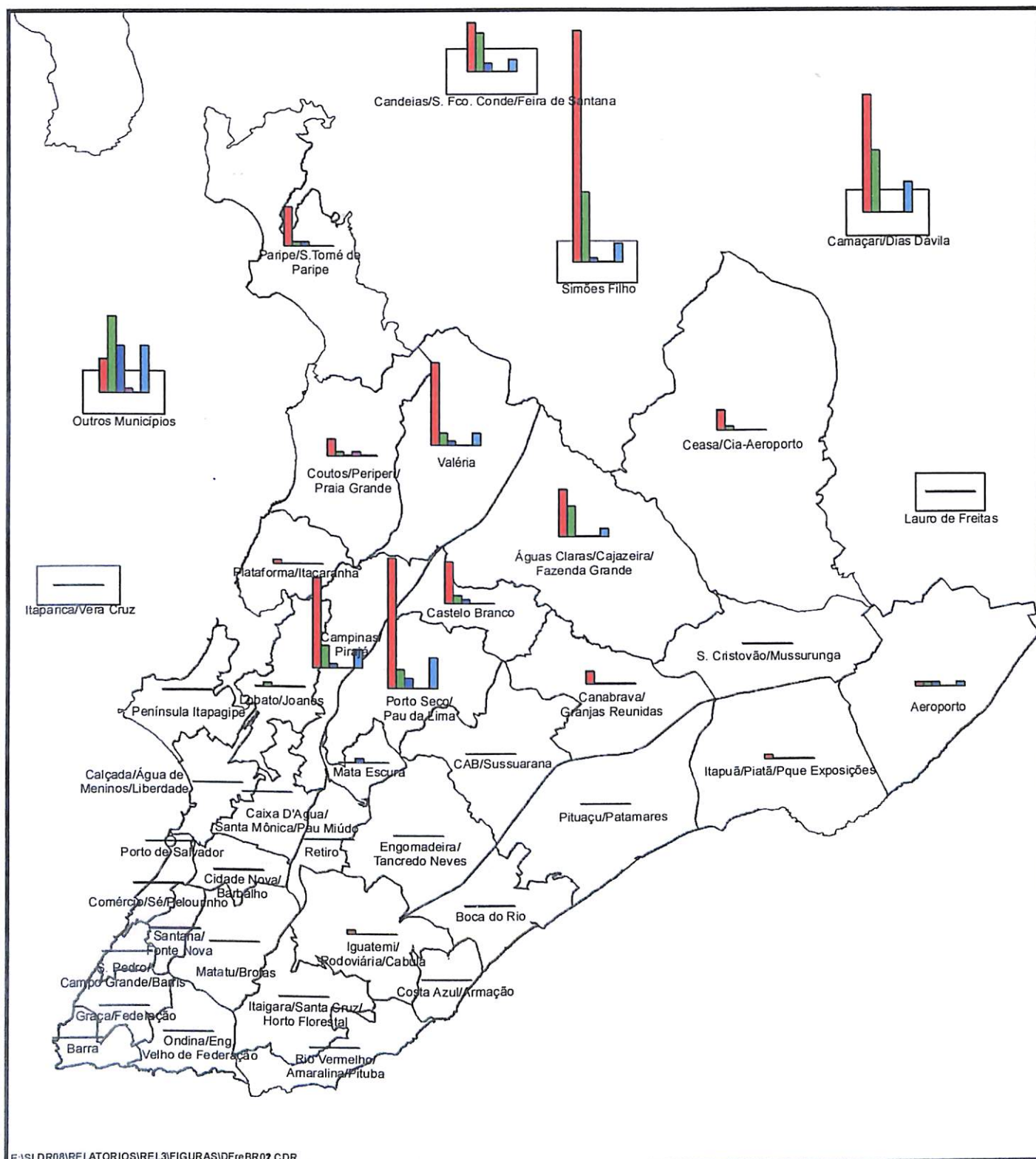


TABELA 1.3.3.22
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA						%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	TOTAL POR ORIGEM	
SALVADOR	2.027	776	198	19	377	3.397	99,0%
RMS	-	-	-	-	9	9	0,3%
MACRO RMS	-	9	-	-	-	9	0,3%
AL	-	-	-	-	9	9	0,3%
OUTROS	-	-	9	-	-	9	0,3%
TOTAL FREQUÊNCIA	2.027	785	207	19	395	3.433	100,0%
%	59,0%	22,9%	6,0%	0,6%	11,5%	100,0%	

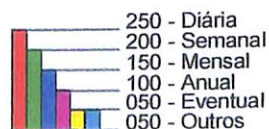




PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.9
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto BR 324 (2) - sentido Salvador / Feira de Santana

Legenda



Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permanece em Salvador mais de 36 horas, representando 44,3% do total pesquisado com origem integralmente no próprio município, como pode ser verificado na Tabela 1.3.3.23 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Outro grupo que caracteriza o tempo de permanência é o das viagens que ficam até 6 horas no município, representando 28,2% do total pesquisado. Destacam-se ainda as viagens que permanecem entre 7 e 12 horas no município com índice igual a 14,6% do total de viagens.

Dentre essas viagens que ficam em Salvador mais de 36 horas, predominam as viagens diárias com 77,6% e semanais com 11,2%. A Tabela 1.3.3.24 apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Por outro lado, os caminhões que permanecem em Salvador até 12 horas representam 42,9% do total pesquisado, que em muitos locais essa situação vem prejudicar a operação do trânsito, devido ao estacionamento indevido dos caminhões para efetuar carga/descarga.

Locais onde Estacionou

A Figura 1.3.3.10 - Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram.

Das viagens de caminhões pesquisadas no posto selecionado na rodovia BR324, sentido Salvador/Feira de Santana, ficaram caracterizadas que eles estacionaram em quase todas as macrozonas da AUC –Área Urbana Contínua de Salvador, além das regiões dos DINURBs e RMS. Todavia, na AUC o estacionamento dos caminhões é efetuado na via pública, para a operação de carga/descarga, com exceção dos pólos geradores de maior porte que possuem em geral espaços próprios, assim como os galpões industriais dos DINURBs.

Portanto, ficou caracterizado o grau de influência dessas viagens que passam pela BR 324, no sistema viário de Salvador, marcando a necessidade de encontrar mecanismos para reduzir os impactos nocivos ao meio ambiente e ao desempenho do sistema viário e a segurança de trânsito da cidade.

TABELA 1.3.3.23

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Sntana

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	943	500	255	113	1.520	66	3.397	99,0%
RMS	9	-	-	-	-	-	9	0,3%
MACRO RMS	-	-	9	-	-	-	9	0,3%
AL	9	-	-	-	-	-	9	0,3%
SEM RESPOSTA	9	-	-	-	-	-	9	0,3%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	970	500	264	113	1520	66	3433	100,0%
%	28,2%	14,6%	7,7%	3,3%	44,3%	1,9%	100,0%	

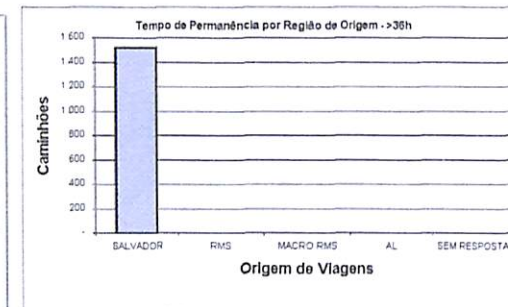
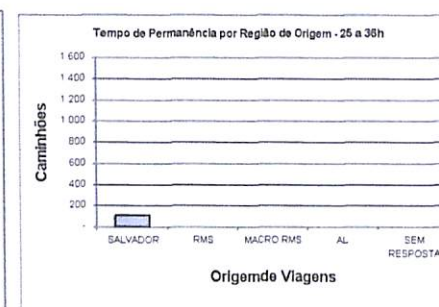
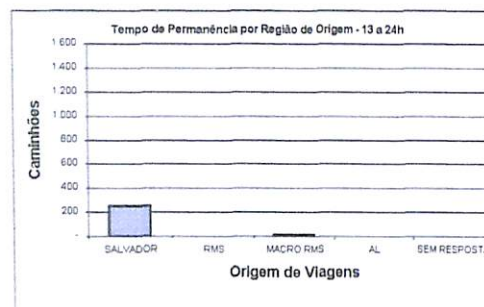
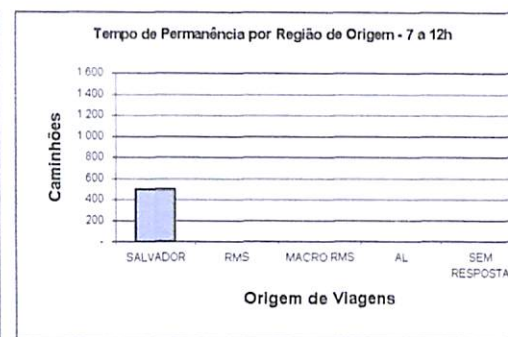
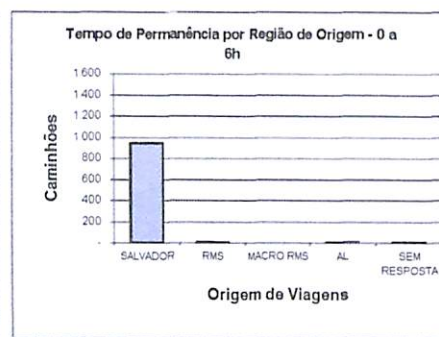
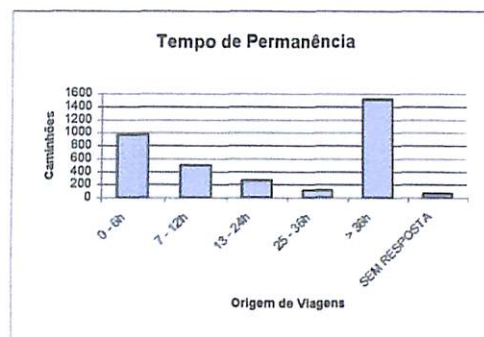


TABELA 1.3.3.24

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

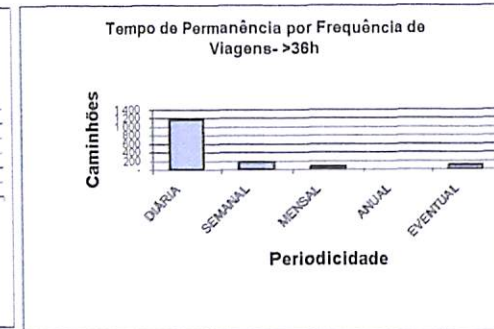
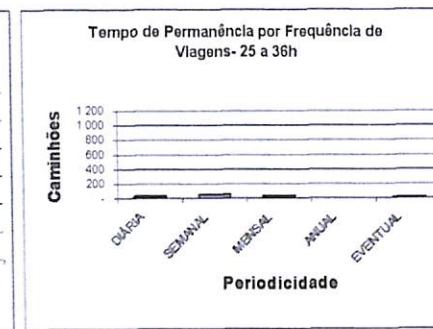
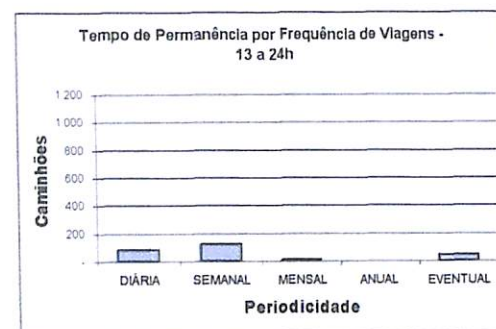
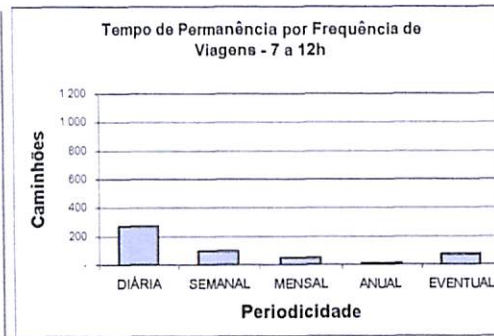
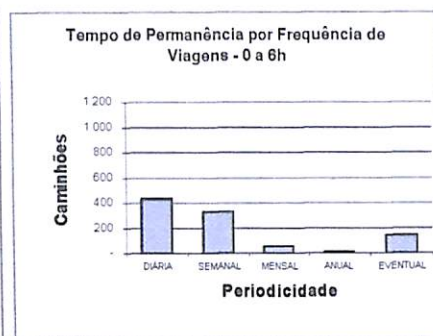
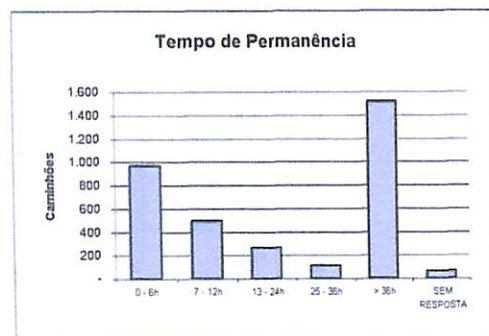
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

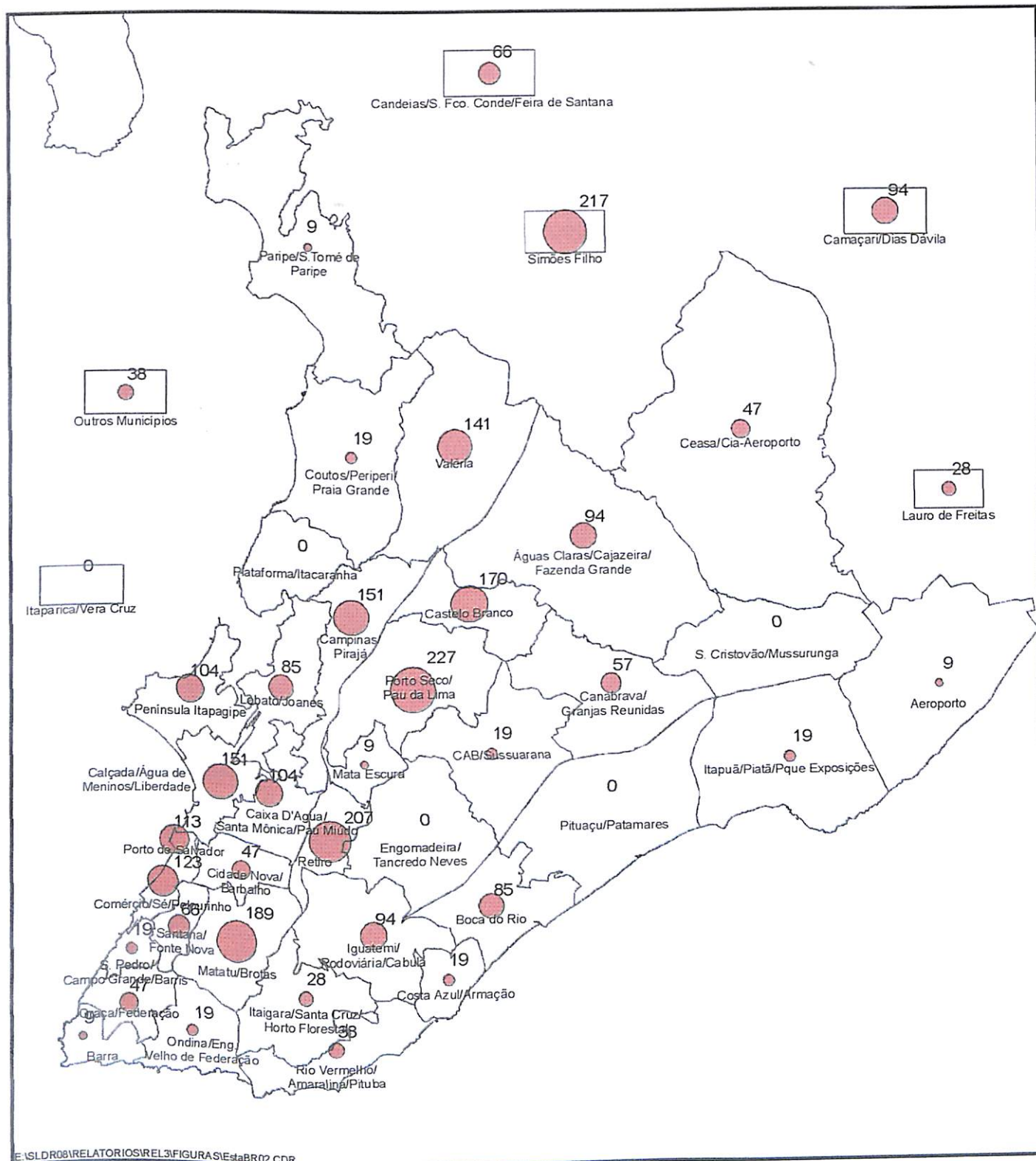
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	433	273	85	28	1.180	28	2.027	59,0%
SEMANAL	330	95	123	48	170	19	785	22,9%
MENSAL	57	47	9	28	66	-	207	6,0%
ANUAL	9	10	-	-	-	-	19	0,6%
EVENTUAL	141	75	47	9	104	19	395	11,5%
TOTAL POR TEMPO	970	500	264	113	1.520	66	3.433	100,0%
%	28,2%	14,6%	7,7%	3,3%	44,3%	1,9%	100,0%	

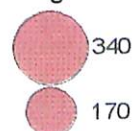




PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.3.10
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto BR 324 (2) - sentido Salvador / Feira de Santana

Legenda



1.3.4. Posto BA 526

Tipos de Viagens Realizadas

Dos caminhões que transitam na região pesquisada da Rodovia BA 526, nos dois sentidos de circulação, predominam as viagens metropolitanas, seguidas das viagens internas ao município.

No Posto BA 526 - 1 (sentido CEASA / Aeroporto) foram contados 1.338 caminhões no período pesquisado. Conforme apresenta a Tabela 1.3.4.1 – Análise de O/D dos Caminhões por Regiões da Bahia e Outros Estados, as principais origens se caracterizaram com:

- 58,2% na RMS;
- 27,5% em Salvador;
- 4,8% na Macro RMS;
- 4,0% em outros Municípios da Bahia; e
- 5,5% em outros Estados.

No sentido oposto, Posto BA 526 - 2 (sentido Aeroporto / CEASA), como mostra Tabela 1.3.4.2, os destinos das viagens dos 1.104 caminhões pesquisados se distribuíram na seguinte proporção:

- 63,9% à RMS;
- 18,6% à Salvador;
- 6,3% à Macro RMS;
- 8,8% em outros Municípios da Bahia; e
- 2,4% em outros Estados.

TABELA 1.3.4.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	203	160	5	-	368	27,5%
RMS	496	272	-	11	779	58,2%
MACRO RMS	27	37	-	-	64	4,8%
OUTROS MUNIC BA	33	16	5	-	54	4,0%
AL	5	-	-	-	5	0,4%
CE	-	5	-	-	5	0,4%
MG	-	5	-	-	5	0,4%
PA	-	5	-	-	5	0,4%
PR	-	10	-	-	10	0,7%
SP	5	28	-	-	33	2,5%
SE	-	10	-	-	10	0,7%
TOTAL DESTINO	769	548	10	11	1.338	100,0%
% DESTINO	57,5%	41,0%	0,7%	0,8%	100,0%	

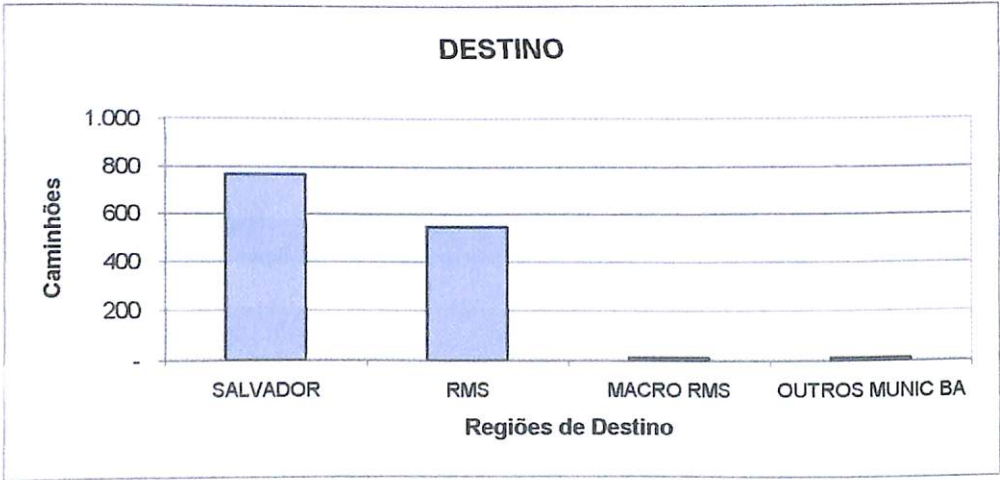
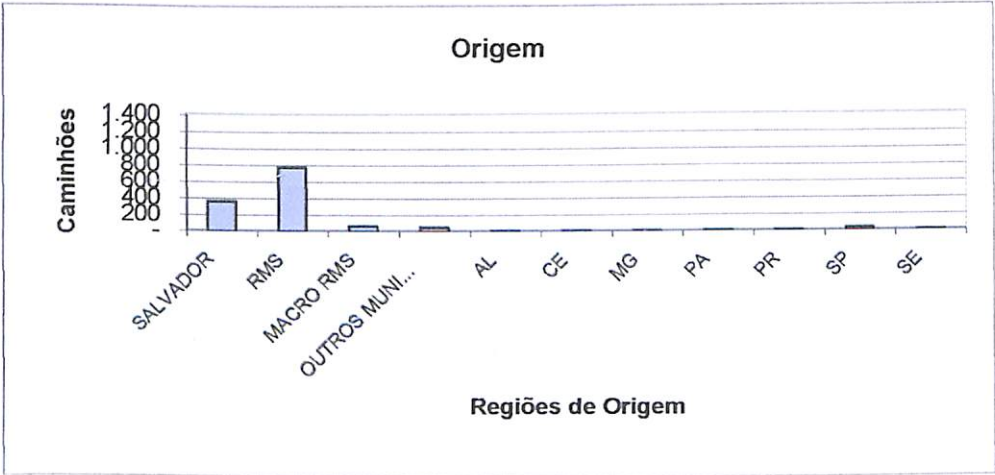
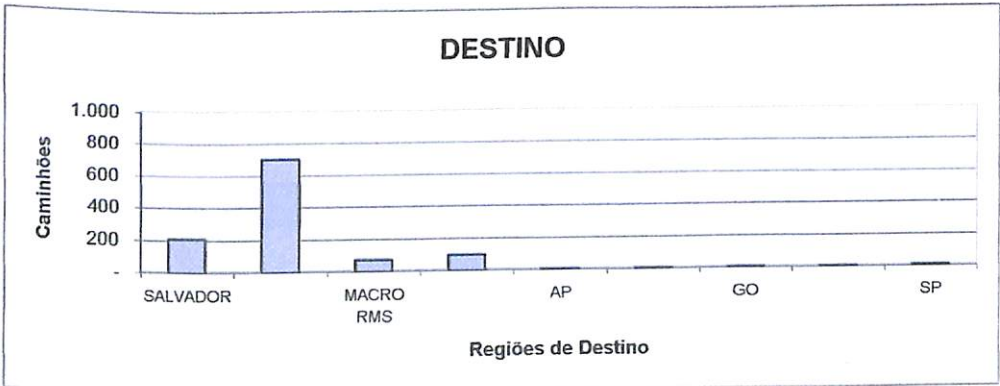
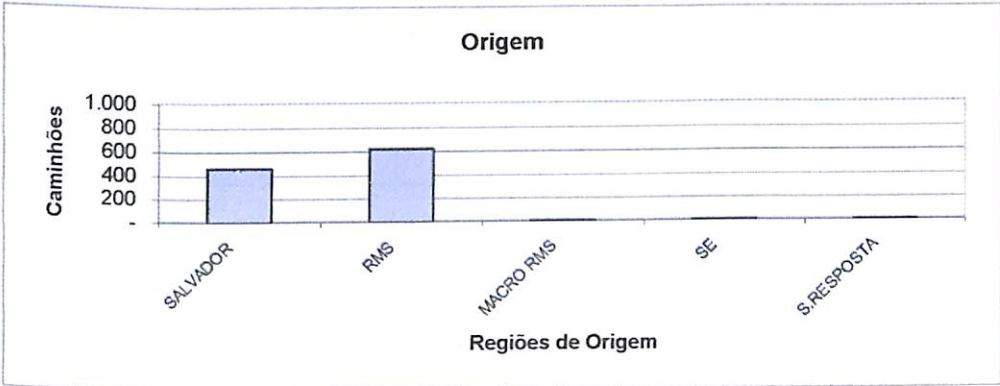


TABELA 1.3.4.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto/Ceasa
Análise de O/D por Regiões da Bahia e Outros Estados

O/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	AP	DF	GO	SC	SP	TOTAL ORIGEM	% ORIGEM
SALVADOR	58	350	22	31	-	4	-	-	-	465	42,1%
RMS	139	348	49	66	4	-	4	4	9	623	56,4%
MACRO RMS	4	4	-	-	-	-	-	-	-	8	0,7%
SE	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,4%
S.RESPOSTA	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	0,4%
TOTAL DESTINO	205	706	71	97	4	4	4	4	9	1.104	100,0%
% DESTINO	18,6%	63,9%	6,3%	8,8%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,8%	100,0%	



✓ BA 526 – 1 (sentido CEASA / Aeroporto)

Dentre as viagens pesquisadas neste posto, observou-se que os principais fluxos de caminhões foram aqueles com origem nas macrozonas componentes da RMS, predominantemente de Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila, com destino ao município de Lauro de Freitas servidos pela Estr. do Coco, à S. Cristóvão/Mussurunga e Itapuã utilizando a Av. Dorival Caymmi, e em menor proporção, às macrozonas ao longo da Av. Paralela.

As cargas relacionadas com a construção civil predominaram como principais produtos transportados, para atender principalmente à demanda direta de consumidores, evidenciando a expansão urbana em direção ao litoral norte. O transporte de produtos alimentícios para atender às necessidades de estabelecimentos do comércio atacadista e varejista também foi significativo, apesar de bem menor do que os materiais de construção, além da participação da indústria como motivadora das viagens.

Foi diagnosticada, também, uma forte incidência de caminhões que realizaram viagens com frequência diária, efetuando entregas em apenas um local. Nessas viagens individualizadas ocorreu predominância de caminhões de pequeno porte transportando materiais de construção diretamente ao consumidor final, o que dificulta a programação de entrega de mercadorias para reduzir o número de viagens.

Assim foi verificada a participação de uma de média de 22% caminhões na composição do tráfego que por ali passaram, revelando índice superior que da rodovia BR 324 (17%). Ressalta-se que isso ocorreu durante quase o dia todo, entre 08:15 e 18:00 horas, o que vem mostrar a importância atual dessa rota de caminhões, que poderá ser reforçada quando da operação plena do terminal de cargas aeroportuário ora em obras. Hoje, é sabido que a maioria das cargas aeroviárias são levadas e/ou retiradas por veículos utilitários e, em uma proporção pequenas são transportadas por caminhões de dois eixos.

Além disso, analisando os locais onde os caminhões estacionaram em Salvador, com exceção de Aeroporto que possui área própria operação de carga/descarga, em S. Cristóvão e Itapuã as interferências dos caminhões estacionados ao longo da Av. Dorival Caymmi prejudicam consideravelmente o desempenho do sistema viário e a segurança de um volume significativo de pedestres, atraídos pelas diversas atividades comerciais ali existentes, incluindo o mercado localizado no subcentro do bairro de Itapuã.

Até há pouco tempo, quando ainda não havia sido implantada a nova via de acesso ao Aeroporto / terminal de carga aeroportuário, o trecho da Av. Dorival Caymmi, em S. Cristóvão, com tais impactos do uso do solo existente, provocava grandes prejuízos no tráfego de passagem, pois essa avenida era elo de ligação entre a via expressa (Av. Paralela) de entrada à cidade de Salvador e a via de acesso ao Aeroporto e a Estr. do Coco que é um dos eixos viários mais procurados em direção ao litoral norte. No entanto,

apesar da redução do tráfego de passagem, os caminhões ali estacionados desordenadamente continuam a causar insegurança na circulação de pedestres e prejuízo no desempenho, principalmente do transporte coletivo.

ORIGEM/DESTINO DAS VIAGENS

Os caminhões que transitam nesse trecho da Rodovia BA 526 têm características de viagens metropolitanas, nas quais predominam veículos de dois eixos, além das viagens internas à cidade de Salvador, como está caracterizada a seguir e ilustrada na Figura 1.3.4.1 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

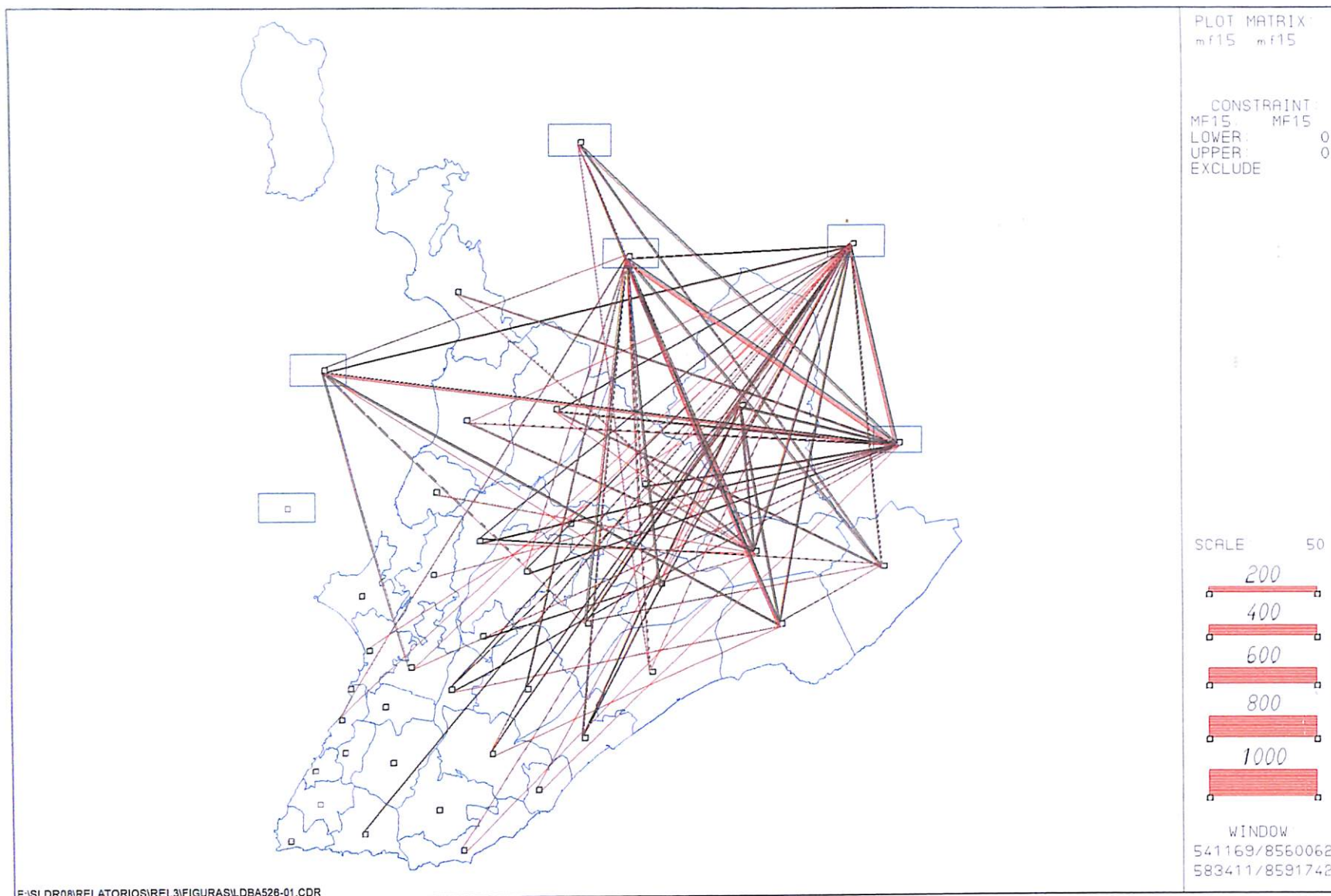
Do total de 1.338 viagens de caminhões pesquisados no período, no posto **BA 526 - 1** nas proximidades do Aeroporto (sentido CEASA/Aeroporto), as principais demandas foram produzidas nas macrozonas que compõe a RMS e Macro RMS, enquanto a atração de viagens apresentou um certo equilíbrio entre Salvador e regiões metropolitanas, como apresenta o diagnóstico a seguir e a ilustração da Figura 1.3.4.2 – Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 34,2% geradas na macrozona de Simões Filho;
- 21,2% na macrozona de Camaçari/Dias D'Ávila, agregando também as regiões de Alagoinhas, São Sebastião do Passe/Catu/Mata de São João e Nazaré/Sto. Antônio de Jesus, componentes da Macro RMS;
- 9,6% na macrozona de CEASA/Cia. Aeroporto;
- 7,7% na macrozona de Candeias/S. Francisco do Conde, que incorpora a região de Feira de Santana entre outras, integrante da Macro RMS;
- 11,9% geradas na região dos DINURBs situadas ao longo da BR 324, como as macrozonas Valéria, Águas Claras/Cajazeiras/Fazenda Grande, Campinas/Pirajá, Porto Seco/Pau da Lima, Retiro, etc.;

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

- 37,2% dirigiram-se à macrozona de Lauro de Freitas;
- 16,4% para a macrozona Itapuã/Piatã/Pque. Exposições;
- 12,6% para a macrozona São Cristóvão/Mussurunga;
- 5,7% para a macrozona CAB/Sussuarana;
- 5,2% foram para macrozona Aeroporto/Estr. do Coco;
- 4,3% para a macrozona Boca do Rio;
- 5,5% com destino à RMS, especificamente Camaçari/Dias D'Ávila e Candeias/S. Francisco do Conde, e regiões incorporadas por essas macrozonas.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Sistema de Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.4.1

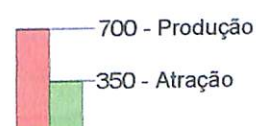
Pesquisa de Entrevista de Motoristas de Caminhões

Posto BA 526 (1) - sentido Ceasa / Aeroporto

Linha de Desejo de Viagens



Legenda

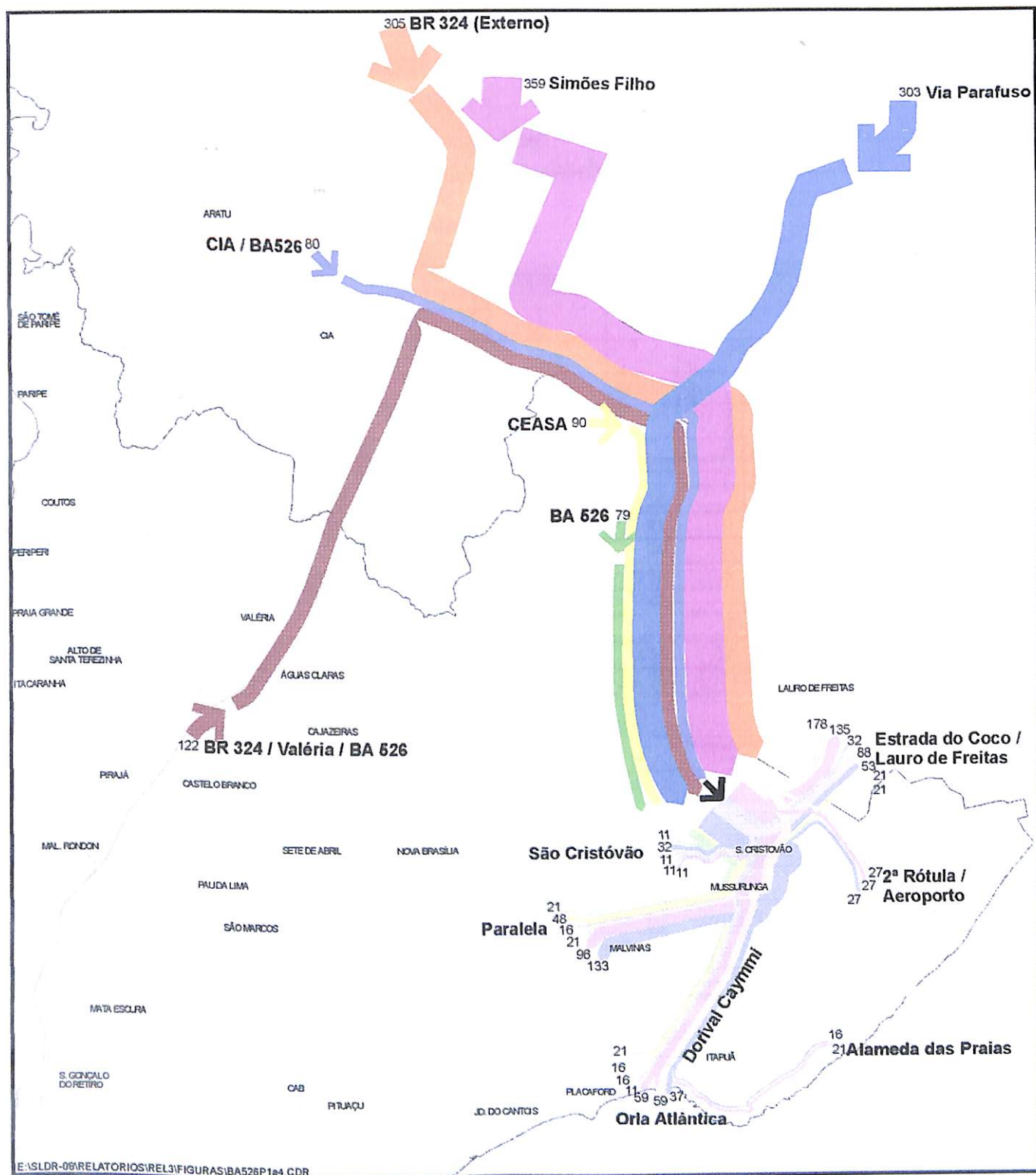


Corredores Viários Utilizados

Essas viagens pesquisadas distribuem-se por determinados corredores viários utilizados pelos caminhões, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.4.3 e ilustrados na Figura 1.3.4.3 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se as informações da Tabela 1.3.4.4 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 26,8% utilizaram como corredor de origem o acesso de Simões Filho à BA 526 com o objetivo de alcançar principalmente: a macrozona Lauro de Freitas na região metropolitana, pelo corredor de destino Estr. do Coco ; as regiões lindeiras à Orla Atlântica, especificamente Itapuã/Piatã/Pq. de Exposições, São Cristóvão/Mussurunga e Boca do Rio pelo corredor de destino Dorival Caymmi bem como pela Av. Paralela; a região ao longo da Av. Paralela, como Canabrava, CAB/Sussuarana e Engomadoria através desse eixo viário; à região do Aeroporto através da BA 526/2ª Rótula;
- 22,8% serviram-se como corredores de origem o eixo formado pelas rodovias BR 324/BA 526 com destino principalmente à: macrozona Lauro de Freitas pelo corredor de destino Estr. do Coco e a região de Camaçari e Dias D'Ávilla, através do corredor de destino Estr. do Coco; região de Itapuã, Piatã, S. Cristóvão, Mussurunga através das Avenidas Dorival Caymmi e Paralela;
- 22,7% vieram do corredor de origem Via Parafuso/BA 526 para chegarem à: macrozona Lauro de Freitas através do corredor de destino Estr. do Coco; região do CAB e proximidades, Iguatemi, através da Av. Paralela; São Cristóvão, Mussurunga e regiões lindeiras à Orla Atlântica, especificamente Itapuã, Piatã, Rio Vermelho, Amaralina, Pituba através do corredor Av. Dorival Caymmi e vias da Orla Atlântica;
- 9,1% se apoiaram no corredor de origem BR 324/Valéria/BA 526 para irem à: macrozona Lauro de Freitas através do corredor de destino Estr. do Coco; região de São Cristóvão e Mussurunga através da rede viária principal que possibilita o acesso a partir da BA 526; corredor de destino Estr. do Coco.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.4.3

Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto BA 526 (1) - sentido Ceasa / Aeroporto

Legenda

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

TABELA 1.3.4.3
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO												
	Estr. Côco/R.	Jaqueira	Est. Côco	2ª Rótula/ Aeroporto	Av. Dorival Caymmi	Av. Dorival Caymmi/ Al. Praias	Orla Atlântica	Av. Paralela	Av. Aleomar Baleeiro	S. Cristóvão	outros	TOTAL ORIGEM	
BR324/Valéria/BA526	-		85	5	16	-	-	-	-	11	5	122	9,1%
CIA/BA526	-		32	5	11	-	5	16	-	11	-	80	6,0%
BR324(externo)/BA526	-		178	27	59	5	5	21	5	5	-	305	22,8%
Simões Filho/BA526	5		135	27	59	21	-	96	5	11	-	359	26,8%
Via Parafuso/BA526	-		53	27	37	16	-	133	5	32	-	303	22,7%
Ceasa/BA526	-		21	-	16	-	-	48	-	5	-	90	6,7%
BA526	-		21	-	21	-	-	21	5	11	-	79	5,9%
TOTAL DESTINO	5	525	91	219	42	10	335	20	86	5	1.338	100,0%	
%	0,4%	39,2%	6,8%	16,4%	3,1%	0,8%	25,0%	1,5%	6,4%	0,4%	100,0%		

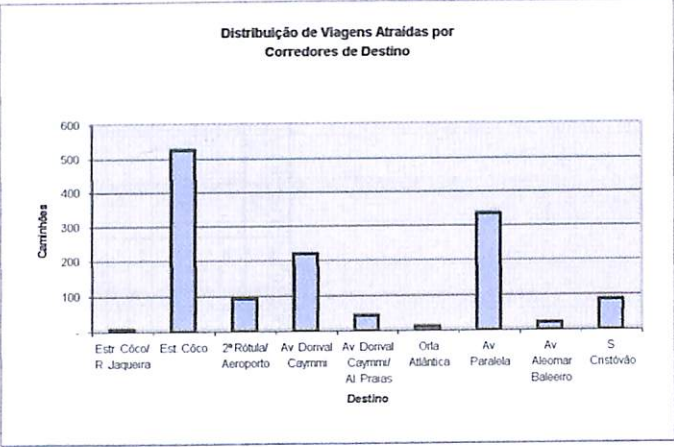
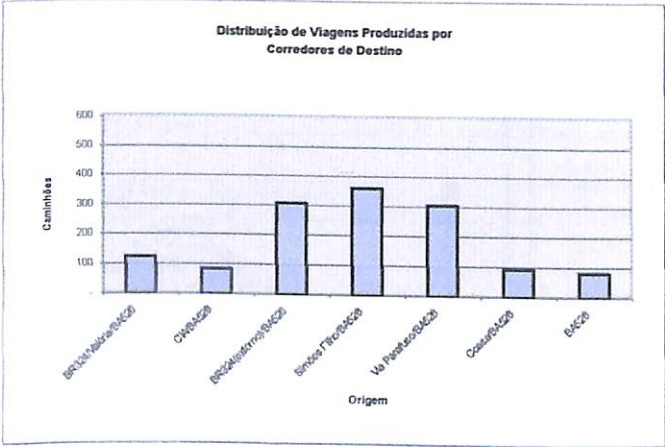


TABELA 1 3.4.3 xlscom Fator Expansão

TABELA 1.3.4.4

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																									
	Calçada/Água de Mártins/Liberdade	Comércio/Sa/Pelourinho	Ondina/Eng. Velho de Federação	Rio Vermelho/Americana/Pituba	Iguatemi/Rodoviarial/Cabula	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Branco	Retiro	Campinas/Pitujá	Porto Seco/Pau de Lima	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	Canabrava/Gratões Reunidas	CAB/Sussuarema	Engomadeira/Tancredo Neves	Costa Azul/Armação	Boca do Rio	Pituaçu/Patamaros	Itapuaçu/Platão/Parque Esposições	S. Cristóvão/Sussuarema	Ceasa/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Lauro de Freitas/Centro	Camaçari/Dias D'Ávila	Candeias/S. Fco. Conde	Outros	Total ORIGEM	%
BR324/Valéria/BA526	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	16	-	11	74	16	-	-	122	9,1%
CIA/BA526	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5	-	-	-	-	5	11	21	-	-	28	-	-	5	80	6,0%
BR324(externo)/BA526	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-	5	59	28	-	11	155	22	5	-	305	22,8%
Stmões Filho/BA526	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	16	28	5	-	16	5	70	27	-	32	129	16	-	5	359	26,8%
Via Parafuso/BA526	-	-	5	11	11	-	5	5	5	5	11	27	11	5	16	5	32	48	5	16	80	-	-	-	303	22,6%
Ceasa/BA526	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	21	-	26	16	-	-	16	-	-	-	90	6,7%
BA526	5	-	-	-	-	-	5	5	-	-	5	5	-	-	5	-	16	12	-	-	16	5	-	-	79	5,9%
Total DESTINO	5	10	5	11	11	5	10	10	10	10	42	76	16	5	58	20	219	168	5	70	498	59	5	10	1.338	100,0%
%	0,4%	0,8%	0,4%	0,8%	0,8%	0,4%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	3,1%	5,7%	1,2%	0,4%	4,3%	1,5%	16,4%	12,6%	0,4%	5,2%	37,2%	4,4%	0,4%	0,7%	100,0%	

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

Analisando-se a Tabela 1.3.4.5 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, nota-se que no posto BA526 - 1 a predominância dos produtos transportados foi caracterizada por: material de construção totalizando 44,3%; alimentação/bebidas com 12,0% do total das viagens e embalagens/bazar com 4,4%. A incidência de caminhões sem carga foi de 14,5% e a de “outros” foi de 16,4%.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou a predominância do tipo granel-sólida abrangendo 55,6% do total de cargas transportadas e composta principalmente por material de construção e uma parcela menor de alimentação/bebidas. As cargas classificadas como granel-líquida e fracionada somam 8,7%, na sua maioria composta por produtos alimentícios. Além desses, 11,8% dos caminhões estavam sem carga e 17,6% declararam “outra” transportando diversos tipos de produtos, sobretudo materiais de construção, máquinas e autopeças, eletrodomésticos, etc.

A correlação entre os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.4.6 – Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.4.7 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, vem confirmar a expansão urbana que vem ocorrendo ao longo da Estr. do Coco.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 26,8% do total de viagens utilizaram o corredor Simões Filho/BA526, carregando principalmente materiais de construção e produtos de alimentação/bebidas;
- 22,8% utilizaram o corredor BR324(externo)/BA526, também para transportar alimentos e materiais de construção;
- 22,7% utilizaram o corredor Via Parafuso/BA526, transportando principalmente materiais de construção. Destaca-se também o transporte de alimentos/bebidas além de uma parcela significativa de produtos químicos, máquinas e autopeças;
- 9,1% das viagens fizeram uso do corredor BR324/Valéria/BA526 para o transporte de diversos produtos;
- A incidência de caminhões sem carga é relevante em todos os corredores.

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 39,2% do total de viagens utilizaram a Estr. do Coco transportando sobretudo materiais de construção e alimentação/bebidas, além de produtos relacionados a embalagens/bazar, a fim de atender às áreas em expansão urbana;
- 25,0% das viagens tiveram como corredor de destino a Av. Paralela transportando na grande maioria dos casos materiais de construção, além de gêneros alimentícios;
- 16,4% dos caminhões pesquisados dirigiram-se à Av. Dorival Caymmi prevalecendo o transporte de materiais de construção, com presença significativa de alimentos e bebidas, provavelmente, pela existência do mercado de Itapuã e de outros estabelecimentos comerciais instalados ao longo da Av. Dorival Caymmi;
- 14,5% não responderam a essa questão, provavelmente por estarem sem carga.

Comparando-se os principais corredores de origem/destino com os respectivos produtos transportados, nota-se que o transporte de materiais de construção é predominante, principalmente por viagens metropolitanas geradas em Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila, utilizando os corredores BA526 e Via Parafuso respectivamente. A sua distribuição é feita com maior incidência ao longo da Estr. do Coco, da Av. Paralela e da Av. Dorival Caymmi.

TABELA 1.3.4.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

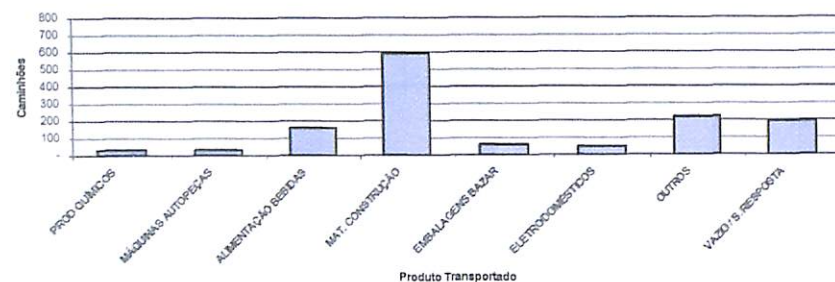
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BA526 - Sentido Ceasa/Aeroporto(1)

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS									%
	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO / S. RESPOSTA	TOTAL DO TIPO DE CARGA	
GRANEL - SÓLIDA	5	-	70	530	21	-	113	5	744	55,6%
GRANEL - LÍQUIDA	16	-	16	-	-	-	21	-	53	4,0%
FRACIONADA	-	5	27	5	-	-	5	21	63	4,7%
SUPERDIMENSIONADA	-	-	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
VIVA(ANIMAIS)	-	-	5	5	-	-	-	-	10	0,7%
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	37	-	-	-	-	11	48	3,6%
PRODUTOS PERIGOSOS	5	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
PRODUTOS	-	-	-	-	11	-	-	-	11	0,8%
VAZIO	-	-	-	-	-	-	-	158	158	11,8%
OUTRA	-	27	5	48	27	48	80	-	235	17,6%
SEM RESPOSTA	6	-	-	-	-	-	-	-	6	0,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	32	160	593	59	48	219	195	1.338	100,0%
%	2,4%	2,4%	12,0%	44,3%	4,4%	3,6%	16,4%	14,5%	100,0%	

Tipos de Produtos Transportados



Tipos de Cargas Transportadas

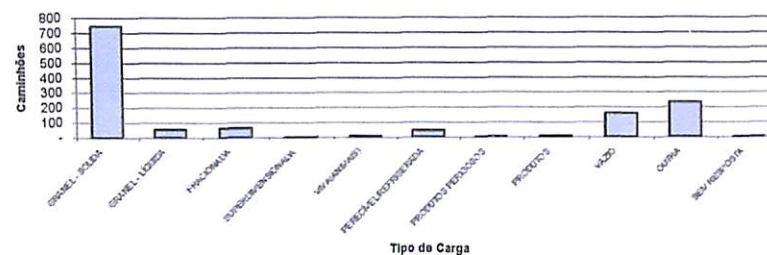


TABELA 1.3.4.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
Posto BA526(1) - Sentido Ceasa/Aeroporto
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS									%
	PROD QUIMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSRUÇÃO	EMBALAGEN S/BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO / S. RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	
BR324/Valéria/BA526	5	-	5	32	11	5	32	32	122	9,1%
CIA/BA526	-	-	5	65	-	-	5	5	80	6,0%
BR324(oxturno)/BA526	5	5	60	63	21	33	81	37	305	22,8%
Simões Filho/BA526	22	22	53	159	12	5	43	43	359	26,8%
Via Parafuso/BA526	-	5	16	210	5	5	32	30	303	22,7%
Ceasa/BA526	-	-	16	37	5	-	5	27	90	6,7%
BA526	-	-	5	27	5	-	21	21	79	5,9%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	32	160	593	59	48	219	195	1.338	100,0%
%	2,4%	2,4%	12,0%	44,3%	4,4%	3,6%	16,4%	14,5%	100,0%	

TABELA 1.3.4.6.xlsCor xProd

TABELA 1.3.4.7

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BA526(1) - Sentido Ceasa/Aeroporto

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS								TOTAL CORREDOR DESTINO	%
	PROD QUIMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS /BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	S. RESPOSTA		
Estr. do Cêco/Junqueira	-	-	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
Estr. do Cêco	10	11	85	194	43	16	75	91	526	39,2%
2ª Rétula/ Aeroporto	11	11	5	43	5	-	11	5	91	6,8%
Av. Derival Caymmi	-	-	22	80	5	17	53	42	219	16,4%
Av. Derival Caymmi/ Al. Praias	-	-	-	32	-	5	5	-	42	3,1%
Oria Atlântica	-	-	5	5	-	-	-	-	10	0,8%
Av. Paralela	11	10	38	176	-	5	64	31	336	25,0%
Av. Alomar Baleeiro	-	-	-	10	-	5	-	5	20	1,5%
S. Cristóvão	-	-	-	53	6	-	6	21	86	6,4%
Outros	-	-	-	-	-	-	5	-	5	0,4%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	32	32	160	593	69	48	219	195	1.338	100,0%
%	2,4%	2,4%	12,0%	44,3%	4,4%	3,6%	16,4%	14,5%	100,0%	

Motivo de Viagem

A Tabela 1.3.4.8 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões mostra que predominam os motivos relacionados com o consumidor englobando 36,0% do total. Os outros motivos estão bem equalizados entre si sendo: comércio atacadista com 19,9%; comércio varejista com 14,4%; e indústria com 13,5%. O motivo “sem resposta” apresentou índice de 16,2% do total, podendo-se atribuir a isso a incidência de caminhões vazios retornando após as entregas de mercadorias.

Analisando-se os corredores viários mais utilizados, caracterizados pela Estr. do Coco com 39,2% do total pesquisado, Av. Paralela com 25,0%, Av. Dorival Caymmi com 16,4% e 2ª Rótula/Aeroporto com 6,8%, confirma-se o consumidor como o motivo predominante da viagem, seguido do comércio atacadista, e em menor escala o comércio varejista e a indústria, confirmando a influência das áreas de expansão na movimentação de cargas das regiões ao redor desses corredores viários. A Tabela 1.3.4.9 - Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.4.10 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das viagens, mostra que a maioria das viagens foi efetuada para realizar entregas em apenas um local, representando 43,7% do total. As viagens com dois a três locais de entrega vem em segundo lugar, totalizando 11,1%, seguidas daquelas com mais de quatro locais de entrega que somam 12,3% do total de viagens. Provavelmente por estarem vazios, 32,9% dos caminhões não quantificaram os locais de entrega.

Além disso também foi diagnosticado que em 71,1% dos casos a frequência dessas viagens é diária, 13,5 % fazem suas viagens semanalmente e que 15,4% efetua viagens mensais, anuais ou eventuais, como apresenta a Tabela 1.3.4.11 –Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens.

Das 779 viagens geradas na RMS que representam 58,2% do total de caminhões pesquisados neste posto, 46,6% fizeram entrega em apenas um local e 82,3% realizaram viagens diárias. As 368 viagens com origem em Salvador e que representam 27,5 % do total pesquisado apresentaram o mesmo perfil, ou seja, grande incidência de apenas um local de entrega e de frequência diária de viagens, com índices respectivamente de 39,1% e 63,9%. Esses índices evidenciam viagens individualizadas, efetuadas por caminhões de pequeno porte, provavelmente devido à grande incidência de produtos relacionados à construção civil, conseqüentes das áreas de expansão urbana que vem ocorrendo no eixo da Estr. do Coco.

A Figura 1.3.4.4 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino à Estr. do Coco. Também é forte o movimento desse tipo de viagem para as áreas de S. Cristóvão, Mussurunga, Itapuã, Piatã, assim como para as regiões servidas pela Av. Paralela como Canabrava, CAB, Sussuarana, etc.

TABELA 1.3.4.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 - Sentido Ceasa/Aeroporto (1)
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIOES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA			
SALVADOR	37	69	64	102	96		368	27,5%
RMS	117	117	101	348	96		779	58,2%
MACRO RMS	11	27	-	16	10		64	4,8%
OUTROS MUNIC BA	11	21	11	11	-		54	4,0%
AL	-	5	-	-	-		5	0,4%
CE	-	-	-	-	5		5	0,4%
MG	-	-	-	-	5		5	0,4%
PA	-	-	-	-	5		5	0,4%
PR	5	-	5	-	-		10	0,7%
SP	-	22	11	-	-		33	2,5%
SE	-	5	-	5	-		10	0,7%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	181	266	192	482	217		1.338	100,0%
%	13,5%	19,9%	14,4%	36,0%	16,2%		100,0%	

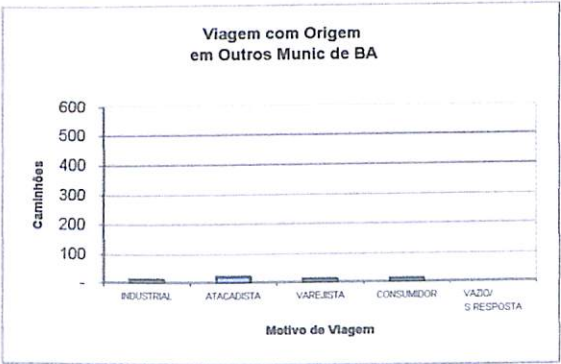
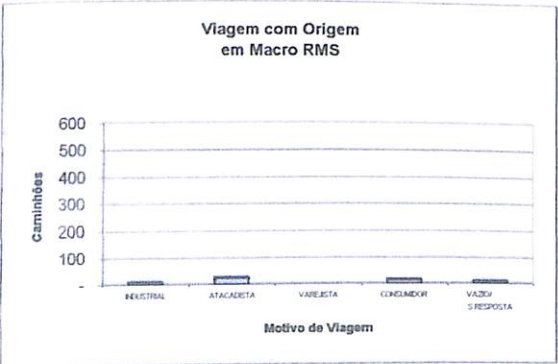
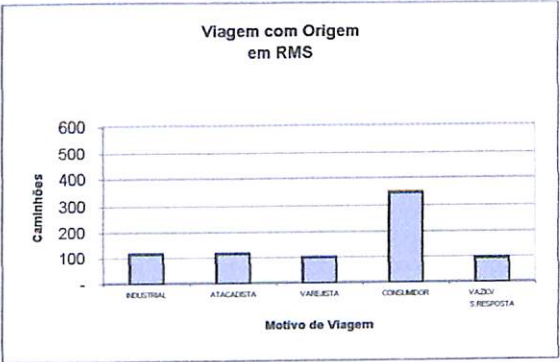
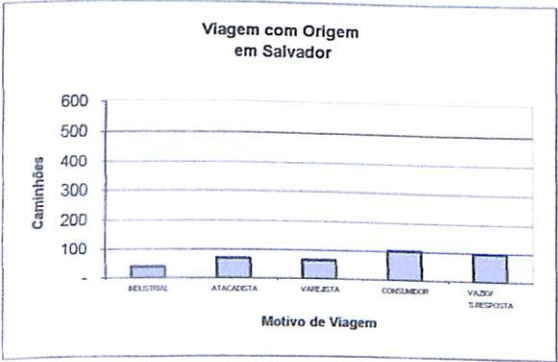
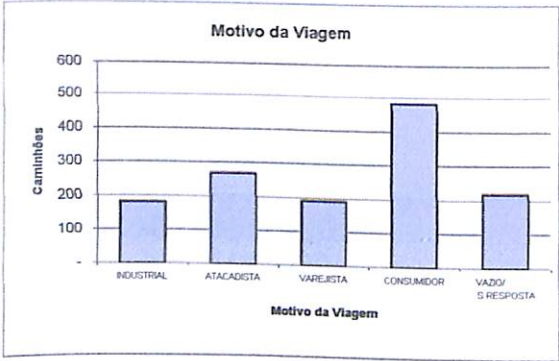


TABELA 1.3.4.9
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 - Sentido Ceasa/Aeroporto (1)
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						
	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA	TOTAL POR DESTINO	%
Estr. Côco/ R. Jaqueira	-	-	5	-	-	5	0,4%
Est. Côco	48	133	91	162	91	525	39,2%
2ª Rótula/ Aeroporto	11	27	-	48	5	91	6,8%
Av. Dorival Caymmi	37	43	27	64	48	219	16,4%
Av. Dorival Caymmi/ Al. Praias	-	-	5	37	-	42	3,1%
Orla Atlântica	5	-	-	5	-	10	0,8%
Av. Paralela	54	43	42	144	52	335	25,0%
Av. Aleomar Baleeiro	-	4	5	11	-	20	1,5%
S. Cristóvão	21	16	17	11	21	86	6,4%
outros	5	-	-	-	-	5	0,4%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	181	266	192	482	217	1.338	100,0%
%	13,5%	19,9%	14,4%	36,0%	16,2%	100,0%	

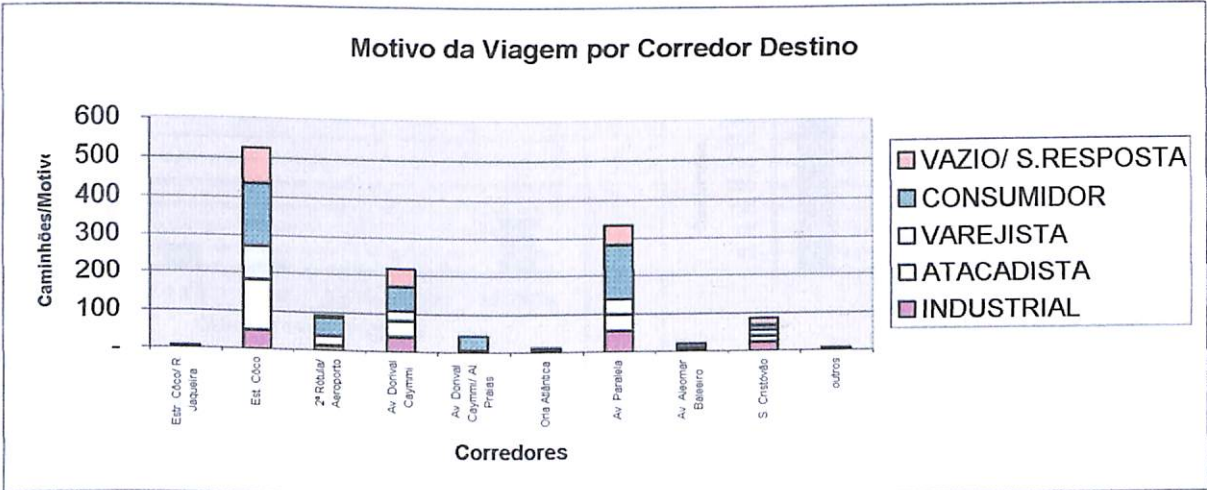


TABELA 1.3.4.9.xls DESTINO X MOTIVO

TABELA 1.3.4.10
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	OUTROS		
SALVADOR	144	59	21	5	11	128	368	27,5%
RMS	363	80	59	37	27	213	779	58,2%
MACRO RMS	27	-	-	-	-	37	64	4,8%
OUTROS MUNIC BA	33	-	5	-	-	16	54	4,0%
AL	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
CE	-	-	-	-	-	5	5	0,4%
MG	-	-	-	-	-	5	5	0,4%
PA	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
PR	-	-	-	-	-	10	10	0,7%
SP	12	5	-	-	-	16	33	2,5%
SE	-	-	-	-	-	10	10	0,7%
TOTAL ENTREGA	584	149	85	42	38	440	1.338	100,0%
%	43,7%	11,1%	6,4%	3,1%	2,8%	32,9%	100,0%	

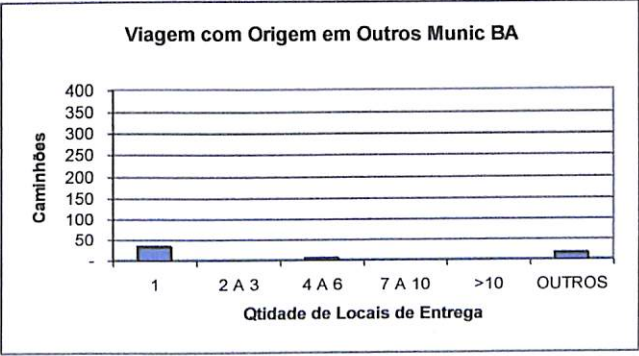
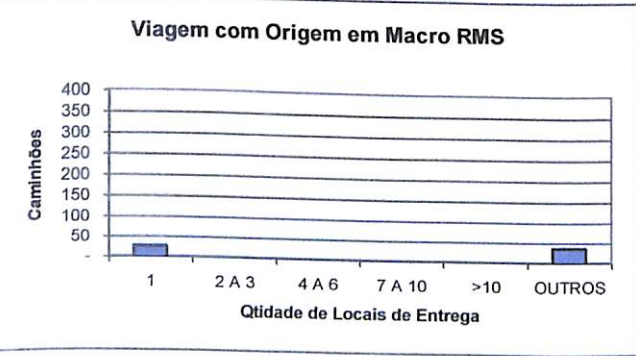
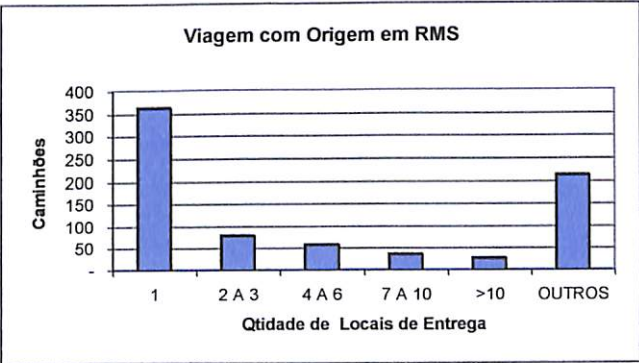
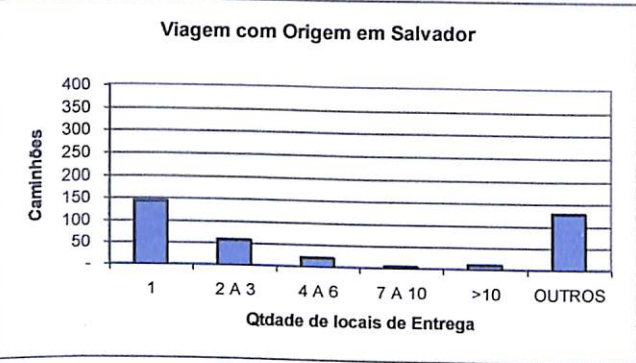
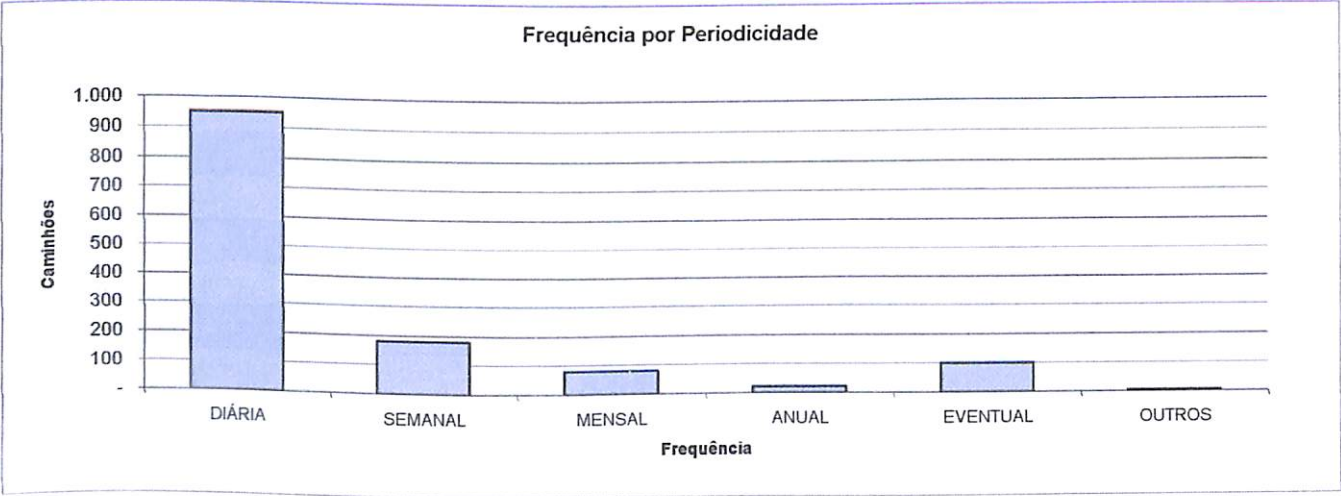


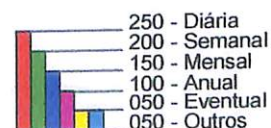
TABELA 1.3.4.11
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Regiões de Origem

ORIGEM DAS VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
SALVADOR	235	59	11	5	53	5	368	27,5%
RMS	641	80	37	-	21	-	779	58,2%
MACRO RMS	27	21	-	11	5	-	64	4,8%
OUTROS MUNIC BA	27	11	5	-	11	-	54	4,0%
AL	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
CE	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
MG	-	-	5	-	-	-	5	0,4%
PA	-	-	5	-	-	-	5	0,4%
PR	-	-	5	5	-	-	10	0,7%
SP	11	-	11	-	11	-	33	2,5%
SE	5	5	-	-	-	-	10	0,7%
TOTALFREQUÊNCIA	951	181	79	21	101	5	1.338	100,0%
%	71,1%	13,5%	5,9%	1,6%	7,5%	0,4%	100,0%	





Legenda



Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões pesquisados neste posto, declararam permanecer em Salvador por até 6 horas, representando 39,6% do total pesquisado, dos quais 66,6% têm origem na RMS, conforme apresenta a Tabela 1.3.4.12 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Outra parcela significativa, é a dos caminhões que permanecem mais de 36 horas na cidade compondo 16,0% do total analisado, cuja origem divide-se entre a cidade e a RMS, com respectivamente 52,8% e 44,9% de participação.

Entre as viagens que permanecem até 6 horas em Salvador, predominam aquelas de frequência diária com 80% de participação. O mesmo ocorre nas viagens com mais de 36 horas de permanência na cidade, onde 55,1% são de frequência diária e 14,9% semanal. A Tabela 1.3.4.13 – apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Esses resultados são decorrentes da predominância de viagens metropolitanas de caminhões, bem como, do produto e tipo de carga predominante (materiais de construção), como foi caracterizado anteriormente.

Locais Onde Estacionou

A Figura 1.3.4.5 – Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram, destacando-se Itapuã/Piatã, S. Cristóvão/Mussurunga, Lauro de Freitas e Aeroporto, além das macrozonas de Boca do Rio e CAB/Sussuarana com menor incidência.

Analizando esses locais mais procurados em Salvador, com exceção de Aeroporto que possui área própria operação de carga/descarga, em S. Cristóvão e Itapuã as interferências dos caminhões estacionados ao longo da Av. Dorival Caymmi prejudicam consideravelmente o desempenho do sistema viário e a segurança de um volume significativo de pedestres, atraídos pelas diversas atividades comerciais ali existentes, incluindo o mercado localizado no subcentro do bairro de Itapuã.

Até há pouco tempo, quando ainda não havia sido implantada a nova via de acesso ao Aeroporto / terminal de carga aeroportuário, o trecho da Av. Dorival Caymmi, em S. Cristóvão, com tais impactos do uso do solo existente, provocava grandes prejuízos no tráfego de passagem, pois essa avenida era elo de ligação entre a via expressa (Av. Paralela) e a via de acesso ao Aeroporto e a Estr. do Coco que é um dos eixos viários mais procurados em direção ao litoral norte. No entanto, apesar da redução do tráfego de passagem, os caminhões ali estacionados desordenadamente continuam a causar insegurança na circulação de pedestres e prejuízo no desempenho, principalmente do transporte coletivo.

TABELA 1.3.4.12
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 - Sentido Ceasa/Aeroporto (1)
Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	101	21	43	21	113	69	368	27,5%
RMS	353	69	69	11	96	181	779	58,2%
MACRO SALVADOR	27	-	-	5	-	32	64	4,8%
OUTROS MUNIC BA	27	-	-	-	5	22	54	4,0%
AL	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
CE	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
MG	-	-	-	-	-	5	5	0,4%
PA	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
PR	5	-	-	-	-	5	10	0,7%
SP	7	5	5	5	-	11	33	2,5%
SE	-	-	-	-	-	10	10	0,7%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	530	100	117	42	214	335	1338	100,0%
%	39,6%	7,5%	8,7%	3,1%	16,0%	25,0%	100,0%	

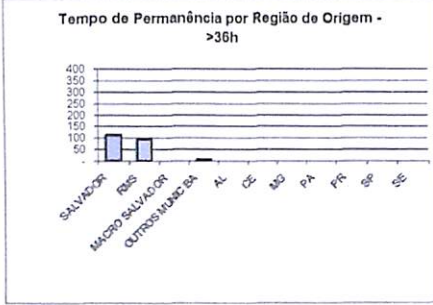
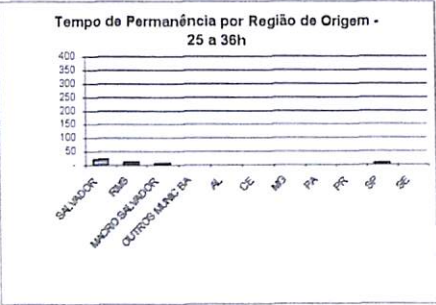
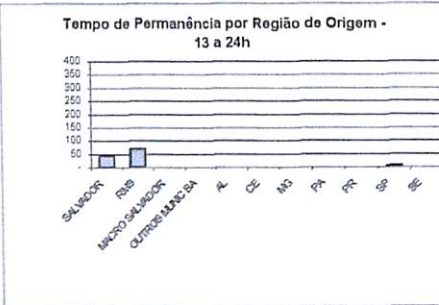
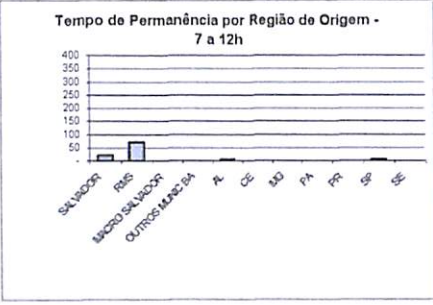
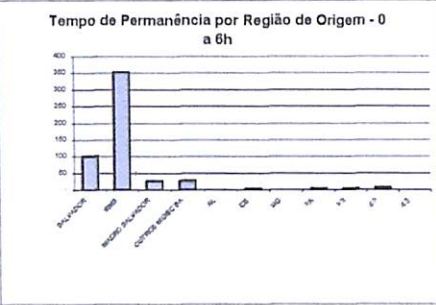
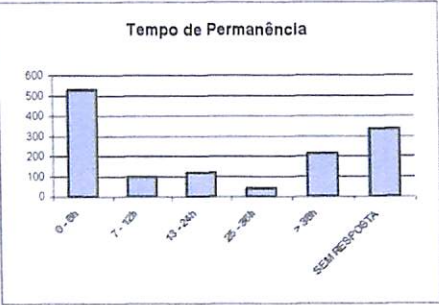


TABELA 1.3.4.13

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

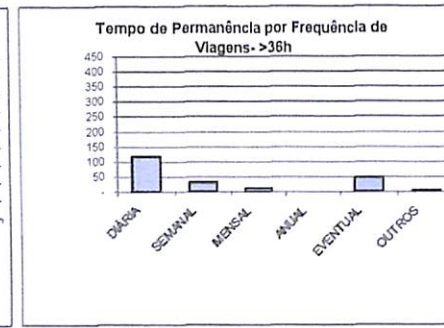
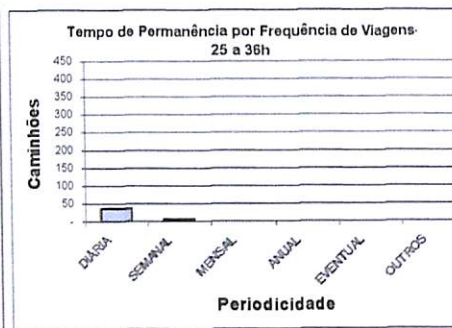
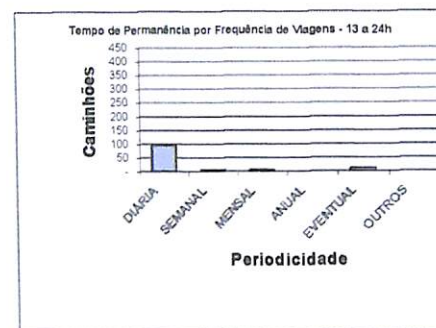
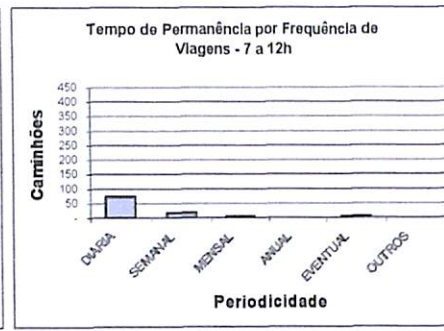
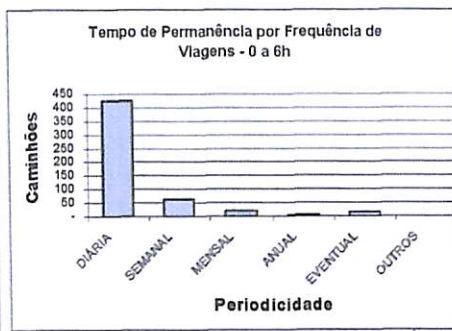
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

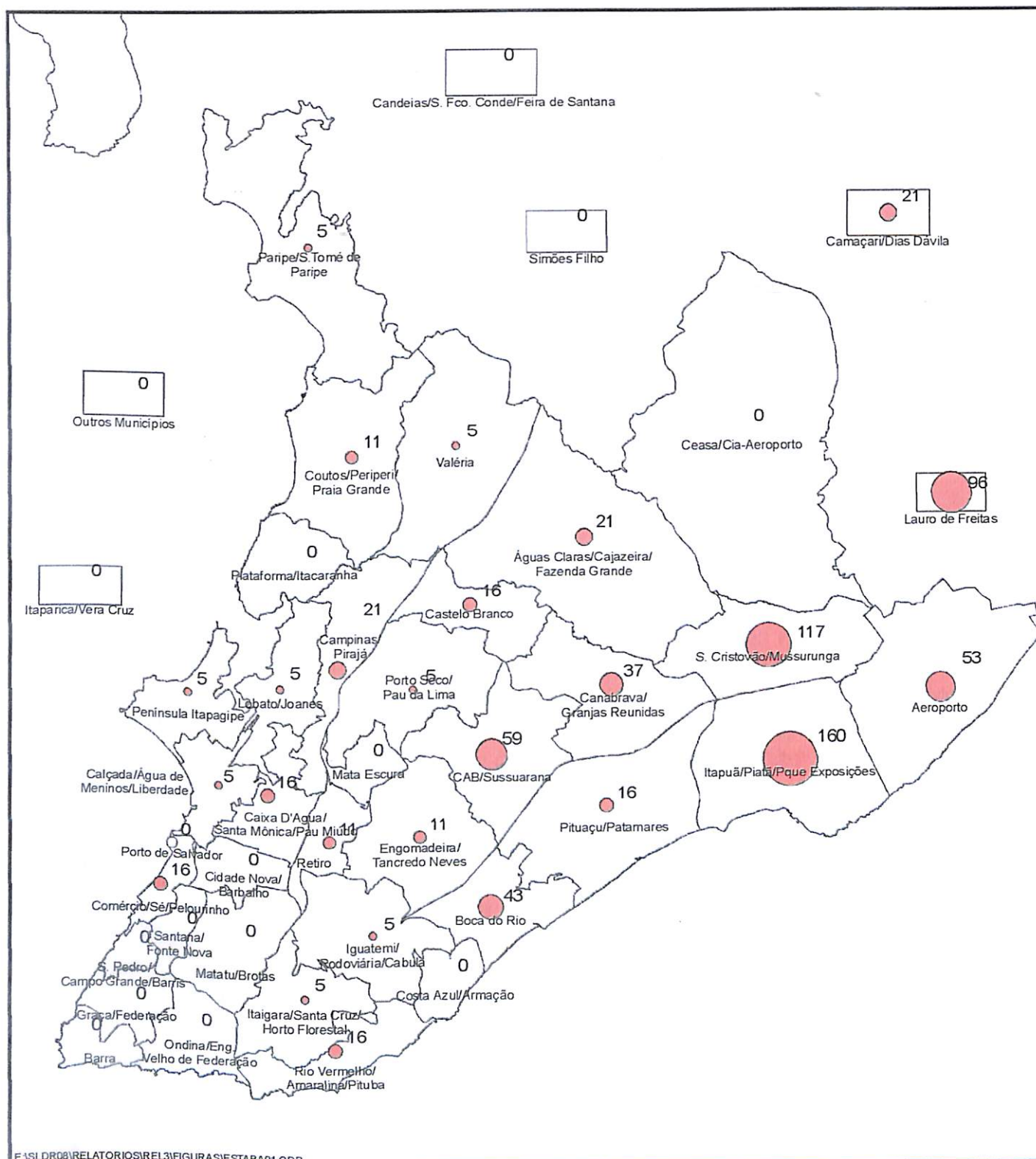
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BA526 - Sentido Ceasa/Aeroporto(1)

Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0-6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	>36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	424	74	96	37	118	202	951	71,1%
SEMANAL	64	16	5	5	32	59	181	13,5%
MENSAL	21	5	5	-	11	37	79	5,9%
ANUAL	5	-	-	-	-	16	21	1,6%
EVENTUAL	16	5	11	-	48	21	101	7,5%
OUTROS	-	-	-	-	5	-	5	0,4%
TOTAL POR TEMPO	530	100	117	42	214	335	1.338	100,0%
%	39,6%	7,5%	8,8%	3,1%	16,0%	25,0%	100,0%	

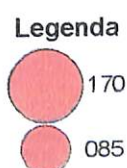




E:\SLDR08\RELATORIOS\REL3\FIGURAS\ESTABA01.CDR

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.4.5
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto BA 526 (1) - sentido Ceasa / Aeroporto



✓ BA 526 – 2 (sentido Aeroporto / CEASA)

Analizando a movimentação dos caminhões que passaram pelo posto de pesquisa, observou-se que, quase a metade das viagens são originadas nas regiões servidas pela Estr. do Coco, especificamente a macrozona Lauro de Freitas, destacando esse eixo como importante corredor de origem do transporte de carga dessa área de análise. Outros fluxos importantes são aqueles vindos de São Cristóvão/Mussurunga e Itapuã/Piatã através da Av. Dorival Caymmi, e das macrozonas localizadas ao longo da Av. Paralela. Essas viagens destinam-se principalmente à RMS mas principalmente a Simões Filho, consolidando o par o/d de viagens por caminhões - Lauro de Freitas/Simões Filho como o movimento mais importante desse posto.

Quanto ao tipo de carga transportada, a principal característica diagnosticada foi a elevada quantidade de caminhões vazios (quase a metade do total pesquisado para o posto). Essa constatação deve-se principalmente a fato de que esse sentido de direção pesquisado na BA 526 é utilizado para operação de retorno dos caminhões que fizeram suas entregas. Dos caminhões carregados, as cargas relacionadas com a construção civil predominaram como principais produtos transportados, para atender principalmente à demanda direta de consumidores. O transporte de produtos alimentícios para atender às necessidades de estabelecimentos do comércio atacadista e varejista também foi significativo, apesar de bem menor do que os materiais de construção, além da participação da indústria como motivadora das viagens.

Como a maior parte dos caminhões realizaram suas viagens sem carga, os mesmos não relacionaram a quantidade de locais de entrega na pesquisa. Analisando as viagens com carga, predominam as de frequência diária, com apenas um local de entrega, além de viagens semanais e mensais, com participação mais acentuada do que no outro sentido de pesquisa do posto BA 526, talvez causada pelo equilíbrio constatado na demanda de viagens motivadas pelo comércio e consumidor.

A participação de volume de caminhões na composição do tráfego desse local, foi em média de 20% em relação ao total de veículos que por ali passaram, e assim como no sentido oposto de pesquisa, constatou-se a elevada quantidade de caminhões, mesmo que de dois eixos, nesse eixo viário. Deve ser ressaltado que isso ocorre durante quase o dia todo, entre 10:00 e 18:00 horas, consolidando a rota de caminhões existente no corredor da rodovia BA 526.

Com relação às interferências causadas pelo estacionamento dos caminhões nas macrozonas localizadas em Salvador, são decorrentes da operação de carga/descarga que é geralmente efetuada na via pública como Av. Dorival Caymmi junto aos subcentros de bairros Itapuã e S. Cristóvão, e como Av. Suburbana nos subcentros de Paripe e Periperi, onde o volume de pedestres e ônibus é significativo. Assim, os impactos que esses caminhões estacionados causam são altamente prejudiciais à operação do sistema viário e à segurança dos pedestres. Aliada à essa questão, o alto índice de caminhões que permanecem em Salvador mais de 36 horas, vem agravar os conflitos que esses caminhões causam no sistema viário desses locais citados.

Origem/Destino das Viagens

A predominância de viagens metropolitanas também é característica deste posto da Rodovia BA 526, feitas na maior parte dos casos por caminhões de dois eixos. A movimentação interna ao município é bem menos expressiva, como está caracterizada a seguir e ilustrada na Figura 1.3.4.6 – Linhas de Desejo de Viagens por Macrozona. No Anexo estão apresentadas as matrizes de o/d das viagens tabuladas por macrozona de análise e zona od/95.

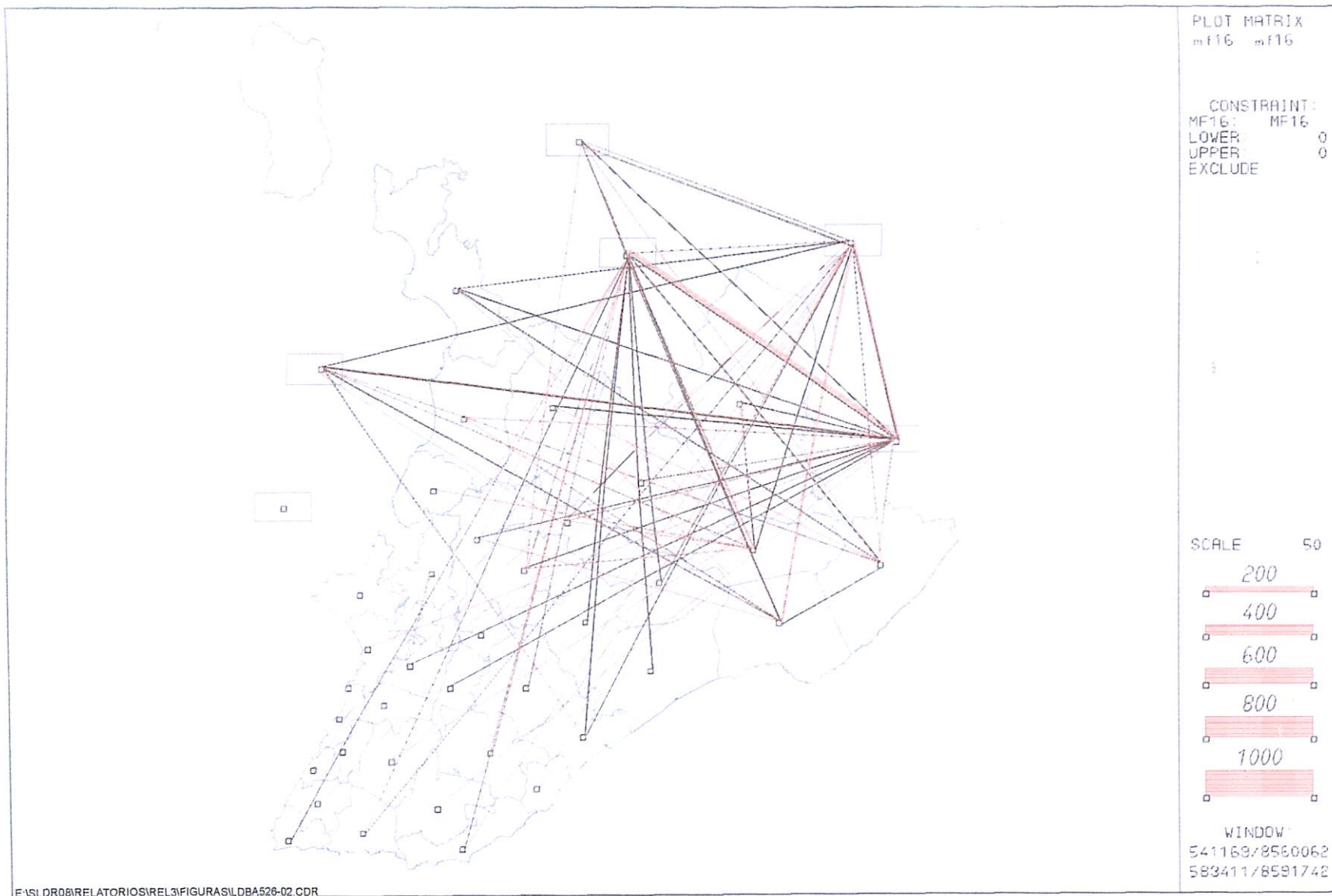
Do total de 1.104 viagens de caminhões pesquisados no período, no posto **BA526 - 2** nas proximidades do Aeroporto (sentido Aeroporto/CEASA), as principais demandas foram produzidas/atraídas, em macrozonas externas ao município, pertencentes à RMS bem como à Macro RMS, como apresenta a caracterização a seguir e a ilustração da Figura 1.3.4.7– Produção/Atração de Viagens por Macrozona.

As principais **macrozonas de origens** dessas viagens foram assim diagnosticadas:

- 53,3% geradas na macrozona de Lauro de Freitas / Estr. do Coco;
- 12,1% na macrozona de Itapuã;
- 9,0% na macrozona de São Cristóvão/Mussurunga;
- 7,2% originaram-se das macrozonas ao longo da Av. Paralela, principalmente de Cana Brava/Granjas Reunidas, além de CAB/Sussuarana e Engomadeira/Tancredo Neves;
- 4,3% geradas na macrozona Aeroporto.

Os principais **destinos** ficaram caracterizados na seguinte proporção:

- 42,7% foram para macrozona Simões Filho;
- 22,7% para a macrozona Camaçari/Dias D'Ávila, que também agrega as regiões de Alagoinhas, São Sebastião do Passe/Catu/Mata de São João e Nazaré/Sto. Antônio de Jesus, componentes da Macro RMS;
- 5,6% para a macrozona Candeias/S. Francisco do Conde, que incorpora a região de Feira de Santana entre outras, integrante da Macro RMS;
- 5,3% para a área do Subúrbio Ferroviário, principalmente a macrozona Paripe/S. Tomé de Paripe;

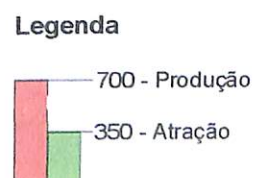


PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano **Estudo do Sistema de Transporte de Carga em Salvador**

Figura 1.3.4.6
 Posto BA526-02
 Linhas de Desejos



Figura 1.3.4.7
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Posto BA 526 (2) - sentido Aeroporto / Ceasa



Corredores Viários Utilizados

Essas viagens distribuem-se por determinados corredores viários utilizados pelos caminhões, como estão destacados a seguir na Tabela 1.3.4.14 e ilustrados na Figura 1.3.4.8 – Corredores Viários Utilizados.

Analisando-se as informações tabuladas na Tabela 1.3.4.15 - Corredores Viários de Origem Utilizados x Macrozonas de Destino, foram diagnosticados que:

- 55,3% utilizaram como corredor de origem a Estr. do Coco com o objetivo de alcançar principalmente: a macrozona Simões Filho pelo corredor de destino BA 526; a macrozona Camaçari/Dias D'Ávila através dos corredores de destino BA 526/Via Parafuso; região de Candeias e S. Francisco do Conde, através do corredor de acesso BA526/BR 324; Subúrbio Ferroviário, especificamente as macrozonas Paripe/São Tomé de Paripe, Coutos/Periperi/Praia Grande utilizando a BA 526/Av. Suburbana; além da macrozona de Valéria, através do corredor BA 526/BR 324;
- 16,0% serviram-se da Av. Paralela como corredor de origem, com destino principalmente à: macrozona Simões Filho pelo corredor de destino BA 526/Simões Filho; macrozona Camaçari/Dias D'Ávila através do corredor de destino BA 526/Via Parafuso;
- 9,2% usaram como corredor de origem a Av. Dorival Caymmi para chegarem à: macrozona Simões Filho pelo corredor de destino BA 526; macrozona Camaçari/Dias D'Ávila através dos corredores BA 526/Via Parafuso.



Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Corredores Viários Utilizados
Posto BA 526 (2) - sentido Aeroporto / Ceasa

➡ Posto de Pesquisa

Nota:
Estão representadas as principais demandas de viagens

TABELA 1.3.4.14

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões

CORREDORES DE ORIGEM	CORREDORES DE DESTINO									
	BA526/BR324/ Valéria	CIA/BA526	BA526/BR324 (ext)	BA526/Simões F.	BA526/Via Parafuso	BA526/Ceasa	BA526	BA526/Paripe/Suburbana	TOTAL ORIGEM	%
Estr. Côco	81	-	148	212	94	9	31	36	611	55,3%
2ª Rótula/Aeroporto	18	9	13	27	13	-	4	-	84	7,6%
Av. Dorival Caymmi	18	-	13	31	35	-	4	-	101	9,2%
Av. Dorival Caymmi/Al. Praias	-	4	-	4	9	-	-	-	17	1,5%
Orla Atlântica	-	-	-	22	13	-	-	-	35	3,2%
Av. Paralela	4	-	31	98	36	4	4	-	177	16,0%
S. Cristóvão	4	-	9	31	22	-	4	9	79	7,2%
TOTAL DESTINO	125	13	214	425	222	13	47	45	1.104	100,0%
%	11,3%	1,2%	19,4%	38,5%	20,1%	1,2%	4,3%	4,0%	100,0%	

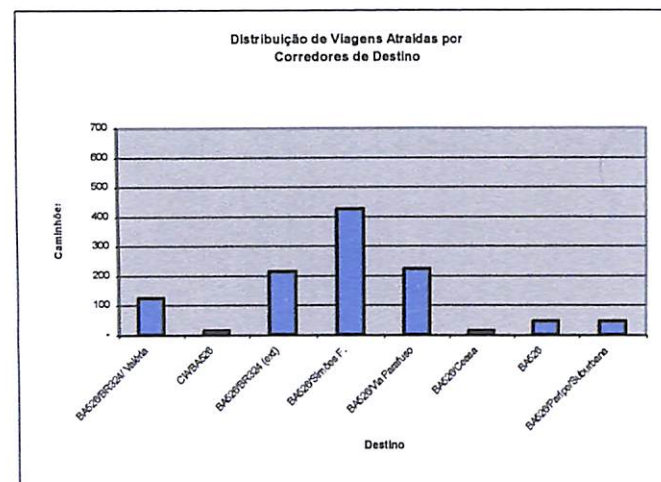
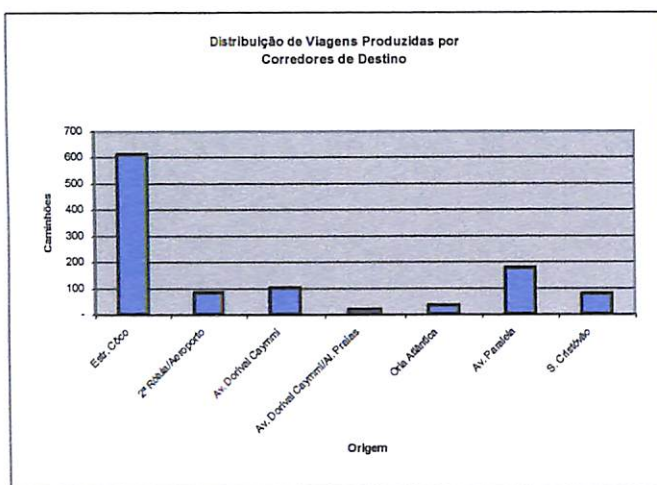


TABELA 1.3.4.15

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BA528 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Análise de Corredores Viários Utilizados por Caminhões - Macrozoneamento

CORREDOR DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																			
	Parque S. Tomé de Pádua/Ilha de Maré	Coutos/Paripir/Praia Grande	Platômetro/Itacaré	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	Manaus/Brotas	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Múdo	Refiro	Campanhas/Parajá	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Água Clara/Cajazeira/Fazenda Grande	Ceasa/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Cumacari/Duas D'Água	Sinões Fino	Candência/S. Fco. Conde	Outros	Total ORIGEM
Estr. Cêco	28	9	-	4	4	4	4	9	4	9	13	28	9	9	4	112	231	40	90	611
2ª Rótula/Aeroporto	9	-	-	-	-	-	4	-	4	4	-	4	-	-	-	14	32	4	9	84
Av. Dorival Caymmi	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4	-	-	4	36	36	9	4	101
Av. Dorival Caymmi/Al. Praias	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	4	-	-	17
Orla Atlântica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	22	-	-	35
Av. Paralela	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	115	9	13	177
S. Cristóvão	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	27	32	-	4	79
Total DESTINO	41	13	4	4	4	4	8	9	12	17	17	36	9	13	8	251	472	62	120	1.104
%	3,7%	1,2%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,7%	0,8%	1,1%	1,5%	1,5%	3,3%	0,8%	1,2%	0,7%	22,7%	42,7%	5,6%	10,8%	100,0%

Tipos de Produtos e Cargas Transportados

A análise da Tabela 1.3.4.16 – Produtos Transportados por Tipo de Carga, permite identificar que no posto BA526 - 2 os materiais de construção representam o tipo de produto com maior incidência, perfazendo 19,1% do total pesquisado, seguidos por alimentação/bebidas com 7,6%. As demais categorias de produtos somaram 10,8% do total de viagens enquanto que o campo "outros produtos" representou 18,0% da pesquisa. O índice de caminhões vazios foi a característica predominante do posto BA526 - 2 com índice igual a 44,5%, devido às viagens de retorno das entregas já efetuadas.

Quanto à carga transportada, a pesquisa revelou a predominância do tipo granel-sólida abrangendo 10,5% do total de cargas transportadas e composta principalmente por material de construção e uma pequena parcela de produtos químicos. Ressalta-se que a quantidade de caminhões sem carga é muito grande perfazendo 42,9% do total pesquisado, provavelmente devido ao fato de que os caminhões que circulam no sentido Aeroporto - CEASA do posto BA 526 estão voltando de seus destinos de entrega para os depósitos de material de construção, cujo produto é a principal característica do posto BA 526 1. Outros tipos de carga totalizaram 34,4% transportando diversos tipos de produtos, sobretudo materiais de construção, eletrodomésticos, produtos químicos, máquinas e autopeças, etc.

Correlacionando-se os tipos de produtos transportados e os corredores viários utilizados, apresentados nas Tabela 1.3.4.17– Análise de Corredores de Origem por tipo de Produtos Transportados e Tabela 1.3.4.18 – Análise de Corredores de Destino por tipo de Produtos Transportados, ficam caracterizados os principais corredores mais procurados nessa região de análise da movimentação de caminhões, como seguem.

Analisando os **corredores de origem e os respectivos produtos transportados**, notou-se que:

- 55,3% do total de viagens utilizaram o corredor Estr. do Coco onde está ocorrendo a expansão urbana em função do litoral norte muito atrativo, carregando principalmente materiais de construção e produtos de alimentação/bebidas, ressaltando que na maioria dessas viagens, os caminhões estavam vazios ;
- 16,0% utilizaram a Av. Paralela como corredor de origem, também para transportar materiais de construção;
- 9,2% das viagens fizeram uso do corredor Av. Dorival Caymmi, também transportando principalmente materiais de construção;
- 7,6% serviram-se do corredor de origem 2ª. Rótula/Aeroporto para o transporte de material de construção entre outros;

Com relação aos **corredores de destino e os respectivos produtos transportados**, diagnosticou-se que:

- 38,5% do total de viagens utilizaram o corredor BA 526/Simões Filho, sendo que a maioria dos caminhões se apresentou sem carga, e aqueles carregados transportavam sobretudo materiais de construção e alimentação/bebidas;
- 20,1% das viagens tinham como corredor de destino a BA 526/Via Parafuso, transportando na grande maioria dos casos materiais de construção;
- 19,4% dos caminhões pesquisados dirigiram-se à BA 526/BR 324(externo) transportando produtos químicos, eletrodomésticos e produtos alimentícios;
- 11,3% das viagens dirigiram-se ao corredor BA 526/BR 324/Valéria, transportando produtos alimentícios e materiais de construção;

Vale observar que a grande maioria dos caminhões estava vazio e tiveram como origem os mesmos corredores, que no sentido 1 do posto BA 526 foram configurados como os principais corredores de destino. Assim, pode-se concluir essas viagens de caminhões que por ali passaram tiveram como objetivo a viagem de retorno após o abastecimento das áreas urbanas em expansão e aos centros de comércio existentes em Itapuã e S. Cristóvão como por exemplo.

TABELA 1.3.4.16

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BA526 - Sentido Aeroporto/Ceasa (2)

Análise dos Produtos Transportados por Tipo de Carga

TIPO DE CARGA	PRODUTOS									TOTAL DO TIPO DE CARGA	%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MAQUINAS AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT. CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO / S. RESPOSTA		
GRANEL - SÓLIDA	-	13	-	4	77	-	-	13	9	116	10,5%
GRANEL - LÍQUIDA	-	4	-	4	-	-	-	-	4	12	1,1%
FRACIONADA	-	4	-	13	4	-	9	13	-	43	3,9%
PERECÍVEL/REFRIGERADA	-	-	-	36	-	-	-	-	-	36	3,3%
PRODUTOS PERIGOSOS	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	0,4%
PRODUTOS	-	-	-	18	-	-	-	13	-	31	2,8%
VAZIO	-	-	-	-	-	-	-	-	474	474	42,9%
OUTRA	4	19	13	9	130	13	40	152	-	380	34,4%
SEM RESPOSTA	-	-	-	-	-	-	-	4	4	8	0,7%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	4	40	13	84	211	13	49	199	491	1.104	100,0%
%	0,4%	3,6%	1,2%	7,6%	19,1%	1,2%	4,4%	18,0%	44,5%	100,0%	

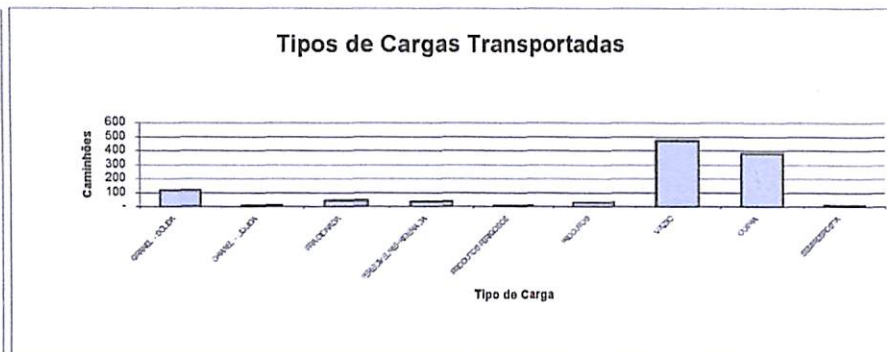
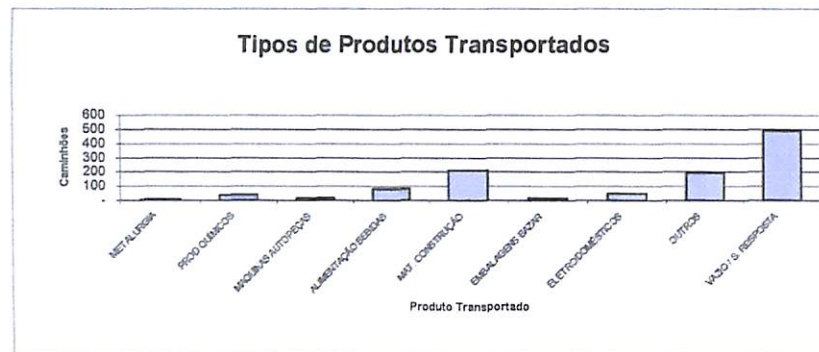


TABELA 1.3.4.17
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA
PostoBA526(2) - Sentido Aeroporto/Ceasa
Análise dos Corredores de Origem por Produtos Transportados

CORREDOR DE ORIGEM	PRODUTOS										%
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO/ BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGEN S/ BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/ S.RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE ORIGEM	
Estr. Côco	4	27	4	54	79	13	40	106	284	611	55,3%
2ª Rótula/Aeroporto	-	4	-	9	18	-	5	13	35	84	7,6%
Av. Dorival Caymmi	-	-	4	4	27	-	-	13	53	101	9,2%
Av. Dorival Caymmi/Al. Praias	-	-	-	-	4	-	-	9	4	17	1,5%
Oria Atlântica	-	-	-	4	13	-	-	9	9	35	3,2%
Av. Paralela	-	-	5	9	57	-	4	31	71	177	16,0%
S. Cristóvão	-	9	-	4	13	-	-	18	35	79	7,2%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	4	40	13	84	211	13	49	199	491	1.104	100,0%
%	0,4%	3,6%	1,2%	7,6%	19,1%	1,2%	4,4%	18,0%	44,5%	100,0%	

TABELA 1.3.4.18

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTA

Posto BR526(2) - Sentido Aeroporto/Ceasa

Análise dos Corredores de Destino por Produtos Transportados

CORREDOR DE DESTINO	PRODUTOS										
	METALURGIA	PROD QUÍMICOS	MÁQUINAS/ AUTOPEÇAS	ALIMENTAÇÃO BEBIDAS	MAT CONSTRUÇÃO	EMBALAGENS/ BAZAR	ELETRODO MÉSTICOS	OUTROS	VAZIO/S. RESPOSTA	TOTAL CORREDOR DE DESTINO	%
BR324/Valéria/BA526	-	4	4	14	9	-	-	23	71	125	11,3%
CIA/BA526	-	-	-	-	-	-	-	4	9	13	1,2%
BR324 (externo)/BA526	-	18	4	18	3	9	17	66	79	214	19,4%
Simões Filho/BA526	-	9	-	44	98	4	9	66	195	425	38,5%
Via Parafuso/BA526	-	4	5	4	84	-	13	18	94	222	20,1%
Ceasa/BA526	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	1,2%
BA526	-	-	-	4	13	-	-	22	8	47	4,3%
Peripari/Av. Suburbana	4	5	-	-	4	-	10	-	22	45	4,1%
TOTAL POR PRODUTO TRANSPORTADO	4	40	13	84	211	13	49	199	491	1.104	100,0%
%	0,4%	3,6%	1,2%	7,6%	19,1%	1,2%	4,4%	18,0%	44,5%	100,0%	

Motivo de Viagem

Conforme apresenta a Tabela 1.3.4.19 – Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões, as viagens de caminhões sem carga predominaram, qualquer que tenha sido a sua região de origem, totalizando 55,7% das viagens pesquisadas. O restante das viagens, subdividiram-se da seguinte maneira: 17,5% estão relacionadas com o consumidor; 14,8% com o comércio varejista; 9,6% com a atividade industrial; e 2,4% para o comércio atacadista.

Analisando-se os corredores viários de destino mais utilizados por motivo de viagem, destacaram-se:

- o eixo BA 526/Simões Filho solicitado por 38,5% das viagens, predominando os motivos consumidor, seguido por comércio varejista;
- o corredor BA 526/Via Parafuso com 20,1% das viagens predominantemente ligadas ao consumidor;
- o eixo BA 526/BR 324(externo – outros estados e municípios da Bahia) com 19,4% tiveram como principal motivo aquele relacionado com o comércio varejista, seguido do motivo consumidor;
- o corredor BA 526/BR 324/Valéria com 11,3%, tiveram como principal motivo das viagens a indústria.

A Tabela 1.3.4.20 - Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões por Corredor de Destino apresenta essa distribuição de motivos de viagens comentada.

TABELA 1.3.4.19
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 - Sentido Aeroporto/Ceasa (2)
Análise do Motivo de Viagem dos Caminhões

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM						TOTAL POR ORIGEM	%
	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO/ S.RESPOSTA			
SALVADOR	31	-	62	115	257		465	42,1%
RMS	71	27	97	78	350		623	56,4%
MACRO RMS	4	-	-	-	4		8	0,7%
SE	-	-	-	-	4		4	0,4%
S.RESPOSTA	-	-	4	-	-		4	0,4%
TOTAL POR MOTIVO DA VIAGEM	106	27	163	193	615		1.104	100,0%
%	9,6%	2,4%	14,8%	17,5%	55,7%		100,0%	

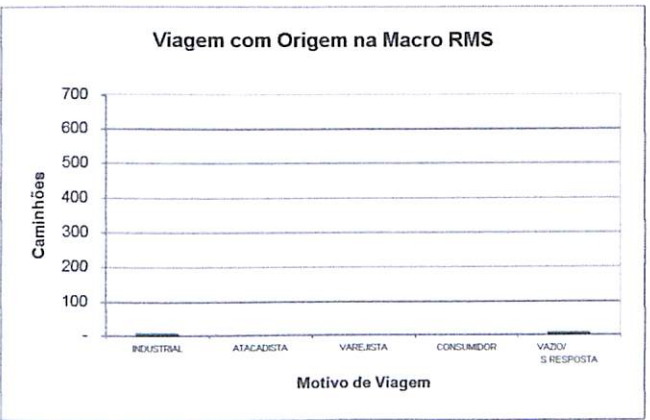
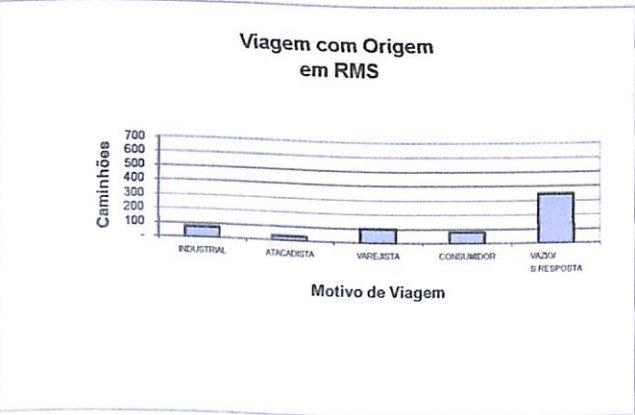
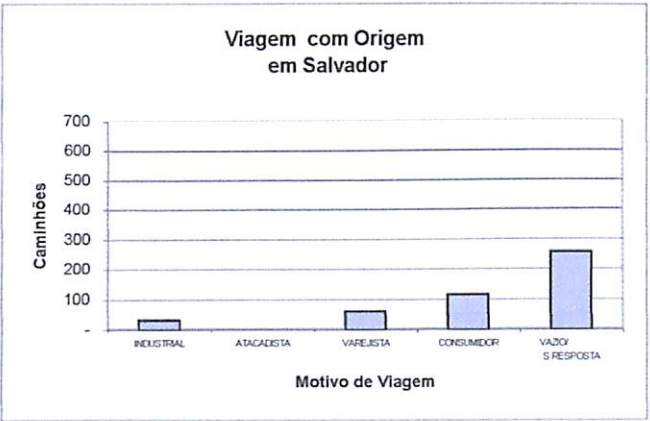
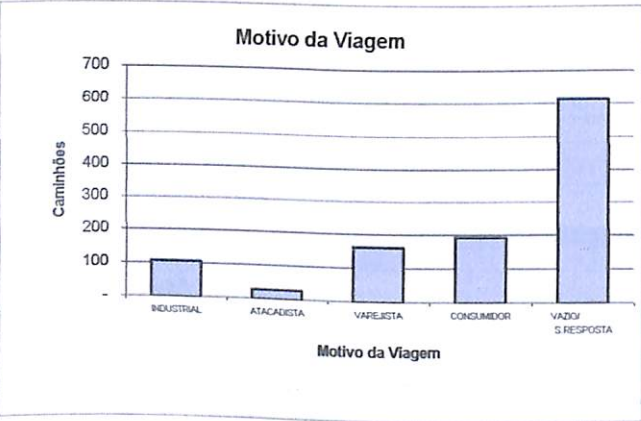
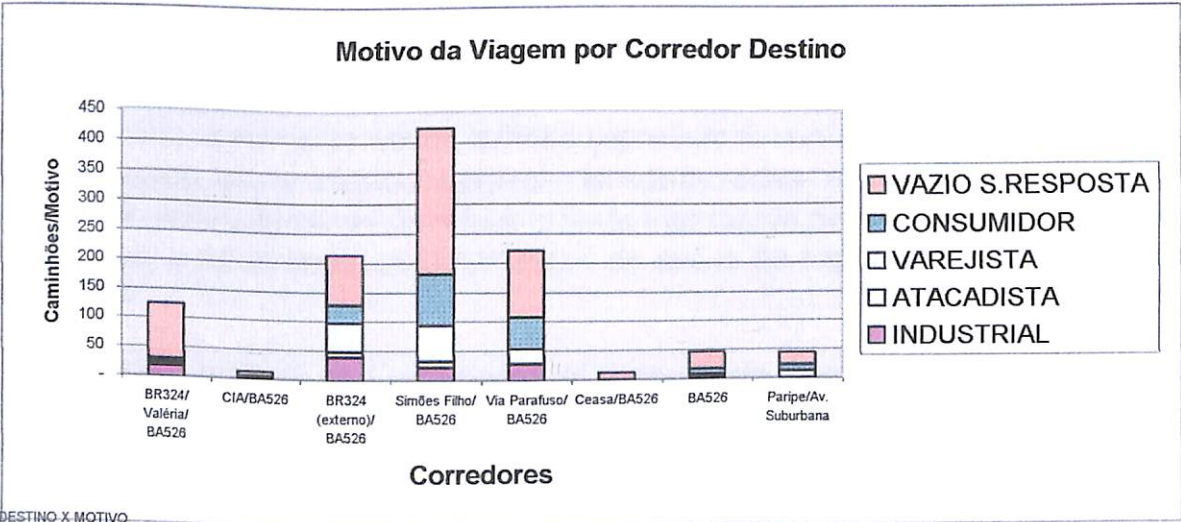


TABELA 1.3.4.20
 PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 - Sentido Aeroporto/Ceasa (2)
Análise do Motivo de Viagens dos Caminhões por Corredor de Destino

CORREDOR DE DESTINO DAS VIAGENS	MOTIVO DA VIAGEM					TOTAL POR DESTINO	%
	INDUSTRIAL	ATACADISTA	VAREJISTA	CONSUMIDOR	VAZIO S.RESPOSTA		
BR324/ Valéria/ BA526	18	4	4	4	95	125	11,3%
CIA/BA526	-	-	4	-	9	13	1,2%
BR324 (externo)/ BA526	39	9	49	31	86	214	19,4%
Simões Filho/ BA526	22	10	62	86	245	425	38,5%
Via Parafuso/ BA526	27	-	27	53	115	222	20,1%
Ceasa/BA526	-	-	-	-	13	13	1,2%
BA526	-	4	4	9	30	47	4,3%
Paripe/Av. Suburbana	-	-	13	10	22	45	4,0%
TOTAL MOTIVO DA VIAGEM	106	27	163	193	615	1.104	100,0%
%	9,6%	2,4%	14,8%	17,5%	55,7%	100,0%	



Quantidade de Locais de Entrega x Frequência

A Tabela 1.3.4.21 – Análise de Quantidade de Locais de Entrega de Mercadorias por Região de Origem das Viagens, possibilita confirmar que a maioria das viagens foi efetuada sem a intenção de realizar entregas, representando 52,3% do total, em função das viagens de retorno de caminhões vazios após as entregas efetuadas, como já comentadas anteriormente. As viagens com apenas um local de entrega vem em segundo lugar, totalizando 22,8%, seguidas daquelas com 2 a 3 locais de entrega com 13,7% do total de viagens. As viagens com mais de 4 locais de entrega somam 11,2%.

Com relação à frequência dessas viagens foi diagnosticado que em 49,1% dos casos essas viagens são diárias, 25,3% são semanais e que 12,0% efetua viagens mensais. Os casos de viagens anuais, eventuais e mais espaçadas somam 13,6%, como apresenta a Tabela 1.3.4.22 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens.

Foram geradas 623 viagens na RMS, perfazendo 56,4% da pesquisa nesse posto. Essas viagens apresentaram 43,7% de frequência diária, e quantidade de locais de entrega bem variada. Em Salvador foram geradas 465 viagens que representam 42,1% do total de caminhões pesquisados. Dessas viagens, 23,9% fazem entrega em apenas um local e 57,2% são de frequência diárias. Mais da metade dessas viagens é composta por caminhões vazios, e portanto esses índices representam uma tendência menor dentro do conjunto analisado, evidenciando viagens individualizadas, efetuadas por caminhões de pequeno porte, provavelmente devido à grande incidência de produtos relacionados à construção civil, e refletem as características de áreas de expansão urbana servidas por essas viagens.

A Figura 1.3.4.9 – Análise de Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, evidencia viagens diárias e semanais principalmente com destino a Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila. Para Candeias/São Francisco do Conde predominam as viagens semanais sobre as diárias. As viagens com frequência mensal e eventual também destacam-se nessas macrozonas de destino.

TABELA 1.3.4.21
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa
Análise de Quantidade de Locais de Entrega por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	QUANTIDADE DE LOCAIS						TOTAL POR ORIGEM	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	>10	s/ carga		
SALVADOR	111	62	27	13	13	239	465	42,1%
RMS	137	89	27	22	18	330	623	56,4%
MACRO RMS	4	-	-	-	-	4	8	0,7%
SE	-	-	-	-	-	4	4	0,4%
S. RESPOSTA	-	-	-	4	-	-	4	0,4%
TOTAL ENTREGA	252	151	54	39	31	577	1.104	100,0%
%	22,8%	13,7%	4,9%	3,5%	2,8%	52,3%	100,0%	

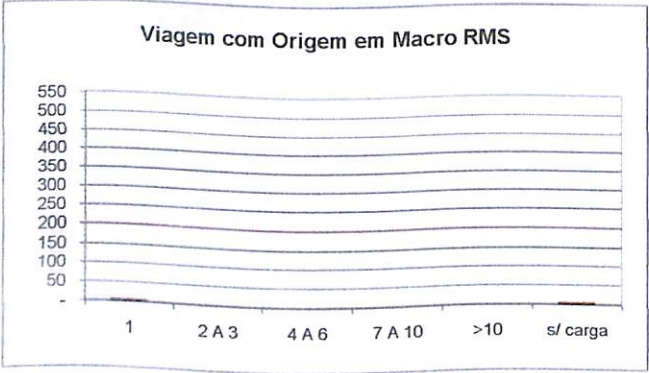
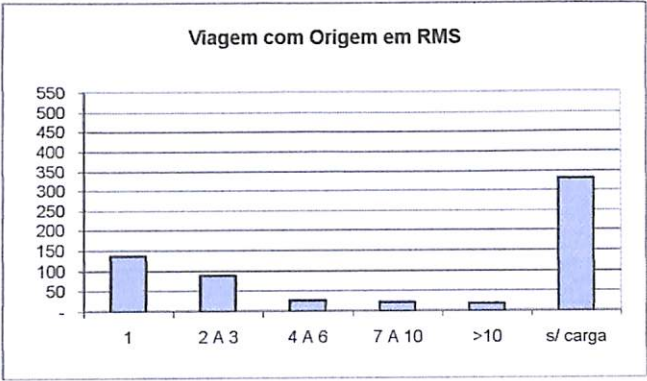
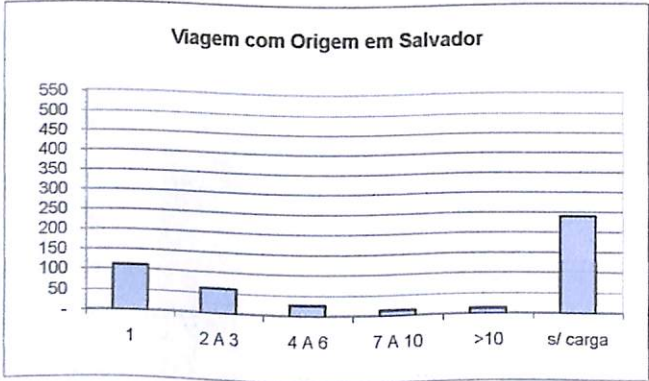


TABELA 1.3.4.22

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

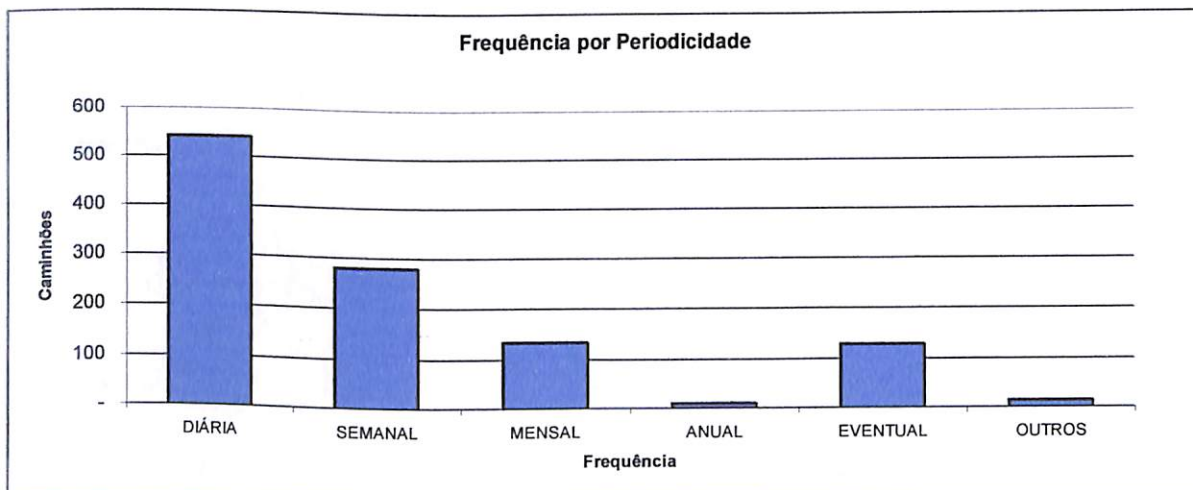
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

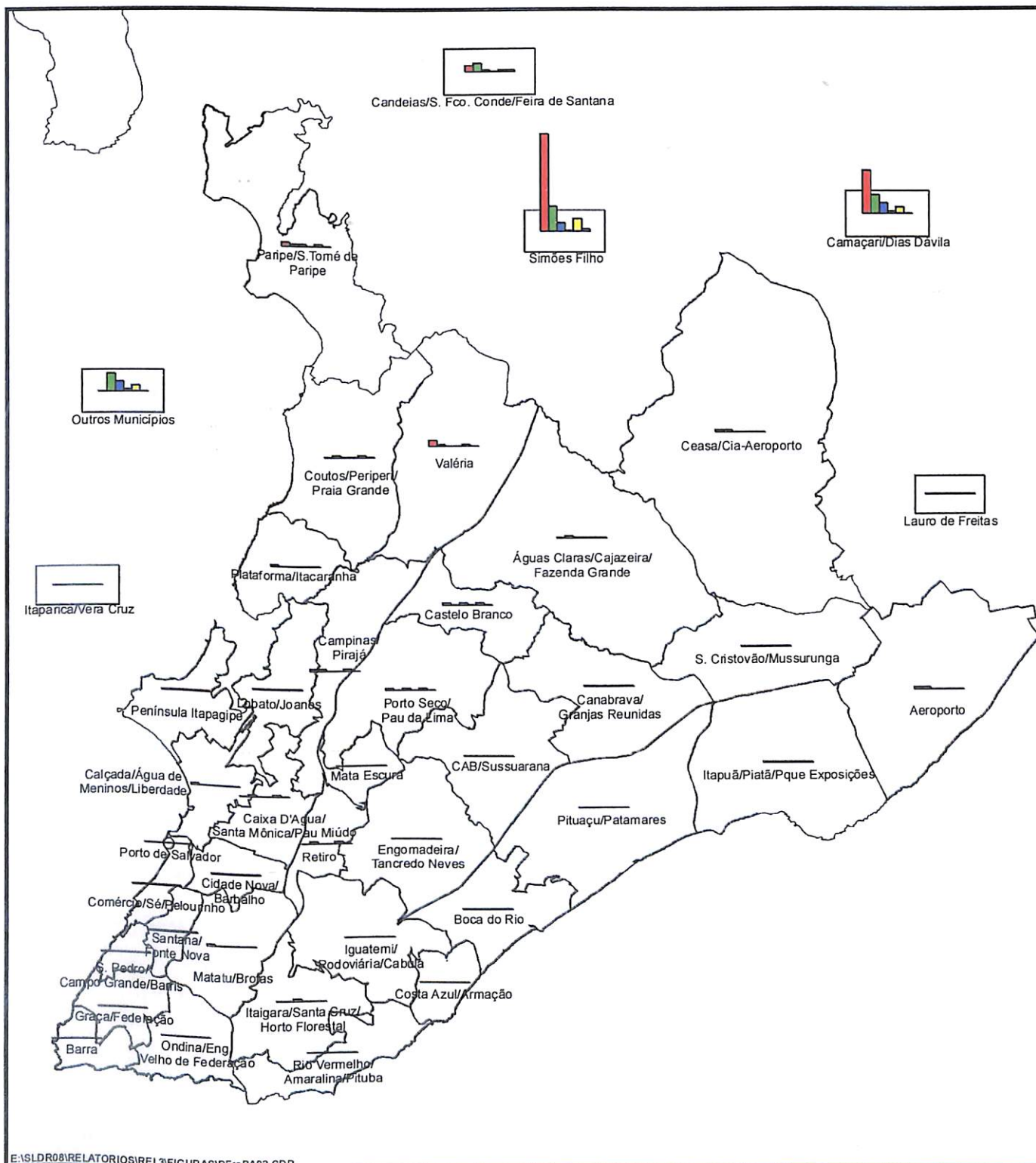
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto/Ceasa

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Região de Origem das Viagens

REGIÃO DE ORIGEM	FREQUÊNCIA						TOTAL POR ORIGEM	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
SALVADOR	266	97	53	-	40	9	465	42,1%
RMS	272	178	76	9	84	4	623	56,4%
MACRO RMS	-	4	-	-	4	-	8	0,7%
AL	-	-	4	-	-	-	4	0,4%
OUTROS	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
TOTAL	542	279	133	9	128	13	1.104	100,0%
FREQUÊNCIA								
%	49,1%	25,3%	12,0%	0,8%	11,6%	1,2%	100,0%	

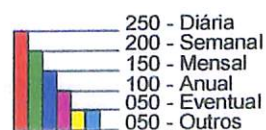




PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 1.3.4.9
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
por Macrozona de Destino
Posto BA 526 (2) - sentido Aeroporto / Ceasa

Legenda



Frequência x Tempo de Permanência

A maioria dos caminhões permanece em Salvador por mais de 36 horas, representando 43,3% do total pesquisado, dos quais 50,0% têm origem no próprio município e 48,3% provenientes da RMS, conforme apresenta a Tabela 1.3.4.23 – Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Região de Origem das Viagens. Destacam-se ainda aqueles que permanecem até 6 horas compondo 16,2% do total além daqueles que ficam entre 7 e 12 horas dentro do município com 12,0%.

Entre as viagens que ficam mais de 36 horas em Salvador, predominam aquelas de frequência diária representando 64,2% desse grupo ou 27,8% do total pesquisado nesse posto. A Tabela 1.3.4.24 – apresenta a Análise do Tempo de Permanência dos Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens.

Analizando o alto índice de caminhões que permanecem em Salvador mais de 36 horas, e as origens delas, identificadas principalmente em Itapuã e S. Cristóvão, vem confirmar os problemas de interferência que esses caminhões causam no sistema viário desses locais citados.

Locais Onde Estacionou

A Figura 1.3.4.11– Local onde Estacionou, ilustra as principais macrozonas onde os caminhões estacionaram. As mais solicitadas ocorreram em ordem decrescente nas macrozonas, localizadas na RMS:

- Simões Filho;
- Lauro de Freitas; e
- Camaçari/Dias D'Ávila.

Também destacaram – se as macrozonas localizadas em Salvador:

- S. Cristóvão/Mussurunga, DINURBs ao longo da BR 324, principalmente Porto Seco/Pau da Lima, Valéria e Campinas/Pirajá;
- Itapuã/Piatã; e
- Subúrbio Ferroviário, representado pelas macrozonas Paripe/São Tomé de Paripe e Coutos/Periperi/Praia Grande.

No caso de Simões Filho, Lauro de Freitas, Camaçari/Dias D'Ávila e Paripe/São Tomé de Paripe são macrozonas já identificadas como principais destinos das viagens, enquanto que as demais configuram as principais origens conforme a matriz O/D já apresentada.

Nas macrozonas citadas, localizadas em Salvador, a operação de carga/descarga é efetuada utilizando-se espaços na via pública, dos subcentros de bairros onde o volume de pedestres e ônibus é significativo. Assim, as interferências dos caminhões estacionados nesses locais são altamente prejudiciais à operação do sistema viário e à segurança dos pedestres, principalmente.

TABELA 1.3.4.23

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BA526 - Sentido Aeroporto/Ceasa(2)

Análise do Tempo de Permanência em Salvador por Regiões de Origem das Viagens

REGIÕES DE ORIGEM DAS VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR ORIGEM	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
SALVADOR	89	40	18	4	239	75	465	42,1%
RMS	86	93	22	9	231	182	623	56,4%
MACRO RMS	-	-	-	-	4	4	8	0,7%
SE	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
SEM RESPOSTA	-	-	-	-	4	-	4	0,4%
TOTAL POR TEMPO DE PERMANENCIA	179	133	40	13	478	261	1104	100,0%
%	16,2%	12,0%	3,6%	1,2%	43,3%	23,7%	100,0%	

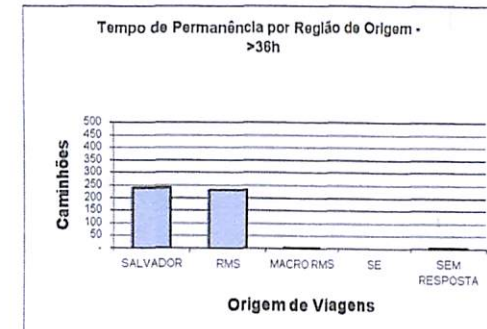
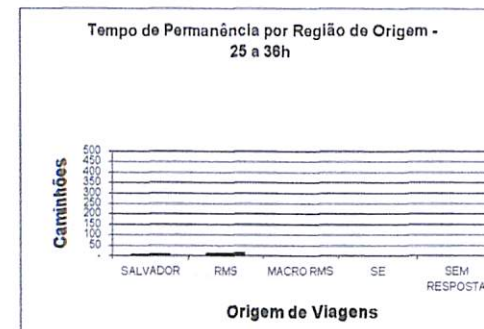
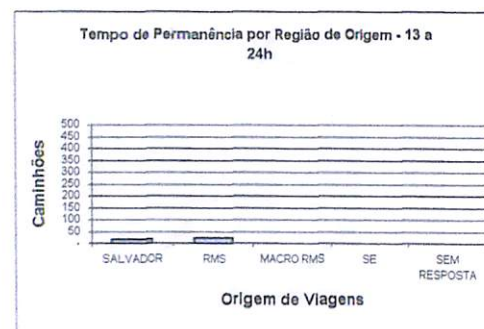
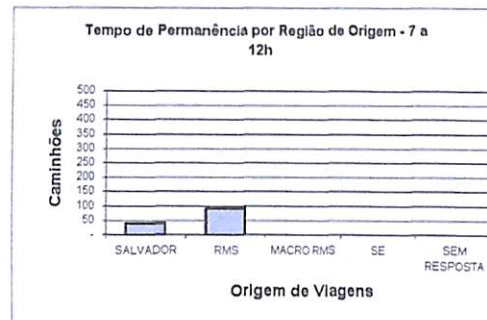
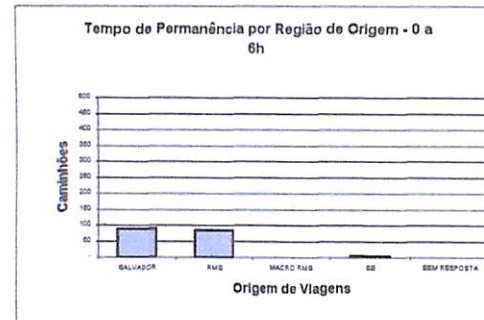
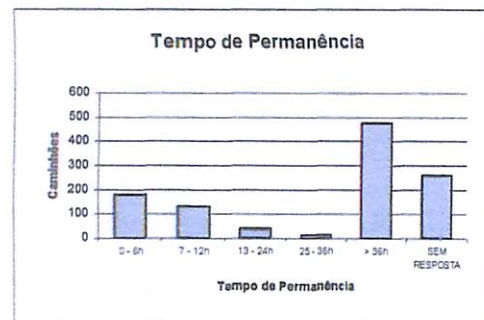


TABELA 1.3.4.24

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTAS COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BA526 - Sentido Aeroporto/Ceasa(2)

Análise do Tempo de Permanência de Caminhões em Salvador por Frequência de Viagens

FREQUÊNCIA DE VIAGENS	TEMPO DE PERMANÊNCIA EM SALVADOR						TOTAL POR PERIODICIDADE	%
	0 - 6h	7 - 12h	13 - 24h	25 - 36h	> 36h	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	80	31	-	-	307	124	542	49,1%
SEMANAL	58	58	18	-	74	71	279	25,3%
MENSAL	22	31	18	9	44	9	133	12,0%
ANUAL	-	-	-	-	5	4	9	0,8%
EVENTUAL	19	13	4	4	44	44	128	11,6%
OUTROS	-	-	-	-	4	9	13	1,2%
TOTAL POR TEMPO	179	133	40	13	478	261	1.104	100,0%
%	16,2%	12,0%	3,6%	1,2%	43,3%	23,7%	100,0%	

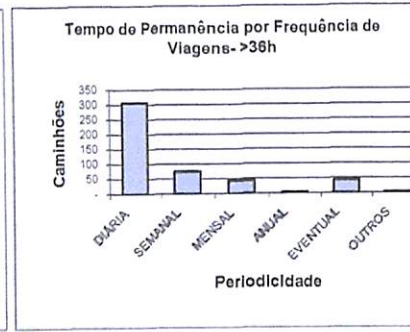
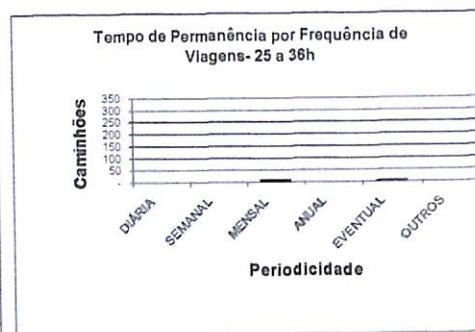
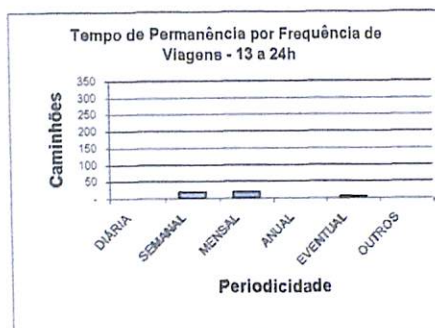
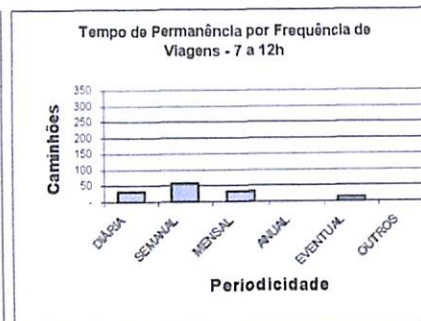
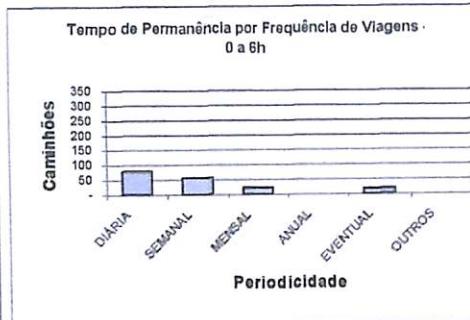
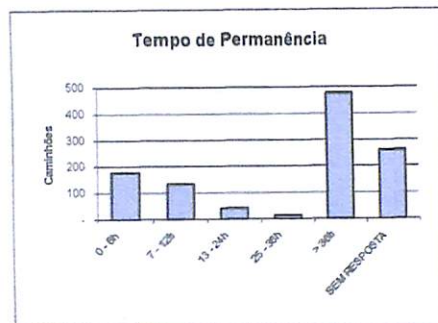




Figura 1.3.4.10
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Posto BA 526 (2) - sentido Aeroporto / Ceasa



**ANÁLISE DOS IMPACTOS
GERADOS PELOS CAMINHÕES
EM SALVADOR**

2

2. ANÁLISE DOS IMPACTOS GERADOS PELOS CAMINHÕES EM SALVADOR

Este capítulo apresenta a análise dos impactos gerados pelos caminhões em Salvador, desenvolvida a partir da caracterização da situação atual do sistema de transporte de carga, dando ênfase à configuração do sistema de transporte de carga em Salvador e áreas de maiores conflitos, a fim de dar suporte às proposições de redução dos efeitos negativos que esse modo de transporte têm causado ao meio urbano.

2.1. CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA EM SALVADOR

Face aos diferentes impactos provocados pelo trânsito de caminhões, a seguir estão descritas as análises da Rede Viária Básica de Transporte de Carga e a Localização dos Centros de Armazenagem e Terminais de Distribuição de Cargas

2.1.1. Rede Viária Básica de Transporte de Carga

De acordo com os resultados obtidos nas pesquisas de tráfego nas mais importantes áreas de interesse de caminhões, existentes no município do Salvador, a circulação de caminhões em Salvador varre quase a totalidade do sistema viário básico, incluindo as vias arteriais e expressas, além de algumas vias coletoras de acesso aos bairros, dado o reflexo do uso e ocupação do solo da cidade, que se caracteriza pela existência de áreas específicas de interesse dos caminhões, além de diversos estabelecimentos comerciais instalados, em geral nos subcentros de bairros, para o abastecimento da população residente.

De um lado, as áreas de interesse de caminhões estão polarizadas historicamente nas proximidades do Porto de Salvador, englobando as áreas de Água de Meninos, Calçada e Comércio, que se estendeu mais recentemente nos DINURBs localizados ao longo da rodovia e, por outro lado, na região do Terminal de Carga Aeroportuário ora em ampliação. Sem contar com o espraiamento de localização das atividades terciárias que é característico no município, e as viagens metropolitanas e rodoviárias que se destinam às regiões do CEASA, terminal de carga aeroportuário que tangenciam Salvador para efetuar a ligação do município de Simões Filho e a região lindeira à Estr. do Coco, junto à área de expansão urbana no município de Lauro de Freitas em direção ao litoral norte.

Assim, estão constituídos dois níveis de vias utilizadas por caminhões, ilustrados na Figura 2.1.1.1 – Rede Viária Básica do Transporte de Cargas em Salvador, que se caracterizam por:

- **rota de caminhões**, configurada nas vias de acesso aos pólos de comércio atacadista e varejista existentes, além das áreas portuária e aeroportuárias. Nesses corredores viários são observados altos volumes de tráfego de caminhões com participação de até 22% do total de veículos nas vias pesquisadas, que são constantes durante o dia e acompanham em geral o mesmo período de abertura do comércio e/ou das atividades de trabalho. Esses caminhões realizam, predominantemente, viagens urbanas e metropolitanas com frequência de viagens diária e semanal, utilizando veículos de pequeno porte (dois eixos); e
- **principais vias de circulação de transporte de carga urbana**, que dão suporte para o fornecimento de mercadorias aos diversos estabelecimentos comerciais varejistas e ao consumidor, distribuídos em toda cidade. Nesse caso, também são utilizados caminhões de pequeno porte, desenvolvendo viagens internas ao município para transportar basicamente produtos alimentícios e materiais de construção, que são realizadas com grande incidência diariamente ou semanalmente e entregando as mercadorias, numa mesma viagem, somente em um local, e em determinadas regiões as transportadoras têm conseguido otimizar e programar as viagens fazendo entregas em mais de um estabelecimento.

Rotas de Caminhões

As principais rotas de caminhões diagnosticadas estão correlacionadas a seguir, com as respectivas áreas de interesse de caminhões.

O acesso à Área Portuária, que engloba os setores de comércio atacadista e varejista concentrados em Comércio, Água de Meninos e Calçada, é efetuado através dos corredores formados pela:

- **Rod. BR 324/Av. San Martin/Vd. dos Motoristas/Vias de Calçada**, que apresenta uma das piores condições de tráfego de caminhões, conflitando com o tráfego geral, pedestres e com o uso e ocupação do solo. No entanto, desempenha importante função da cidade pois dá suporte às viagens provenientes da:
 - região dos DINURBs localizados ao longo da BR 324, com destino aos estabelecimentos comerciais existentes em Calçada/Península Itapagipe, Comércio e Subúrbio Ferroviário;
 - RMS, principalmente das macrozonas Camaçari/Dias D'Ávila e Simões Filho, com destino aos estabelecimentos comerciais de Calçada e Península de Itapagipe;

- Península Itapagipe, que abastecem os estabelecimentos comerciais localizados no Subúrbio Ferroviário, assim como mantém interrelação com as DINURBs e a RMS;
 - bairros lindeiros à Av. San Martim com destino à Calçada/Península Itapagipe, Comércio e Subúrbio Ferroviário; e
 - a participação das viagens com destino ao Porto de Salvador, nesse corredor é insignificante.
- **BR 324/Av. Bonocô/Túnel Américo Simas e Av. França/Estados Unidos/Oscar Pontes/Frederico Pontes**, igualmente ao corredor descrito anteriormente, é a diretriz viária de ligação mais direta ao Porto de Salvador, dando acesso das viagens originadas principalmente de:
- macrozonas dos DINURBs localizados ao longo da BR 324, para abastecer os estabelecimentos comerciais de Comércio, Água de Meninos e Porto de Salvador;
 - RMS, sobretudo de Simões Filho, Camaçari e outros municípios do estado e do país, com destino a Comércio, Água de Meninos e Porto de Salvador.

A região dos DINURBs de Salvador, instalada em Valéria, Pirajá, Campinas, Retiro, Porto Seco e Águas Claras, e geram viagens com destino à toda cidade, é servida pela própria **Rod. BR 324** que se conecta com vias de acesso aos DINURBs. Essa rodovia, classificada como via expressa, por atravessar áreas urbanizadas em Salvador é uma das críticas na geração de acidentes de trânsito, embora não apresente problemas de fluidez.

O acesso à região de CEASA, Terminal de Carga Aeroportuário e áreas de interesse de caminhões existentes na RMS é realizado através das seguintes rotas de caminhões:

- **Rod. BR 324/BA 526**, que atende às viagens provenientes da região dos DINURBs, macro RMS e da RMS, com destino ao CEASA e aos corredores como Estr. do Coco, Av. Dorival Caymmi e Av. Paralela;
- **Via do Parafuso/Rod BA 526**, para dar suporte às viagens de Camaçari/ Dias D'Ávila, que se destinam aos corredores Estr. do Coco, Av. Dorival Caymmi e Av. Paralela;
- **Estr. do Coco/Rod BA 526**, apoiando as viagens de Lauro de Freitas e do litoral norte, atualmente muito procurado, utilizando os corredores a cima mencionados, pois a maioria dos caminhões estavam sem carga, realizando a viagem de retorno após a entrega de mercadorias com predominância de materiais de construção, dada a expansão urbana que vem ocorrendo em direção ao litoral norte.

Essas rotas apenas tangenciam a cidade do Salvador, no entanto as suas características físicas de pista simples, operando com uma faixa por sentido deverão ter, num futuro próximo, sua capacidade viária saturada. Haja visto, que na Estr. do Coco está prevista a duplicação da pista.

Principais Vias de Circulação de Transporte de Carga Urbana

As principais vias de circulação de transporte de carga urbana, apesar de não configurar como rota de caminhões, estão estruturadas na rede viária composta pelas vias expressas, arteriais I e II, além de algumas vias coletoras que dão acesso às concentrações de estabelecimento de atividades terciárias de abrangência do próprio bairro. Alguns corredores devem ser evidenciados pelo conflito que os caminhões causam, tais como:

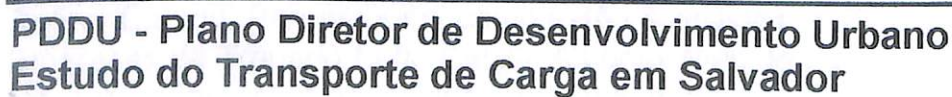
- **Av. Dorival Caymmi**, pelos estabelecimentos comerciais existentes em S. Cristóvão e Itapuã. Nos dois locais, onde estão consolidados os subcentros de bairros são atraídos volumes significativos de caminhões de pequeno porte, além de utilitários que abastecem o comércio varejista e o mercado de Itapuã, causando verdadeiros transtornos à operação do trânsito e conflito com a circulação de pedestres que também são numerosos;
- **Av. Suburbana**, pelos diferentes tipos de comércio existentes ao longo da principal avenida de acesso à região do Subúrbio Ferroviário.

No setor de Lobato/Joanes os caminhões efetuam carga/descarga na própria via suprimindo uma das faixas de trânsito, a fim de atender às diversas lojas de venda de peças automotivas recicladas, instaladas irregularmente na faixa de domínio da avenida.

Em Plataforma estão as atividades terciárias do bairro, além de lojas de materiais de construção, que também provocam sérias interferências na segurança e desempenho do sistema viário, agravadas pela configuração geométrica da via desfavorável.

Nos subcentros de Periperi e Paripe, que por atrair grande movimentação de pedestres, ciclistas e transporte coletivo, a falta de ordenamento para a operação de carga/descarga tem causado grandes problemas na segurança e operação do trânsito, como também na qualidade urbana.

- Em **outras Vias Arteriais**, excedendo as que compõem rotas de caminhões, em geral, as interferências provocadas pelo caminhão são menores pois fazem parte do tráfego de passagem para abastecer os diversos estabelecimentos distribuídos pela cidade. No corredor formado pela rodovia BR 324/Av. ACM/Paralela/Tancredo Neves tem-se verificado volumes consideráveis de caminhões de pequeno porte, devido a crescente consolidação do Novo Centro Administrativo localizado na região de Iguatemi/Itaigara, onde estão o *Shopping Iguatemi*, Makro, diversos edifícios de escritórios e outros pólos geradores de tráfego, sem contudo não apresentar problemas no desempenho viário.
- Algumas **Vias Coletoras**, como R. Melo Moraes Filho em S. Caetano, Estr. da Liberdade, R. Silveira Martins no Cabula, R. D. João VI em Brotas, etc., podem ser destacadas pelos conflitos que os caminhões causam para realizar a operação de carga/descarga de mercadorias junto aos supermercados, e outros comércios de gênero alimentício de menor porte instalados nos subcentros de bairros.



Legenda

- Rota de Caminhões**
- Principais vias de circulação de transporte de carga urbana
- Área de Interesse de Caminhões

2.1.2. Localização dos Centros de Armazenagem e Terminais de Distribuição de Cargas

Conforme o diagnóstico obtido a partir das pesquisas de entrevista com os motoristas de caminhões, vistorias em campo e reuniões técnicas com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado da Bahia, sabe-se que os principais centros de armazenagem e terminais de distribuição de cargas em Salvador estão localizados nos:

- DINURBs de Salvador implantados ao longo da Rod. BR324, onde estão os galpões industriais de armazenamento de mercadorias, a maioria das empresas de médio e grande portes de transporte de cargas e indústrias;
- Península Itapagipe, sobretudo em Calçada e Uruguai, onde estão as empresas de transporte de menor porte;
- Porto de Salvador;
- Terminal de Cargas Aeroportuário; e
- CEASA

Os serviços, tanto de armazenagem com de distribuição de cargas, instalados nos DINURBs e na Península Itapagipe estão sendo prestados por empresas particulares, onde cada qual opera individualmente para atender às demandas de viagens encomendadas, fazendo a sua programação diária das entregas de mercadorias. Assim, a inexistência de um sistema de empresas interligadas, acaba provocando a geração das inúmeras viagens diárias que fazem entregas em um só local.

O Porto de Salvador, Terminal de Cargas Aeroportuário e o CEASA são administrados por entidades públicas, recebendo as mercadorias e liberando-as conforme os serviços de transporte executados por empresas particulares.

Existem atualmente, aproximadamente 90 empresas filiadas ao Sindicato, dentre os quais cerca de 70 empresas transportadoras possuem uma média de 15 a 20 caminhões, onde 10% são de capacidade para 12 toneladas, 33% de 7 toneladas e 57% de 3,5 toneladas; outras 20 empresas são de pequeno porte possuindo até 10 caminhões.

A maioria dessas empresas de transporte de grande/médio porte possui galpões de estocagem e estacionamento de caminhões próprios, e estão nas áreas lindeiras à Rod. BR 324 localizadas no CIA, Valéria, Águas Claras, Pirajá, Porto Seco, Mata Escura, Retiro, Cabula, Pernambués, como estão ilustradas na Figura 2.1.2.1 – Localização das Empresas de Transporte de Carga. As empresas de pequeno porte estão em Calçada e Uruguai e não estão associadas ao Sindicato.

Muitas das empresas não sindicalizadas realizam o transporte rodoviário, apoiando-se nos esquemas operacionais instalados nos diversos postos de serviços existentes em Salvador ao longo da Rod. BR 324. Nesses locais os caminhões ficam estacionados após a descarga de mercadorias no município, a fim de conseguir outros fretes para o retorno ao município de origem. Os fretes são coordenados pelos “Chapas” e Agenciadores de Transporte que fazem a intermediação entre as indústrias e os caminhoneiros. Segundo as informações obtidas, o tempo de espera para obter nova carga e sua partida não leva mais que um período do dia.

A distribuição de cargas urbanas é efetuada durante o dia inteiro, inclusive à noite, em todo o município, exceção feita às áreas com regulamentação de restrição de horários para a operação de carga/descarga. Segundo as informações do Sindicato, os maiores volumes de distribuição de cargas urbanas ocorrem na segunda, terça e sexta feiras, e por atender às viagens com destino às diversas casas de comércio de todo porte, a maioria varejista, espalhadas nas áreas urbanizadas de Salvador.



Figura 2.1.2.1
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Localização das Empresas de Transporte de Carga
Nota: Estão representadas somente as empresas de transporte de carga associadas ao Sindicato.

Nota: Estão representadas somente as empresas de transporte de carga associadas ao Sindicato.

15
7,5

2.2. ÁREAS DE MAIORES CONFLITOS

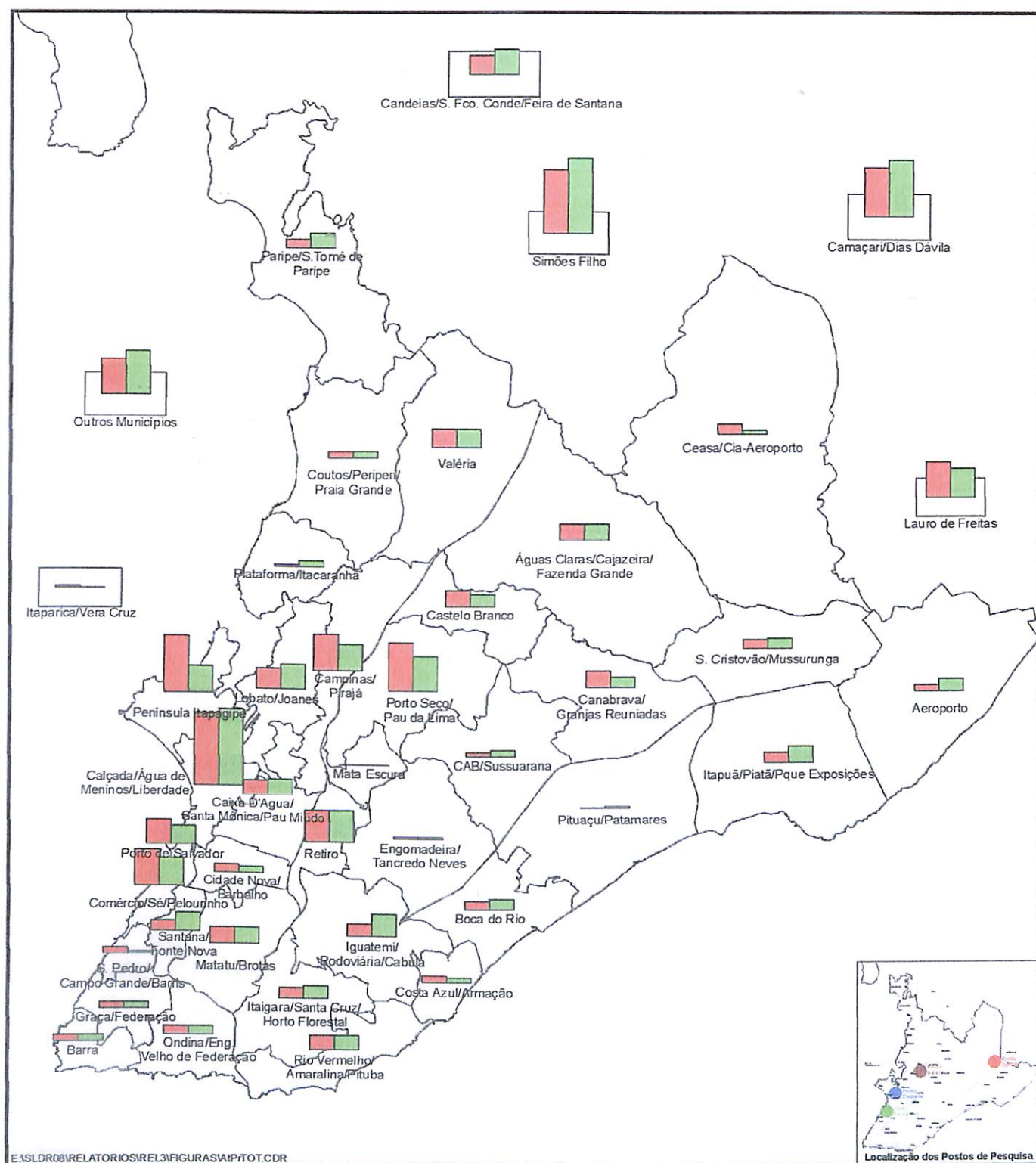
As áreas de maiores conflitos decorrentes do trânsito de caminhões na cidade de Salvador são encontradas na região da Área Portuária, englobando Comércio, Água de Meninos, Calçada e Península Itapagipe, por ser uma área historicamente consolidada em função das atividades comerciais atraídas pela movimentação do porto. Assim, as características do sistema viário de acesso foram concebidas para atender às necessidades daquela época, e não acompanharam o crescimento das atividades nessa área, como também da cidade.

Portanto, ao analisar os principais locais de produção/atração de viagens de caminhões diagnosticados em Salvador, segundo a pesquisa de entrevista com motoristas de caminhões realizada especificamente para este estudo, a região da Área Portuária é a que apresenta maior volume de movimentação de caminhões, e ainda é agravada pela predominância de viagens diárias urbanas e metropolitanas. Na mesma proporção, esses caminhões utilizam o espaço viário para realizar a operação de carga/descarga (c/d) de mercadorias, já que a maioria dos estabelecimentos comerciais não dispõem de espaços internos para efetuar tal operação.

Nos DINURBs que abrangem as macrozonas ao longo da Rod. BR 324, como Valéria, Águas Claras, Castelo Branco, Porto Seco, Retiro, Campinas e Pirajá, também apresentam alta demanda de caminhões possuem em geral espaços próprios para a operação de c/d, e assim não chegam a interferir no sistema viário. Todavia, as vias de acesso de ligação com a rodovia possuem inadequação de geometria em muitas delas.

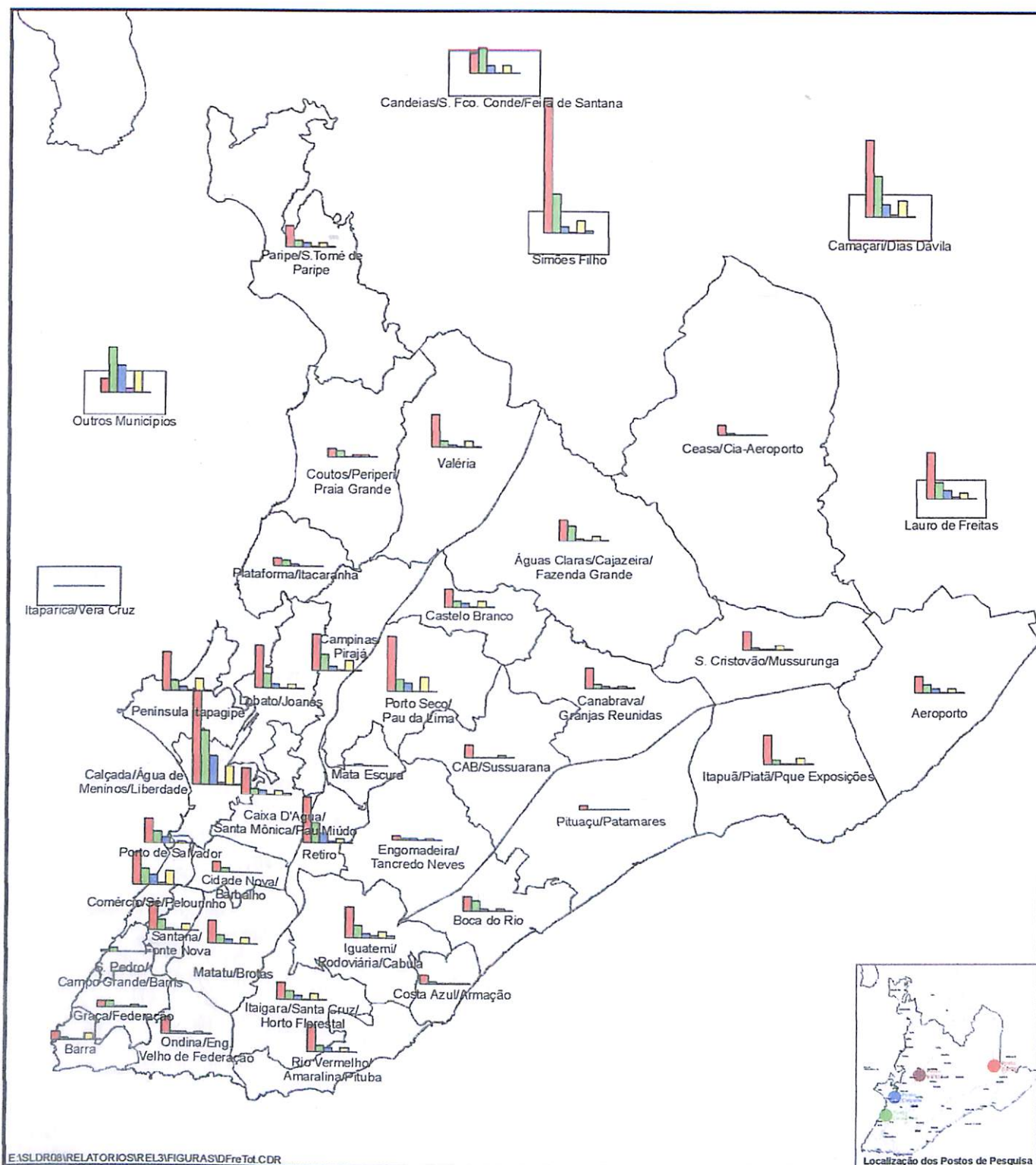
As Figuras 2.2.1 – Produção/Atração das Viagens realizadas por Caminhões, 2.2.2 – Frequência de Viagens dos Caminhões e 2.2.3 – Locais onde os Caminhões Estacionaram ilustram o diagnóstico caracterizado.

Nos itens subseqüentes estão analisados os conflitos gerados pela operação de carga/descarga de mercadorias e impactos provocados nos corredores pela circulação dos caminhões.



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 2.2.1
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Produção /Atração das Viagens Realizadas por Caminhões
Total de Postos Pesquisados



PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Figura 2.2.2
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Frequência de Viagem dos Caminhões
Total de Postos Pesquisados

Legenda

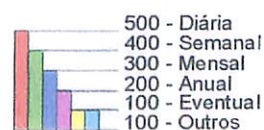




Figura 2.2.3
Pesquisa de Entrevista com Motoristas de Caminhões
Locais onde os Caminhões Estacionaram
Total de Postos Pesquisados

 1400
 700

2.2.1. Conflitos com a Operação de Carga/Descarga de Mercadorias

A **Área Portuária** é um dos principais locais onde os caminhões causam conflito no desempenho do sistema viário, competindo com grande volume de ônibus e automóveis, principalmente em Calçada, Água de Meninos e Comércio. Em Calçada, Península Itapagipe, além do comércio atacadista e atividades correlatas à geração de viagens de caminhões, consolidaram-se como importante subcentro de bairro, com diversas atividades comerciais, de serviços e educacionais de abrangência regional, que atraem também grande demanda de pedestres. Assim, em todas as vias dessa área os problemas de circulação e de estacionamento de caminhões terá que ser equacionado em conjunto com outras medidas de intervenção urbana planejadas por várias entidades.

Ao longo de determinadas vias onde estão, em geral, localizados outros subcentros de bairros, o conflito da operação de c/d também é verificado, junto às atividades comerciais ligadas ao abastecimento da população, comércio de materiais de construção e de peças automotivas. Algumas vias podem ser destacadas por tais conflitos, a saber:

- Av. Suburbana que permite acesso aos subcentros de Lobato/Joanes, Plataforma, Periperi e Paripe;
- Av. Dorival Caymmi que abastece os comércios de S. Cristóvão e Itapuã;
- R. Melo Moraes Filho em S. Caetano;
- Estr. da Liberdade que estrutura o bairro;
- R. Silveira Martins no Cabula;
- R. D. João VI em Brotas;
- Praça Mal. Deodoro, junto ao Mercado do Ouro, onde os caminhões estacionam;
- Em torno dos largos do Tanque, da Mariquita e Dois Leões; etc.

Com relação ao novo centro de atividades terciárias de Salvador, configurado na região de Iguatemi e Itaigara, estão sendo construídos novos edifícios de escritórios e diversos pólos geradores de viagens e portanto, a fim de coibir usos inadequados da via pública, ao aprovar a construção de novos pólos geradores de tráfego, há que se analisar com maior rigor os acessos, a reserva de áreas e a localização dos pátios de c/d e de estacionamento de veículos.

Analisando esses problemas decorrentes da c/d em relação às exigências estabelecidas na legislação vigente, pode-se verificar que na LOUOS – Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, são específicas para *shopping center*, hipermercados, centros comerciais e empresariais, hospitais, e atividades do comércio atacadista / depósitos de médio e grande porte (área construída maior que 500 m²). No entanto, a legislação não faz menção a outras atividades de menor porte e que estão disseminadas ao longo dos principais corredores de transporte urbano, sejam vias arteriais e/ou coletoras. Os conflitos observados atualmente indicam que esta lei deve ser reavaliada e complementada, de forma a corrigir tais problemas.

A Lei 4 230/90 que corresponde à regulamentação de horários para operação de c/d em determinadas vias da cidade, também deverá ser revista, a fim de reordenar o uso da via urbana. Os horários de restrição da operação poderão ser adequados às necessidades de cada local, ou ser adotada solução diferenciada, como é o caso de outras cidades brasileiras que na tentativa de minimizar os conflitos da operação de c/d com o tráfego geral urbano, tem implantado estacionamento rotativo próprio para este tipo de operação, conhecido como “Zona Marrom”, localizada em vias com concentração de estabelecimentos que exigem o abastecimento durante o horário comercial.

2.2.2. Conflitos dos Impactos nos Corredores de Transporte de Carga

Os conflitos provocados pelo trânsito de caminhões nos corredores de transporte de carga em Salvador, têm ocorrido principalmente pelos impactos ao meio urbano, seja por estar atravessando área urbana consolidada com uso e ocupação do solo que atrai a movimentação de transporte coletivo e de pedestres, seja pela por estar competindo espaço com o tráfego geral urbano.

As condições mais desfavoráveis foram diagnosticados nos dois principais corredores de acesso à Área Portuária, que é a região de Salvador mais interferida pelas atividades aliadas ao transporte de cargas, caracterizados nos eixos viários formados pela Av. San Martin/Vd. dos Motoristas/Vias de Calçada e pela Av. Bonocô/Túnel Américo Simas/Av. Frederico Pontes/Av. Oscar Pontes/Av. da França. Essas rotas têm grandes inconvenientes em atender ao trânsito de caminhões rodoviários com um volume significativo de veículos com mais de quatro eixos, sobretudo na questão da segurança de trânsito e do desempenho do sistema viário urbano, além do impacto no uso do solo lindeiro.

No **corredor da Av. San Martin / Viaduto dos Motoristas / Vias de Calçada**, esses problemas são mais evidentes por apresentar condições de capacidade viária descontínua, tanto devido ao estreitamento das pistas de rolamento, quanto ao estacionamento de veículos e à circulação de pedestres atraídos pelo uso do solo lindeiro, principalmente ao longo da Av. San Martin e Vias de Calçada. Também, se verifica a inadequação da geometria nos acessos ao Viaduto dos Motoristas, que não foi projetado para o tráfego de veículos de transporte de carga rodoviária.

No **corredor da Av. Bonocô / Túnel Américo Simas**, apesar das condições físicas desse eixo viário apresentarem maior capacidade do que na rota anterior, as interferências do trânsito de caminhões rodoviários com o tráfego urbano são enormes pelo fato de se constituir num dos principais acessos à Área Central de Salvador e à Cidade Baixa. Além disso, a médio prazo, está prevista nesse corredor a implantação da Linha 1 do Metrô de Salvador, tornando a circulação de caminhões inadequada, principalmente por questões de segurança, face aos conflitos com os usuários desse sistema de transporte.

Em **outras Vias Arteriais**, excedendo as que compõem rotas de caminhões acima descritas, as interferências provocadas pelo caminhão são, em geral, menores pois fazem parte do tráfego de passagem para abastecer os diversos estabelecimentos distribuídos pela cidade, e as viagens ocorrem em geral durante o dia todo, sem apresentar picos.

Outro conflito provocado pelo trânsito de caminhões é a ocorrência de acidentes, neste caso sob dois aspectos: geração de acidentes veiculares e o transporte de carga perigosa, que envolve não só os danos materiais e físicos causados, mas também as possibilidades de contaminação/poluição do meio urbano em função do tipo da carga transportada, forma de transporte e locais de armazenamento desses produtos.

Os problemas decorrentes do trânsito de caminhões no espaço urbano aqui colocados de forma isolada, na verdade ocorrem simultaneamente, com maior ou menor intensidade conforme determinadas áreas do município, potencializando-os e transformando o transporte de cargas no grande entrave da cidade.

Através da Tabela 2.2.1 – Veículos Envolvidos em Acidentes de Trânsito no ano de 1997, é possível fazer uma comparação entre os acidentes que ocorreram em Salvador e em outras capitais, cuja frota de veículos e o número de acidentes de trânsito apresentam porte semelhante.

TABELA 2.2.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Veículos Envolvidos em Acidentes de Trânsito no ano de 1997

Capitais	Total	Automóvel	Camioneta	Ônibus/ Microônibus	Caminhão	Reboque/ Semireboque	Motocicleta	Outros	Ignorado	Frota
Salvador	5.527	2.260	175	592	127	-	413	59	1.901	356.199
Fortaleza	4.509	1.744	588	277	217	18	926	446	293	328.272
Goiânia	5.155	2.552	330	325	226	5	1.439	7	271	508.810
Recife	4.678	2.299	94	304	111	-	513	157	1.200	339.447

Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANS

No ano de 1997 Salvador apresentou 5.527 acidentes de trânsito, dos quais 127 ou aproximadamente 2,0%, envolvendo caminhões. No mesmo período na cidade de Recife, ocorreram 4.678 acidentes, dos quais 111 ou aproximadamente 2,5%, tiveram caminhões envolvidos. Nas outras duas capitais apresentadas, Fortaleza e Goiânia, a participação de caminhões em acidentes de trânsito foi um pouco maior, sendo respectivamente de 217 e 226 acidentes ou 4,8% e 4,4% aproximadamente.

Tais índices, apesar de não serem porcentualmente altos, merecem atenção bem mais significativa. Justifica-se essa preocupação devido ao fato de serem os “caminhões”, junto com as motos, os grandes matadores do trânsito. Proporcionalmente, os caminhões envolvem-se nos acidentes com vítimas fatais, muito mais do que os automóveis. No município de São Paulo por exemplo, segundo dados de 1997 da Companhia de

Engenharia de Tráfego – CET, os caminhões mataram 5,5 vezes mais que os automóveis e nos casos de atropelamentos fatais 8 vezes mais.

Com relação ao índice de Mortos/10.000 Veículos, as estatísticas de acidentes em Salvador apresentaram índice de 14,07, muito elevado em relação ao 8,01 de fortaleza e 6,42 de Recife.

No primeiro semestre do ano de 1999 foram diagnosticados cerca de 1.653 acidentes envolvendo caminhões na cidade de Salvador, dos quais 95,3% ocorreram sem lesão, 4,3% feridos e 0,4% fatais, como mostra a Tabela 2.2.2 - Acidentes Envolvendo Caminhões no 1º Semestre de 1999.

TABELA 2.2.2

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

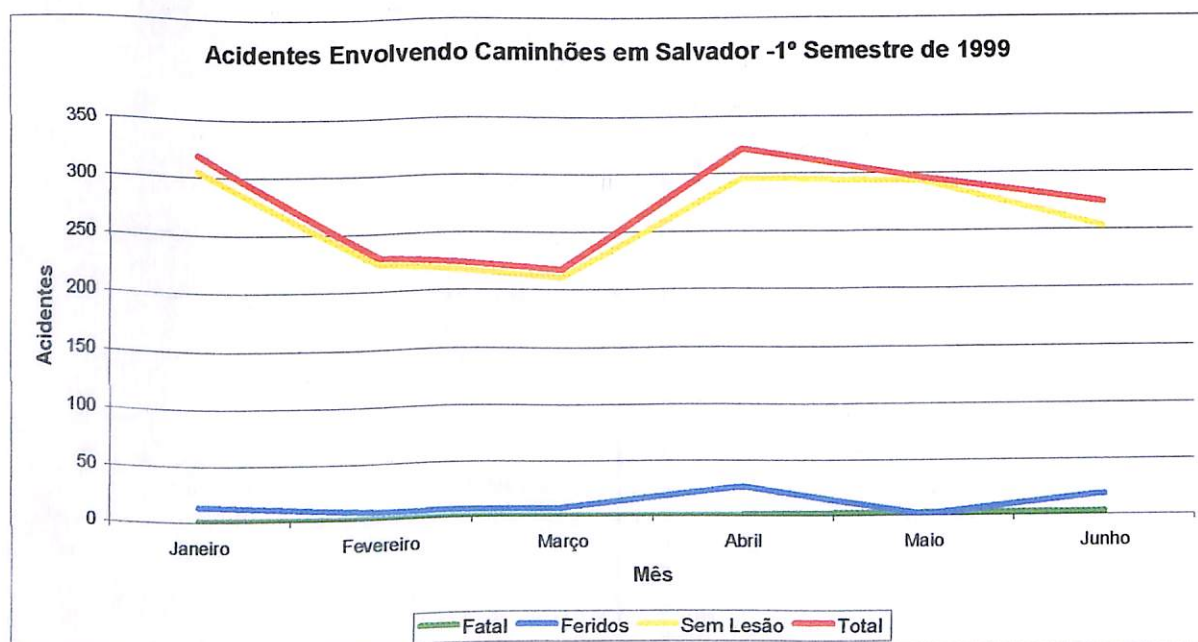
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Acidentes Envolvendo Caminhões em Salvador, no 1º Semestre de 1999

Vítimas	Mês						Total	%
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun		
Fatal	1	-	-	1	2	3	7	0,4
Feridos	13	6	7	26	1	18	71	4,3
Sem lesão	305	222	209	295	292	252	1.575	95,3
Total	319	228	216	322	295	273	1.653	100,0

Fonte: SET – Superintendência de Engenharia de Tráfego (Jan/2000); DAV / DETRAN.

obs: Foram considerados 6 meses de contagem de acidentes, devido à consistência dos dados fornecidos.



Com base nos dados coletados em 1998 pela SET/Gedut e na DAV – Delegacia de Acidentes de Veículos, é possível identificar os principais locais onde ocorrem acidentes de trânsito com vítimas por atropelamento, conforme mostram as Tabelas 2.2.3 – Estatística de Mortos por Atropelamentos em Acidentes de Trânsito e 2.2.4 – Estatística de Feridos por Atropelamentos em Acidentes de Trânsito. Ambas as tabelas apresentam destacados os locais onde ocorreram atropelamentos, e que a mesmo tempo configuram Rotas de Caminhões ou Principais Vias de Circulação de Transporte de Carga Urbana.

TABELA 2.2.3

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Estatística de Mortos por Atropelamento em Acidentes de Trânsito

Bairro/Avenida	Referência	Mortos
BR 324	Brasilgás	2
	Águas Claras	1
	Viaduto Porto Seco	1
	Garagem Itapemirim	1
BR 324 - Subtotal		5
Av. Suburbana		3
São Joaquim	Cesta do Povo	1
Av. Paralela	Posto 2	1
Aquidabã	Ladeira do Aquidabã	1
Total		11

Fonte: Superintendência de Engenharia de Tráfego - SET/GEDUT e DAV - Delegacia de Acidentes de Veículos.

Obs: Os dados são referentes ao período de um mês do ano de 1998

TABELA 2.2.4

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Estatística de Feridos por Atropelamento em Acidentes de Trânsito

Local de Referência	Feridos
Av. Suburbana	7
Subúrbio	7
Amaralina/Pituba/Costa Azul	10
Av. San Martin, Av. Barros Reis, Retiro, Cabula, Pau N	8
Largo do Tanque/São Catano/Liberdade	7
Pau da Lima/São Marcos/Sussuarana	6
Nazaré	5
Centro	5
BR 324	5
Castelo Branco, Boca da Mata, EAV Aeroporto	4
Brotas	4
Ondina, Barra	4
Paralela, Imbuí, Lip	3
Península Itapagipe	3
Federação	3
São Cristóvão/Largo do Abaeté	2
São Joaquim	1
Av. Juracy Magalhães	1
Não Informado	1
Total	79

Fonte: Superintendência de Engenharia de Tráfego - SET/GEDUT e DAV - Delegacia de Acidentes de Veículos.

Obs: Os dados são referentes ao período de um mês do ano de 1998

De acordo com os dados apresentados e as áreas de interesse de transporte de carga, destacam-se os seguintes locais, quanto a atropelamentos em acidentes de trânsito:

- A BR 324, importante corredor de rota de caminhões, foi identificada como o local mais crítico, com ênfase para as áreas de Brasilgás, Makro, Águas Claras, Valéria e Porto Seco, principalmente quanto à incidência de vítimas fatais, devido provavelmente à presença acentuada de caminhões aliada à velocidades elevadas.
- A Av. Suburbana na região do Subúrbio Ferroviário, uma das principais vias de circulação de transporte de carga urbana, apresentou elevado índice de feridos em atropelos. O principal motivo é a inexistência de infra-estrutura preferencial ao tráfego de pedestres, incluindo-se as operações de carga/descarga efetuadas na própria via e muitas vezes bloqueando os passeios públicos, obrigando o pedestre a trafegar pela pista;
- A região do Largo do Tanque, que concentra grande parte das viagens com destino à região de Calçada e Península Itapagipe, apresenta considerável quantidade de feridos em atropelamentos.
- Outras vias de circulação de transporte de carga que configuram pontos críticos de acidentes de atropelamento são as avenidas San Martim e Barros Reis

**CONCEPÇÃO BÁSICA PROPOSTA
PARA O SISTEMA DE
TRANSPORTE DE CARGAS EM
SALVADOR**

3

3. CONCEPÇÃO BÁSICA PROPOSTA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Este capítulo apresenta o perfil do atual sistema de transporte de cargas em Salvador e a concepção básica para embasar a elaboração das proposições constantes neste documento técnico.

3.1. O ATUAL SISTEMA DE TRANSPORTES DE CARGAS EM SALVADOR

O atual sistema de transporte de cargas em Salvador é quase que totalmente dependente do subsistema rodoviário, onde as mercadorias são distribuídas predominantemente por caminhões que utilizam a rede viária principal. Todavia, os investimentos na infra-estrutura viária não acompanharam a dinâmica da cidade, e assim são notados diversos os impactos nocivos ao meio urbano.

Para facilitar a compreensão das proposições que serão apresentadas neste capítulo, estão relacionadas a seguir as principais características diagnosticadas no transporte de carga por caminhões em Salvador:

- Predominam viagens urbanas com o/d em Salvador, totalizando cerca de 51% do total de caminhões pesquisados, e viagens metropolitanas sobretudo aquelas que inter-relacionam Salvador com os municípios de Simões Filho e Camaçari/Dias D'Ávila, que englobam aproximadamente 28% do total;
- A grande maioria dos caminhões pesquisados são de porte pequeno com dois eixos abrangendo 65% do total, 22% são de três eixos, 10% são de cinco eixos e os 3% restantes são de 4 e 6 eixos;
- Os motivos das viagens ocorrem, principalmente, para atender às atividades comerciais atacadista e varejista, seguidos das viagens diretas ao consumidor;
- Os tipos de carga transportada predominantes são os produtos alimentícios e materiais de construção;
- A frequência dessas viagens é diária, seguida de semanal, fazendo entrega em apenas um local. São evidenciadas as viagens individualizadas, que provocam uma quantidade elevada de caminhões sem carga caracterizando as viagens de retorno das entregas de mercadorias.
- Os principais corredores estão caracterizados na Rod. BR 324, Av. Bonocô, Av. San Martim, Vias de Calçada, binário das avenidas Frederico Pontes e Oscar Pontes/Av. da França, além da Rod. BA 526, Via do Parafuso e Estr. do Coco;

- As principais áreas de interesse de caminhões estão concentradas na Área Portuária – Porto de Salvador, Calçada, Água de Meninos e Comércio, Península Itapagipe, DINURBs ao longo da BR324, CEASA e Terminal de Cargas Aeroportuário. Os subcentros de bairros também atraem viagens de caminhões para o abastecimento do comércio varejista;
- As áreas críticas geradas pela movimentação de caminhões ocorrem na Área Portuária, nos subcentros de bairros e ao longo de algumas avenidas, podendo destacar San Martim, Suburbana, Dorival Caymmi, em torno do Largo do Tanque, etc.

A integração intermodal ocorre no Porto de Salvador e no Terminal de Cargas Aeroportuário, onde as mercadorias são transportadas até esses locais por meio rodoviário utilizando principalmente caminhões. No Porto predominam caminhões de grande porte e no Terminal Aeroportuário foram diagnosticados caminhões de portes médio e pequenos, assim como veículos utilitários.

3.2. CONCEPÇÃO BÁSICA PROPOSTA

Diante das características das viagens de caminhões diagnosticadas em Salvador, com predominância de viagens urbanas e metropolitanas executando viagens individualizadas para atender às áreas de interesse de caminhões e aos diversos estabelecimentos comerciais varejistas distribuídos na cidade, além do impacto que os caminhões causam em determinados locais, verificou-se a necessidade de criar medidas para o ordenamento do sistema de transporte de carga em Salvador, que venham minimizar os conflitos no desempenho e segurança do sistema viário, assim como do uso e ocupação do solo e do meio ambiente.

Por outro lado, as tendências de crescimento da economia baiana com potencial de criar um corredor de exportação e importação de diversos produtos, tem mostrado grande indicador para ampliar a movimentação de abrangência nacional e internacional do Porto Marítimo e do Terminal de Cargas Aeroportuário de Salvador, o que exige uma definição das condições e tipologias de integração modal necessárias para viabilizar a acessibilidade adequada para garantir o bom desempenho desses sistemas futuros.

Assim, a concepção básica para a elaboração das propostas do presente estudo está baseada em premissas que objetivam buscar medidas que venham:

- disciplinar o trânsito de caminhões;
- organizar a operação de c/d;
- otimizar o uso do espaço viário;
- reduzir os impactos no meio urbano;
- incentivar a implantação de novas logísticas de transporte de cargas; etc.

**PROPOSTA PARA O SISTEMA DE
TRANSPORTE DE CARGAS EM
SALVADOR**

4

4. PROPOSTA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

Seguindo as premissas básicas formuladas no item anterior, neste capítulo estão apresentadas as propostas de ordenamento e integração intermodal do sistema de transporte de carga no município, que compõem as propostas de intervenções viárias, medidas de engenharia de tráfego e revisão de legislação vigente relativa à operação de c/d de mercadorias, medidas para redução dos impactos nas áreas urbanas e proposta de busca de novas alternativas na logística de transporte de carga.

4.1. PROPOSTA DE ORDENAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA

Com o diagnóstico do sistema de transporte de carga existente em Salvador, constatou-se a necessidade de implantar diferentes medidas operacionais para disciplinar o trânsito de caminhões, para atender às situações de interferências que esse modo de transporte vêm causando no meio urbano.

A Figura 4.1.1 ilustra a rede viária básica e as intervenções viárias propostas para o transporte de carga em Salvador, e a seguir estão apresentadas as medidas de intervenção referentes ao:

- ordenamento das rotas de caminhões existentes;
- ordenamento do uso do sistema viário urbano;
- medidas de redução dos impactos nas áreas urbanas; e
- tendência de utilização de veículos leves.



Legenda:
Transporte de Carga

- Rota de Caminhões Existente
- Proposta de Implantação de Novas Vias / Duplicação
- Rede Viária para Transporte de Carga Urbana
- Proposta de Melhoria Viária
- Ferrovia Existente
- Proposta de Melhoria da Ferrovia
- Proposta de Melhoria de Conexões Viárias
- Área de interesse de Caminhões

Sistema Viário Proposto

- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II

Nota: O traçado ferroviário e viário
para Salvador é ilustrado
(não em escala)



TTEC

PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
Estudo do Transporte de Carga em Salvador

Proposta de Rede Viária Básica para Transporte de Carga e
Intervenções Viárias Propostas

S/Escala

Data
maio/00

Figura
4.1.1

4.1.1. Ordenamento das Rotas de Caminhões Existentes

Conforme analisado no capítulo 2 deste documento técnico, os principais corredores de transporte de carga estão caracterizados na Rod. BR 324, Av. San Martim/Vd. dos Motoristas/Vias de Calçada, pela Av. Bonocô/Túnel Américo Simas, além da Rod. BA 526, Via do Parafuso e Estr. do Coco que possibilitam o acesso às principais áreas de interesse de caminhões existentes em Salvador.

Cada qual apresenta diferentes tipos de impactos decorrentes da movimentação de caminhões e, assim, exigem intervenções específicas como seguem nos itens subseqüentes, propostas por acesso às principais áreas de interesse de caminhões existentes em Salvador.

Essas propostas abrangem basicamente as intervenções relativas à implantação de obras viárias com construção de nova via, ampliação de capacidade viária e melhoria de conexões existentes com a rodovia.

- **Proposta para o Acesso à Área Portuária**

Implantação de Obras Viárias

A defasagem entre a dinâmica do crescimento da cidade e a implantação de infraestrutura viária, tem condicionado o trânsito de caminhões em vias eminentemente urbanas que atravessam bairros com adensamento consolidado, como ocorrem nos eixos viários formados pela BR324/Av. San Martim/Vd. dos Motoristas/Vias de Calçada e pela BR324/Av. Bonocô/Túnel Américo Simas que se interligam na Área Portuária através do binário das avenidas Frederico Pontes e Oscar Pontes/Av. da França e permitem o acesso ao Porto e às áreas de comércio atacadista e varejista.

Conforme analisado no capítulo 2 deste relatório, essas duas rotas possuem grandes inconvenientes em atender ao trânsito de caminhões rodoviários com um volume significativo de veículos com mais de quatro eixos, sobretudo na questão da segurança de trânsito e do desempenho do sistema viário urbano, além do impacto no uso do solo lindeiro e na futura movimentação de passageiros a serem gerados pela Linha 1 de metrô prevista no eixo da Av. Bonocô.

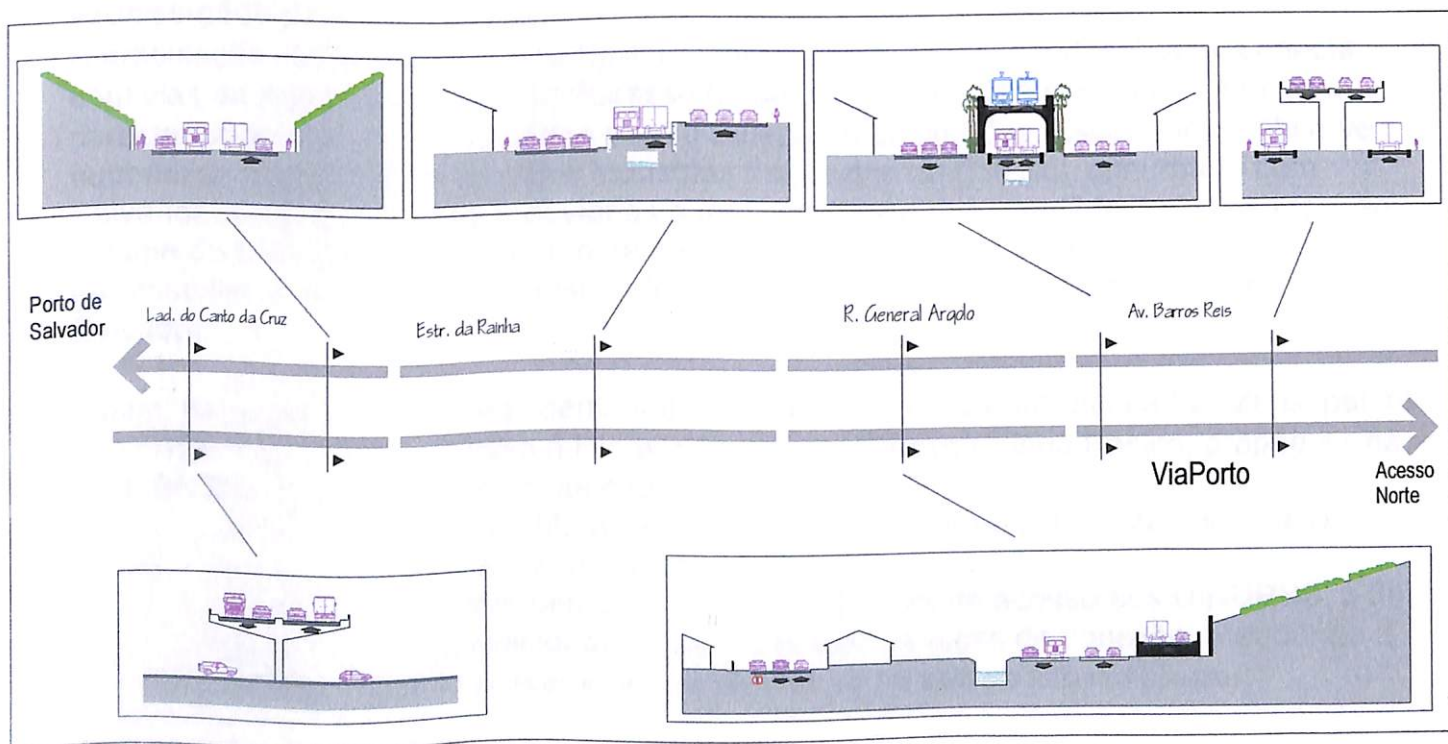
Com vistas a esses problemas e ao atendimento às necessidades de promover acessibilidade adequada ao Porto que possui um importante programa de ampliação de suas atividades, a PMS prevê a implantação de uma nova via, identificada como ViaPorto, que foi projetada para dar prioridade ao trânsito de caminhões, ligando diretamente a Rod. Br 324/Acesso Norte à Área Portuária através da diretriz viária sobre Av. Av. Barros Reis, Largo Dois Leões, Estrada da Rainha e Ladeira Canto da Cruz até conectar-se com o Porto de Salvador e com as avenidas Jequitaia, da França/Oscar

Pontes a fim de distribuir as viagens com destino/origem às áreas atacadistas de Calçada, Água de Meninos e Comércio.

Esse projeto contempla, em sua maior parte, uma pista segregada para o trânsito de caminhões, que se conjuga com faixas viárias para o tráfego geral, além de considerar a Linha 2 do Metrô pelo canteiro central da Av. Barros Reis, sobre a pista exclusiva de caminhões, prevista nos estudos de transporte da cidade.

A Figura 4.1.1.1 - Seções transversais da ViaPorto, ilustra as principais características físicas da via proposta.

Figura 4.1.1.1 – Características da ViaPorto Prevista



• Proposta de Acesso aos DINURBs

Implantação de Obras Viárias

A região dos DINURBs de Salvador, instalados em Valéria, Pirajá, Campinas, Retiro, Porto Seco e Águas Claras, geram viagens de caminhões com destino à toda cidade tendo em vista a concentração de centros de armazenagem e distribuição de cargas, além de algumas indústrias ali instaladas. Ainda existem alguns terrenos vazios regulamentados na LOUOS como ZS - zona de concentração de uso industrial, que poderão ser ocupados por indústrias e atividades terciárias de porte, e certamente gerarão aumento de circulação de veículos de carga, como também, do volume do tráfego geral.

Proposições para Rod. BR 324

A articulação dessa região com a cidade é efetuada pela Rod. BR 324 que se conecta com vias de acesso às áreas de interesse de caminhões, as quais possuem, em geral, características físicas inadequadas para o tráfego de caminhões. Essa rodovia absorve também as viagens geradas pelas indústrias instaladas na CIA Sul, conurbada com Salvador, além das viagens rodoviárias e metropolitanas que num futuro próximo terá seu volume de tráfego de caminhões incrementado, dada a previsão da inter-relação do pólo automobilístico industrial a ser instalado na RMS, em Camaçari, com o Porto de Salvador.

Assim, para atender às futuras demandas previstas e em concordância a Lei Municipal de nº 177/96, Art. 3º- § 1º- relativa à Hierarquização do Sistema Viário Básico, propõe-se na Rod. BR 324 classificada como via expressa a:

- construção das Vias Marginais à Rod. BR 324, como preconiza a lei – d) *Dar acesso à ocupação através de Via Marginal;*
- melhorias das conexões da rodovia com as vias de acesso aos DINURBS, a fim de aumentar a capacidade viária e adequar as alças de conexão, atendendo a lei – b) *Ter retornos e interseções em desnível,* e) *Ter controle total dos acessos;*

Propõe-se a construção das Vias Marginais à Rod. BR 324 a partir de pelo menos do entroncamento com a nova avenida Luis Eduardo Magalhães até a conexão com a Rod. Ba 526.

As conexões existentes com a rodovia apresentam condições físicas exíguas e assim, necessitarão adequações geométricas, principalmente com as melhorias das vias acessos e da construção das vias marginais.

Proposições para as Vias de Acesso aos DINURBs

Melhoria da Estr. Campinas – Pirajá e da Av. Aliomar Baleeiro

A Estrada Campinas–Pirajá, como eixo viário estruturador do setor, possui características físicas incompatíveis com sua função e com o zoneamento do uso do solo

que regulamenta a sua área lindeira para indústrias, comércio e serviços. A atual estrada apresenta descontinuidade de largura, variando de 6,0 a 12,0 metros, atende às demandas dos núcleos residenciais, além dos fluxos de trânsito com volumes significativos de gerados pelas indústrias e pela atividades terciárias.

Com base nessas análises e em outros planos e projetos regionais preconizados por outras entidades, viu-se a necessidade de ampliar a calha viária da estrada, adequando-a segundo as características físicas de uma via coletora I, como é especificada. Assim, a melhoria proposta para a Estrada Campinas–Pirajá consiste em ampliar a largura da via, para uma pista de rolamento de 13,0 metros para duas faixas de rolamento por sentido, e passeios públicos laterais com 2,5 metros de largura, completando uma faixa de domínio público de 18,0 metros, de acordo com a especificação exigida pela LOUOS.

Um dos fatores favoráveis à implantação de tais melhorias é a existência da reserva de faixa de domínio ao longo de praticamente toda a via, desde o Viaduto das Águas Claras até o entroncamento com a Rua Bambui, que minimizará a ocorrência de desapropriações. Não menos importante são as medidas de controle necessárias para manutenção da faixa de domínio desejada, impedindo as invasões, e o estabelecimento de uma política funcional e operacional da via.

Melhoria da Av. Aliomar Baleeiro

É a via de conexão entre a Estr. Campinas/Pirajá e a Rod. BR 324 mais importante da região dos DINURBs e faz parte da futura interligação viária regional, Orla a Orla, que ligará a região de Plataforma à Pituaçu.

Dessa forma, foi proposta a duplicação da atual via, que possui largura variando entre 10,0 e 14,0 metros, e uma faixa de domínio mínimo 18,0 metros. A proposição de melhoria deverá configurar duas pistas com 9,5 metros por sentido de circulação, separadas por canteiro central de no mínimo 1,5 metros, além de passeios públicos laterais de 3,0 metros.

• Proposta de Acesso ao CEASA e ao Terminal de Carga Aeroportuário

Duplicação das rodovias BA 526, BA 535 - Via do Parafuso e BA 099 - Estr. do Coco
As intervenções de aumento de capacidade viária propostas para essas rodovias classificadas como vias expressas, são basicamente para atender às articulações metropolitanas, a fim de atender ao futuro incremento de volume de tráfego metropolitano, sobretudo na troca de viagens entre Salvador e Camaçari, onde está prevista a implantação de pólo automobilístico industrial, que criará mais de cinco mil novos empregos e gerará importantes fluxos de transporte de carga da RMS. Além disso, deverá dar suporte às viagens inter-relacionadas com: o Terminal de Cargas Aeroportuário ora em ampliação; os setores industriais como CIA Sul e os DINURBs localizados junto à BR 324; e com os pólos geradores de tráfego instalados na BA 526 como CEASA e o Terminal de Cargas Mercocenter previsto.

Essas rotas apenas tangenciam a cidade do Salvador, no entanto as suas características físicas de pista simples, operando com uma faixa por sentido deverão ter, num futuro próximo, sua capacidade viária saturada. Haja visto, que a duplicação da pista da Estr. do Coco faz parte do programa investimentos a serem realizados pela empresa concessionária.

4.1.2. Ordenamento do Uso do Sistema Viário Urbano

Cada tipo de viagem, para fornecimento de cargas, possui suas características próprias, gerando diferentes graus de impacto no sistema viário e no meio urbano. Assim, é preciso identificar o perfil dessas viagens de caminhões, no que se refere ao:

- porte dos veículos;
- tipos de vias utilizadas;
- conhecimento das vias, por parte dos motoristas;
- interferência no desempenho e segurança do sistema viário;
- operação de c/d, tempo de duração;
- interferência no uso e ocupação do solo; etc.

Em Salvador, uma média de 79% do total de viagens pesquisadas são viagens geradas pelo comércio varejista, atacadista e consumidor que são realizadas predominantemente por caminhões de pequeno porte, desenvolvendo viagens urbanas e metropolitanas de curta distância para entrega em um só local com uma frequência diária e semanal dependendo dos produtos, como analisados nos capítulos anteriores. Os caminhões de grande porte também são presentes, principalmente para efetuar viagens relacionadas com o Porto de Salvador e CEASA.

Assim, para o ordenamento da circulação dos caminhões para o transporte de carga urbana estão propostas a seguir as medidas relacionadas à disciplina da circulação dos caminhões e medidas de organização da operação de c/d.

● Propostas para circulação de caminhões em vias urbanas

Em geral, os motoristas de caminhões de viagens urbanas e metropolitanas são conhecedores do sistema viário e utilizam as vias expressas e arteriais para o fornecimento dos produtos aos comércios varejistas e atacadista, além das vias coletoras para entregas diretamente aos consumidores.

Apesar de realizar viagens diárias e individualizadas, o grau de interferência da circulação de caminhões no trânsito urbano não chega a causar baixo desempenho na rede viária básica, exceção feita nas rotas de caminhões anteriormente identificadas, pois fazem parte do tráfego de passagem para abastecer os diversos estabelecimentos

distribuídos pela cidade, e ainda essas viagens ocorrem durante o dia todo, sem apresentar picos.

Outro conflito provocado pelo trânsito de caminhões é a ocorrência de acidentes, neste caso sob dois aspectos: geração de acidentes veiculares e a contaminação/poluição do meio urbano em função da falta de manutenção dos veículos.

Para reduzir os efeitos negativos provocados pela circulação dos caminhões, o poder público deve se instrumentar para validar as exigências e atribuições que o novo Código de Trânsito - CTB estabeleceu aos municípios. Assim, propõe-se as seguintes medidas:

- Adequação física das vias selecionadas para dar suporte ao trânsito de caminhões;
- Implantação de sinalização de trânsito para disciplinar a circulação e estacionamento de caminhões nas vias públicas;
- restrição de horário para circulação de caminhões nas situações relacionadas às horas-pico de trânsito do tráfego geral da cidade, em locais que apresentam problemas de desempenho e segurança de trânsito provocada pelos caminhões, nas áreas de preservação de patrimônio histórico, hospitalares, e outras áreas de uso especial;
- educação de trânsito aos usuários de caminhões, mostrando os efeitos e as causas geradas pelo não cumprimento da sinalização existente, principalmente no que se refere aos acidentes em que são envolvidos e aos problemas que geram na operação do tráfego pelo estacionamento irregular na via pública, pelas velocidades incompatíveis desenvolvidas;
- controle e fiscalização das velocidades desenvolvidas, das quantidades de emissão de poluentes atmosféricos, de ruídos; etc.

● **Propostas para operação de carga/descarga (c/d)**

Os maiores conflitos que ocorrem na operação de c/d de mercadorias e estacionamento são verificados pelo fornecimento ao comércio atacadista da Área Portuária e o comércio varejista instalado nos subcentros de bairros, onde os caminhões utilizam as vias públicas. Mesmo que esta operação seja de curta duração, a concentração de estabelecimentos acaba gerando problemas significativos no desempenho e segurança do trânsito, como analisado nos capítulos anteriores.

Para solucionar tais impactos nocivos ao meio urbano, é preciso buscar soluções operacionais de trânsito aliadas à regulamentação do uso da via e às exigências de espaços específicos para c/d feitas na LOUOS, como estão propostas a seguir.

Medidas de engenharia de tráfego

- implantação de estacionamento rotativo, conhecido como “zona marrom”; para operação de c/d dos veículos de transporte de carga na via pública, onde existem concentração de estabelecimentos que atraem e geram c/d de mercadorias durante horário comercial;
- restrição de horário para c/d, compatibilizando as necessidades, por parte do poder público, de manter fluidez do tráfego de passagem e a segurança da circulação dos pedestres e com o atendimento aos comerciantes;
- ordenamento / reserva de espaços para o estacionamento de veículos de transporte de carga.

Os locais a seguir relacionados são potenciais para a implantação das medidas de redução de interferências causadas pelo veículo de transporte de cargas. No entanto, é preciso desenvolver estudos específicos para cada área, a fim de elaborar projetos que garantam a segurança e a fluidez do trânsito e que ganhem respeito e credibilidade dos diversos usuários da via pública.

A Área Portuária é um dos principais locais onde os caminhões causam conflito no desempenho do sistema viário, competindo com grande volume de ônibus e automóveis, principalmente em Calçada, Água de Meninos e Comércio. Em Calçada, Península Itapagipe, além do comércio atacadista e atividades correlatas à geração de viagens de caminhões, consolidaram-se como importante subcentro de bairro, com diversas atividades comerciais, de serviços e educacionais de abrangência regional, que atraem também grande demanda de pedestres. Assim, em todas as vias dessa área os problemas de circulação e de estacionamento de caminhões terá que ser equacionado em conjunto com outras medidas de intervenção urbana planejadas por várias entidades.

Ao longo de determinadas vias onde estão, em geral, localizados subcentros de bairros, o conflito da operação de c/d também é verificado, junto às atividades comerciais ligadas ao abastecimento da população, comércio de materiais de construção e de peças automotivas. Algumas vias podem ser destacadas por tais conflitos, a saber:

- Av. Suburbana que permite acesso aos subcentros de Lobato/Joanes, Plataforma, Periperi e Paripe;
- Av. Dorival Caymmi que abastece os comércios de S. Cristóvão e Itapuã;
- R. Melo Moraes Filho em S. Caetano;
- Estr. da Liberdade que estrutura o bairro;
- R. Silveira Martins no Cabula;
- R. D. João VI em Brotas;
- Praça Mal. Deodoro, junto ao Mercado do Ouro, onde os caminhões estacionam;
- Em torno dos largos do Tanque, da Mariquita e Dois Leões; etc.

Revisão da legislação vigente

A **Lei Municipal de nº 4 230/90** proíbe operação de c/d de caminhões no horário entre 08:00 e 19:00 horas em determinadas vias da Área Central, vias do Centro Histórico, do bairro do Canela e do Comércio excetuando-se a pista direita da Av. França, podendo a critério da SETRAM eleger outros logradouros públicos. No entanto, recomenda-se a revisão desta lei, em função da necessidade de criar outros mecanismos de reordenamento do uso dessas vias mencionadas.

Por outro lado, o **Anexo 5 da LOUOS** – Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo do município, em seus itens 5.4.1.5 a 5.4.1.7 estabelece exigências de áreas de c/d, independentes do estacionamento de veículos, para os seguintes usos: *shopping center*, hipermercados; centros comerciais e empresariais; hospitais; centros de saúde e clínicas com internamento; e atividades do comércio atacadista / depósitos de médio e grande porte (área construída maior que 500 m²). No entanto, essa legislação não faz menção a outras atividades de menor porte e que estão disseminadas ao longo dos principais corredores de transporte urbano, sejam vias arteriais e/ou coletoras. Os conflitos observados atualmente indicam que esta lei deve ser reavaliada e complementada, de forma a corrigir tais problemas.

Tendo em vista que os horários de restrição da operação de c/d poderão ser adequados às necessidades de cada local, assim como nas exigências da LOUOS podem ser adotados parâmetros diferenciados dependendo do tipo de uso e porte dos estabelecimentos, propõe-se soluções diferenciadas para minimizar os conflitos da operação de c/d com o tráfego geral urbano.

Nesse sentido, na revisão dessas leis vigentes propõe-se a criação de mecanismos para:

- a implantação de estacionamento rotativo próprio para operação de c/d - “Zona Marrom”, a ser instalada em vias com concentração de estabelecimentos que exigem o abastecimento / fornecimento de mercadorias durante o horário comercial, como ocorre principalmente nas áreas atacadistas;
- a vinculação, nas exigências da LOUOS, dos tipos de usos e porte com as categorias de via onde poderão ser implantados estabelecimentos que exigem espaços próprios para operação de c/d.

4.1.3. Proposta de Medidas de Redução dos Impactos nas Áreas Urbanas

Os locais mais prejudicados pelo trânsito de caminhões em Salvador são as zonas de comércio atacadista da Área Portuária, alguns subcentros de bairros e o corredor da Av. San Martim / Lgo. do Tanque / Vd. dos Motoristas, que por falta de ordenação do uso desses espaços por caminhões têm levado a alto grau de impacto ao meio urbano,

causando deterioração do uso e ocupação do solo que provoca, muitas vezes, problemas de segurança pública, além de problemas de poluição sonora e atmosférica.

Assim, esses impactos podem ser reduzidos através das seguintes medidas:

- criação de via própria para rota de caminhões, integrada no desenho urbano dos setores interferidos e com tratamento paisagístico adequado, criando barreiras vegetais que servirá tanto para reduzir o impacto visual como a poluição sonora e ambiental;
- estabelecimento de critérios para inserção de uma via prioritária para a circulação de caminhões, levando-se em conta a legibilidade dos espaços urbanos aliada ao desenho do traçado viário, a fim de que a nova via não venha criar barreira física dividindo o tecido urbano;
- controle de uso e ocupação do solo ao longo das rotas de caminhões, para que os acessos aos estabelecimentos lindeiros não venham ser prejudicados;
- controle nas travessias de pedestres, devendo ser implantados dispositivos de segurança de trânsito como transposição em desnível, iluminação específica nas travessias de pedestres, etc.;
- utilização de veículos leves - utilitários e vans para fornecimento de mercadorias em áreas de patrimônio histórico, áreas de pedestres, área central, etc.

4.1.4. Tendências de Utilização de Veículos Leves para Transporte de Carga Urbana



Os problemas de congestionamento de trânsito nas cidades de grande e médio portes, tem trazido inovações nas indústrias de veículos, a fim de atender ao pequeno varejo e para entregas rápidas de baixo volume de carga e buscar novas alternativas de logística operacional para o transporte de carga.

Segundo Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, na década de 90 houve um crescimento vertiginoso de vendas de *pick-ups* e *vans* como mostra o gráfico.

Certamente essa forma operacional de distribuição de mercadorias já está sendo adotada, a exemplo da maioria das cargas aéreas que são retiradas por utilitários, e com maior lógica devem também ser distribuídas por esses veículos ou

até de menor porte, através de serviços de *moto-boys* tão comuns atualmente.

Mesmo assim, ainda se verifica uma incidência muito grande de viagens individualizadas realizadas por caminhões com frequência diária efetuando uma só entrega. Para reduzir esse tipo de viagem é preciso que a municipalidade promova reuniões com as empresas transportadoras e indústrias para buscar soluções conjuntas, a fim de tornar a movimentação de cargas urbanas menos problemática na operação do trânsito urbano.

Assim, propõe-se as seguintes medidas:

- racionalização da utilização da frota, através de programação do fornecimento de mercadorias;
- incentivar o uso de veículos leves para o transporte de cargas urbanas, principalmente para distribuição de produtos de alto consumo nos comércios varejistas, como cigarros, biscoitos, etc.;
- restringir o uso de caminhões para fornecimento de mercadorias em áreas de preservação de patrimônio histórico, área central e outros locais com grande volume de circulação de pedestres.

4.2. INTEGRAÇÃO INTERMODAL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE CARGA

Estão aqui propostas as recomendações relativas à implantação de novos terminais de cargas e a integração intermodal, a fim de aproveitar o potencial econômico de Salvador e de sua região metropolitana.

4.2.1. Terminais de Cargas

A construção de novos terminais de carga para abastecer a cidade de Salvador não é indicada dada as características de predominância de viagens de caminhões percorrendo curtas distâncias, com características urbanas e metropolitanas que abrangem cerca de 79% do total de viagens pesquisadas, sem contar com as viagens metropolitanas e rodoviárias ligadas ao CEASA.

No entanto, a proposta de criação do Terminal de Cargas - Mercocenter poderá ser estratégica para dar apoio logístico ao crescimento da demanda de exportação e importação prognosticados tanto pela INFRAERO que gerencia o Terminal de Cargas Aeroportuário, bem como pela CODEBA que atua no Porto de Salvador.

A localização do futuro Terminal Mercocenter, junto ao CEASA na Rod. BA 526, também é favorável pois é de fácil acesso das rodovias BR 324, BA 535 e BA 099 de onde vêm as mercadorias. Além disso, por tangenciar o município do Salvador praticamente não deverá interferir na operação de trânsito da cidade e, ainda poderá atender aos motoristas autônomos, que hoje ficam estacionados nos postos de serviços da Rod. BR 324 a espera de novas cargas para aproveitar as viagens de retorno.

4.2.2. Terminais de Cargas de Integração Intermodal

Sob o ponto de vista regional, a integração intermodal é altamente recomendada.

O Porto de Salvador estará especializada para a movimentação de cargas em *containers* com capacidade para movimentar 3,6 milhões de toneladas de cargas que correspondem a 240 mil *containers*, quando atualmente são movimentados cerca de 60 mil *containers*/ano. O Porto de Aratu e outros portos privados continuarão a atender às cargas graneleiras.

Hoje, a integração no Porto de Salvador é realizada somente por modo rodoviário, como é predominante em quase todas as regiões do país. Todavia, é importante que a

integração da ferrovia no sistema marítimo seja incentivada, pois deverá fomentar a expansão dos serviços de importação e exportação de abrangência nacional e internacional. Na situação atual o transporte de carga ferroviário, através da FCA – Ferrovia Centro/Atlântica não opera no município do Salvador, ainda que essa empresa concessionária- tenha por contrato a possibilidade de utilização da infra-estrutura pertencente à CBTU/PMS para integrar com o Porto de Salvador. No entanto, as condições físicas da infra-estrutura existente entre Mapele e Paripe, sob responsabilidade da FCA, e do trecho até o Porto são precárias, e para recuperá-la se faz necessário investimento significativo, o que segundo os técnicos da empresa ainda não oferece viabilidade econômica pela quantidade de cargas potenciais a ser transportada.

A operação da FCA - Ferrovia Centro/Atlântica, apenas tangencia o município, passando na RMS – Região Metropolitana de Salvador, especificamente nos municípios de Candeias, Mapele, Simões Filho e Dias D'Ávila. Constitui-se na principal ligação ferroviária da Região Sudeste com as Regiões Nordeste e Centro - Oeste do país. Proporciona, através de seus 7.288 km, acesso direto ao Porto de Aratu (BA), Vitória e Tubarão (ES), Angra dos Reis e Rio de Janeiro (RJ) e Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), no Rio São Francisco, interligando diretamente seis estados, além de manter um contrato com a malha paulista e conexão com as demais ferrovias brasileiras. Outro aspecto importante a destacar é que esta rede também possui parcerias com outros modais, permitindo assim, ainda que restrita, maior integração do sistema de transporte de carga no país.

Visto isto, propõe-se que na política de modernização do Porto de Salvador seja incluída a possibilidade de integrar-se com o subsistema ferroviário, que mostra possuir grande permeabilidade pelo país, assim como poderá absorver parte das cargas a serem geradas pelo pólo automobilístico previsto em Camaçari.

Por outro lado, esse pólo automobilístico previsto também poderá incrementar a movimentação do Terminal de Cargas Aeroportuário, que já possui suas dependências ampliadas para absorver novos afluxos de mercadorias.

ANEXO

Anexo A.1 – Contagem Volumétrica Classificada de Veículos

Anexo A.2 – Matrizes Origem/Destino

Anexo A.3 – Correspondência de Zoneamento

Anexo A.4 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino

Anexo A.5 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Viagens

Anexo A.6 – Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

Anexo A.7 – Análise de Estacionamento por Macrozoneamento

Anexo A.8 – Análise por Total de Postos Pesquisados

Os anexos a seguir apresentam tabelas contendo dados utilizados nos capítulos 1 e 2 deste relatório, respectivamente a “Caracterização do Sistema Atual de Transporte de Carga por Caminhões em Salvador”, e a “Análise dos Impactos Gerados pelos Caminhões em Salvador”. Tais tabelas encontram-se agrupadas por assunto, nos seguintes anexos:

- **Anexo A.1**

- Contagem Volumétrica Classificada de Veículos, valores desacomulados a cada 15 minutos e Flutuação Horária de Volume de Caminhões, tabela A.1.1 até tabela A.1.16;

- **Anexo A.2 – Matrizes Origem/Destino**

- Matrizes Origem/Destino por Macrozonas, tabela A.2.1.1 até tabela A.2.1.8
- Matrizes Origem/Destino por Zoneamento da pesquisa O/D 95, tabela A.2.2.1 até tabela A.2.2.8;

- **Anexo A.3**

- Correspondência de Zoneamento entre Macrozoneamento de Análise e O/D 95, tabela A.3.1;

- **Anexo A.4**

- Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozona de Destino, tabela A.4.1 até tabela A.4.8;

- **Anexo A.5**

- Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Viagens, tabela A.5.1 até tabela A.5.8;

- **Anexo A.6**

- Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega, tabela A.6.1 até tabela A.6.8;

- **Anexo A.7**

- Análise de Estacionamento por Macrozoneamento, tabela A.7.1 até tabela A.7.8;

- **Anexo A.8 – Análise por Total de Postos Pesquisados**

- Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões, tabela A.8.1;
- Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozonas de Destino, tabela A.8.2;
- Locais Onde os Caminhões Estacionaram, tabela A.8.3;
- Análise da O/D de Todas as Viagens de Caminhões Pesquisadas, tabela A.8.4.

TABELA A.1.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	1	1	-	-	-	-	2
06:30	6	2	-	-	-	-	8
06:45	9	3	-	-	-	-	12
07:00	9	2	-	-	-	-	11
07:15	7	1	-	-	-	-	8
07:30	11	2	-	-	5	-	18
07:45	14	4	-	-	1	-	19
08:00	5	-	-	-	3	-	8
08:15	10	3	-	-	-	-	13
08:30	5	-	-	-	-	-	5
08:45	13	1	-	-	-	-	14
09:00	13	5	-	1	2	-	21
09:15	17	-	-	-	1	-	18
09:30	10	-	-	-	1	-	11
09:45	15	2	-	-	2	-	19
10:00	10	1	-	1	-	-	12
10:15	12	2	-	-	-	-	14
10:30	19	1	-	-	-	-	20
10:45	10	-	-	-	-	-	10
11:00	12	4	-	1	-	-	17
11:15	19	4	-	1	-	-	24
11:30	10	-	1	1	-	-	12
11:45	14	-	-	1	-	-	15
12:00	9	1	-	1	-	-	11
12:15	16	5	-	1	-	-	22
12:30	18	3	-	1	-	-	22
12:45	8	-	-	-	-	-	8
13:00	15	3	-	-	-	-	18
13:15	6	3	-	1	1	-	11
13:30	13	2	-	-	1	-	16
13:45	14	1	-	-	-	-	15
14:00	8	1	-	-	1	-	10
14:15	11	2	1	1	-	-	15
14:30	8	5	-	-	-	-	13
14:45	13	-	-	-	-	-	13
15:00	7	5	-	-	-	-	12
15:15	7	2	-	2	-	-	11
15:30	9	3	1	-	-	-	13
15:45	10	2	-	-	-	-	12
16:00	14	1	-	-	-	-	15
16:15	15	1	-	-	-	-	16
16:30	9	1	-	-	-	-	10
16:45	16	1	-	2	-	-	19
17:00	15	-	-	-	-	-	15
17:15	21	6	-	-	-	-	27
17:30	16	1	-	2	-	-	19
17:45	9	1	-	-	-	-	10
18:00	11	1	-	-	-	-	12
18:15	5	1	-	2	-	-	8
18:30	10	1	-	-	-	-	11
18:45	9	1	-	2	-	-	12
19:00	8	-	-	-	-	-	8
Total	581	92	3	21	18	-	715
%	81,3%	12,9%	0,4%	2,9%	2,5%	0,0%	

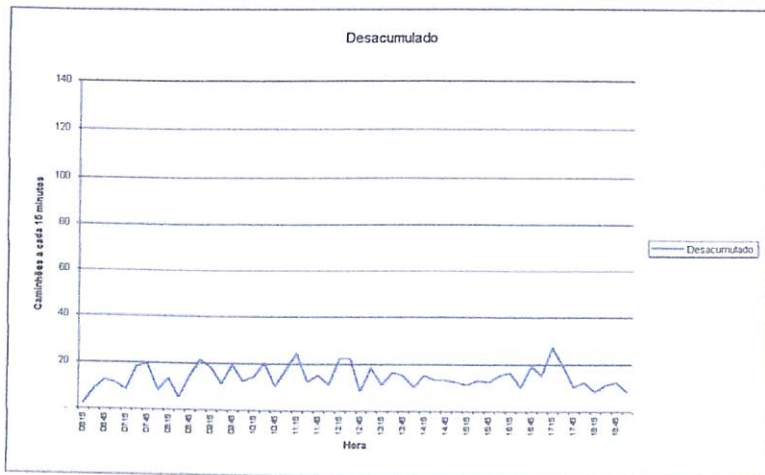


TABELA A.1.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	25	8	-	-	-	-	33
07:15	31	8	-	-	-	-	39
07:30	36	8	-	-	5	-	49
07:45	41	9	-	-	6	-	56
08:00	37	7	-	-	0	-	53
08:15	40	9	-	-	9	-	58
08:30	34	7	-	-	4	-	45
08:45	33	4	-	-	3	-	40
09:00	41	9	-	1	2	-	53
09:15	48	6	-	1	3	-	58
09:30	53	6	-	1	4	-	64
09:45	55	7	-	1	6	-	69
10:00	52	3	-	1	4	-	60
10:15	47	5	-	1	3	-	56
10:30	56	6	-	1	2	-	65
10:45	51	4	-	1	-	-	56
11:00	53	7	-	1	-	-	61
11:15	60	0	-	2	-	-	71
11:30	51	8	1	3	-	-	63
11:45	55	8	1	4	-	-	68
12:00	52	5	1	4	-	-	62
12:15	49	6	1	4	-	-	60
12:30	57	9	-	4	-	-	70
12:45	51	9	-	3	-	-	63
13:00	57	11	-	2	-	-	70
13:15	47	9	-	2	1	-	59
13:30	42	8	-	1	2	-	53
13:45	48	9	-	1	2	-	60
14:00	41	7	-	1	3	-	52
14:15	46	6	1	1	2	-	56
14:30	41	9	1	1	1	-	53
14:45	40	8	1	1	1	-	51
15:00	39	12	1	1	-	-	53
15:15	35	12	-	2	-	-	49
15:30	38	10	1	2	-	-	49
15:45	33	12	1	2	-	-	48
16:00	40	8	1	2	-	-	51
16:15	48	7	1	-	-	-	56
16:30	48	5	-	-	-	-	53
16:45	54	4	-	2	-	-	60
17:00	55	3	-	2	-	-	60
17:15	61	8	-	2	-	-	71
17:30	68	8	-	4	-	-	80
17:45	61	8	-	2	-	-	71
18:00	57	0	-	2	-	-	68
18:15	41	4	-	4	-	-	49
18:30	35	4	-	2	-	-	41
18:45	35	4	-	4	-	-	43
19:00	32	3	-	4	-	-	38

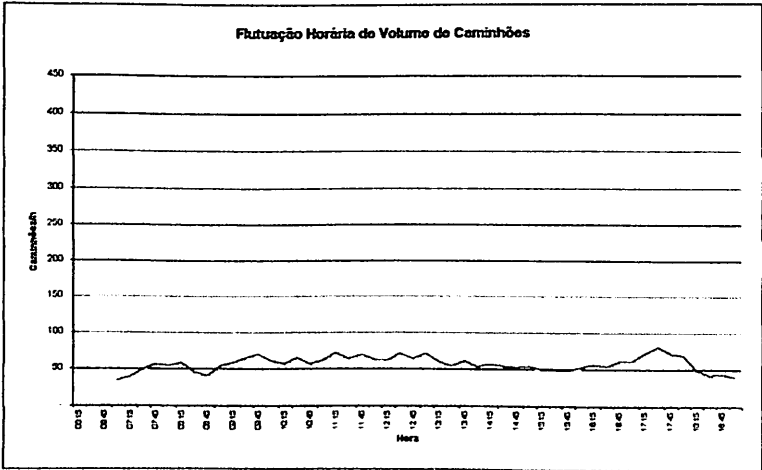


TABELA A.1.3
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	7	-	-	-	-	-	7
06:30	11	-	-	1	-	-	12
06:45	3	-	1	-	-	-	4
07:00	16	6	-	2	-	-	24
07:15	7	1	-	1	-	-	9
07:30	6	4	-	3	1	-	14
07:45	11	2	1	2	1	-	17
08:00	9	5	-	-	-	-	14
08:15	11	2	-	1	-	-	14
08:30	11	1	1	-	-	-	13
08:45	6	2	-	-	-	-	8
09:00	14	8	-	1	-	-	23
09:15	20	2	-	1	-	-	23
09:30	15	3	-	1	-	-	19
09:45	15	6	-	1	-	-	22
10:00	20	3	-	-	-	-	23
10:15	18	5	-	3	-	-	26
10:30	14	4	-	-	-	-	18
10:45	17	1	-	-	-	-	18
11:00	12	2	-	2	-	-	16
11:15	13	3	-	1	-	-	17
11:30	14	8	1	1	-	-	24
11:45	18	7	-	2	1	-	28
12:00	15	3	-	-	-	-	18
12:15	17	7	-	1	-	-	25
12:30	14	4	-	2	-	-	20
12:45	14	1	-	2	-	-	18
13:00	9	-	2	-	-	-	11
13:15	13	3	2	2	-	-	20
13:30	11	8	1	1	1	-	22
13:45	8	4	-	-	-	-	10
14:00	14	4	-	1	-	-	19
14:15	11	4	-	1	-	-	17
14:30	15	2	2	2	-	-	21
14:45	15	5	-	1	-	-	21
14:55	16	-	-	1	-	-	17
15:00	12	2	1	2	-	-	17
15:15	19	4	1	3	-	-	27
15:30	18	3	-	2	-	-	23
15:45	15	3	1	1	-	-	20
16:00	11	3	-	3	1	-	18
16:15	18	9	-	1	-	-	28
16:30	15	3	-	3	-	-	21
16:45	12	2	-	3	-	-	17
17:00	12	4	-	1	-	-	17
17:15	17	5	2	1	-	-	25
17:30	17	3	2	2	-	-	24
17:45	12	6	-	1	-	-	19
18:00	8	2	-	4	-	-	14
18:15	9	-	3	-	-	-	12
18:30	13	-	1	4	-	-	18
18:45	7	2	-	1	-	-	10
19:00	13	3	-	1	-	-	17
Total	671	170	23	69	5	-	838
%	71,5%	18,1%	2,5%	7,4%	0,5%	0,0%	

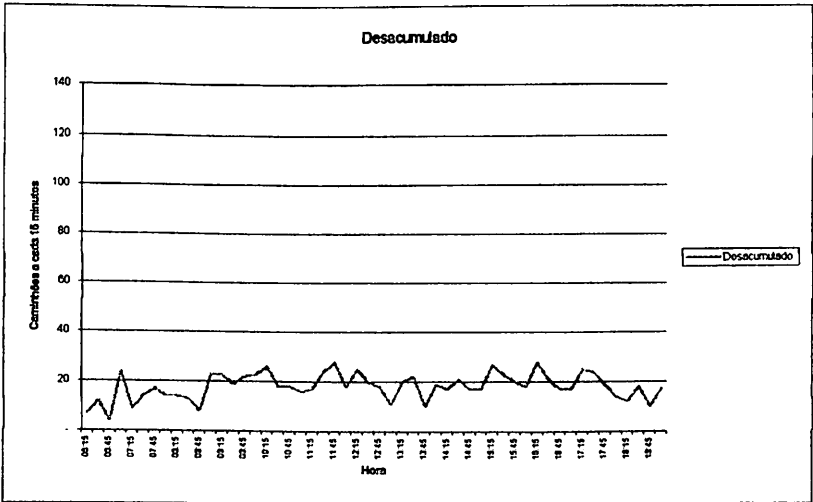


TABELA A.1.4
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	37	6	1	3	-	-	47
07:15	37	7	1	4	-	-	49
07:30	32	11	1	6	1	-	51
07:45	40	13	1	8	2	-	64
08:00	33	12	1	6	2	-	54
08:15	37	13	1	6	2	-	59
08:30	42	10	2	3	1	-	58
08:45	37	10	1	1	-	-	49
09:00	42	13	1	2	-	-	58
09:15	51	13	1	2	-	-	67
09:30	55	15	-	3	-	-	73
09:45	64	19	-	4	-	-	87
10:00	70	14	-	3	-	-	87
10:15	68	17	-	5	-	-	90
10:30	67	18	-	4	-	-	89
10:45	69	13	-	3	-	-	85
11:00	61	12	-	5	-	-	78
11:15	56	10	-	3	-	-	69
11:30	56	14	1	4	-	-	75
11:45	57	20	1	6	1	-	85
12:00	60	21	1	4	1	-	87
12:15	64	25	1	4	1	-	95
12:30	64	21	-	5	-	-	91
12:45	60	15	1	5	-	-	81
13:00	54	12	3	5	-	-	74
13:15	50	8	5	6	-	-	69
13:30	47	12	6	5	1	-	71
13:45	39	15	5	3	1	-	63
14:00	44	19	3	4	1	-	71
14:15	42	18	3	4	1	-	68
14:30	46	15	2	4	-	-	67
14:45	56	11	2	5	-	-	74
15:00	54	9	3	6	-	-	72
15:15	62	11	2	7	-	-	82
15:30	65	9	2	8	-	-	84
15:45	64	12	3	8	-	-	87
16:00	63	13	2	9	1	-	88
16:15	62	18	1	7	1	-	88
16:30	59	18	1	8	1	-	87
16:45	56	17	-	10	1	-	84
17:00	57	18	-	8	-	-	83
17:15	56	14	2	8	-	-	80
17:30	58	14	4	7	-	-	83
17:45	58	18	4	5	-	-	85
18:00	54	16	4	6	-	-	82
18:15	46	11	5	7	-	-	69
18:30	42	8	4	9	-	-	63
18:45	37	4	4	9	-	-	54
19:00	42	5	4	6	-	-	57

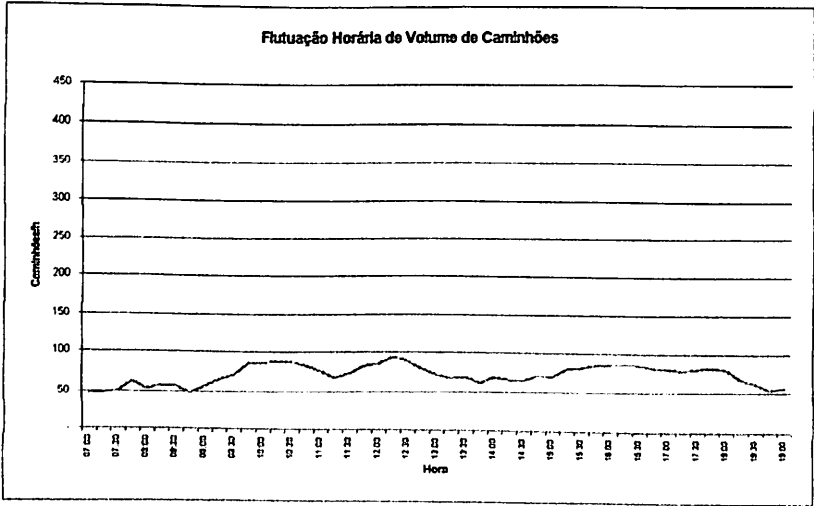


TABELA A.1.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

Comércio (1) - Sentido Comércio / Calçada

Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	2	-	-	2	-	-	4
06:30	2	3	-	-	-	-	5
06:45	3	6	-	1	1	-	11
07:00	1	9	-	3	-	-	13
07:15	11	3	-	5	-	-	19
07:30	6	1	-	3	-	-	10
07:45	6	3	-	3	-	-	12
08:00	11	8	1	5	-	-	25
08:15	8	4	2	5	-	-	19
08:30	9	2	1	4	-	-	16
08:45	15	6	1	4	-	-	26
09:00	10	6	6	4	1	-	27
09:15	19	9	1	2	-	-	31
09:30	7	6	1	3	-	-	17
09:45	19	2	-	1	-	-	22
10:00	6	3	1	5	1	-	16
10:15	16	5	1	4	-	-	26
10:30	11	3	-	1	-	-	15
10:45	13	5	-	4	-	-	22
11:00	12	6	-	6	-	-	24
11:15	14	3	1	9	1	-	28
11:30	15	2	-	7	-	-	24
11:45	18	-	1	5	-	-	24
12:00	14	4	1	2	-	-	21
12:15	8	3	-	3	-	-	14
12:30	12	6	-	2	-	-	20
12:45	14	4	1	2	-	-	21
13:00	13	3	-	1	-	-	17
13:15	18	3	-	3	-	-	24
13:30	14	7	-	5	-	-	26
13:45	18	8	-	2	-	-	28
14:00	11	2	1	8	1	-	23
14:15	15	4	1	-	-	-	20
14:30	11	8	1	-	-	-	20
14:45	11	1	-	2	-	-	14
15:00	7	4	-	6	1	-	18
15:15	10	5	-	5	-	-	20
15:30	22	3	3	-	-	-	28
15:45	14	4	-	4	-	-	22
16:00	11	2	-	5	-	-	18
16:15	13	2	2	5	-	-	22
16:30	5	4	2	3	-	-	14
16:45	14	6	3	3	1	-	27
17:00	19	6	-	4	-	-	29
17:15	19	6	1	2	-	-	28
17:30	12	3	-	7	-	-	22
17:45	11	4	-	5	-	-	20
18:00	8	3	2	1	-	-	14
18:15	12	3	-	4	-	-	19
18:30	9	-	-	4	-	-	13
18:45	9	5	-	4	-	-	18
19:00	4	-	-	4	-	-	12
Total	592	212	35	182	7	-	1.028
%	57,6%	20,6%	3,4%	17,7%	0,7%	0,0%	

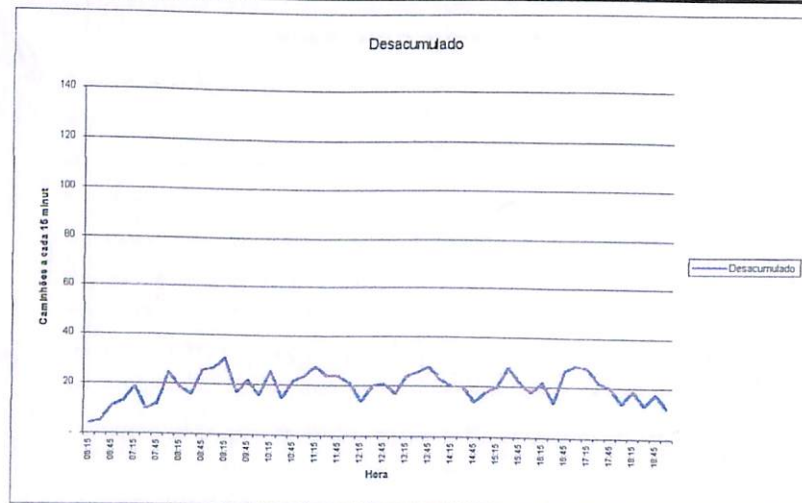


TABELA A.1.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Comércio (1) - Sentido Comércio / Calçada
Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	8	18	-	6	1	-	33
07:15	17	21	-	9	1	-	48
07:30	21	19	-	12	1	-	53
07:45	24	16	-	14	-	-	54
08:00	34	15	1	16	-	-	66
08:15	31	16	3	16	-	-	66
08:30	34	17	4	17	-	-	72
08:45	43	20	5	18	-	-	86
09:00	42	18	10	17	1	-	88
09:15	53	23	9	14	1	-	100
09:30	51	27	9	13	1	-	101
09:45	55	23	8	10	1	-	97
10:00	51	20	3	11	1	-	86
10:15	48	16	3	13	1	-	81
10:30	52	13	2	11	1	-	79
10:45	46	16	2	14	1	-	79
11:00	52	19	1	15	-	-	87
11:15	50	17	1	20	1	-	89
11:30	54	16	1	26	1	-	98
11:45	59	11	2	27	1	-	100
12:00	61	9	3	23	1	-	97
12:15	55	9	2	17	-	-	83
12:30	52	13	2	12	-	-	79
12:45	48	17	2	9	-	-	76
13:00	47	16	1	8	-	-	72
13:15	57	16	1	8	-	-	82
13:30	59	17	1	11	-	-	88
13:45	63	21	-	11	-	-	95
14:00	61	20	1	18	1	-	101
14:15	58	21	2	15	1	-	97
14:30	55	22	3	10	1	-	91
14:45	48	15	3	10	1	-	77
15:00	44	17	2	8	1	-	72
15:15	39	18	1	13	1	-	72
15:30	50	13	3	13	1	-	80
15:45	53	16	3	15	1	-	88
16:00	57	14	3	14	-	-	88
16:15	60	11	5	14	-	-	90
16:30	43	12	4	17	-	-	76
16:45	43	14	7	16	1	-	81
17:00	51	18	7	15	1	-	92
17:15	57	22	6	12	1	-	98
17:30	64	21	4	16	1	-	106
17:45	61	19	1	18	-	-	99
18:00	50	16	3	15	-	-	84
18:15	43	13	2	17	-	-	75
18:30	40	10	2	14	-	-	66
18:45	38	11	2	13	-	-	64
19:00	34	12	-	16	-	-	62

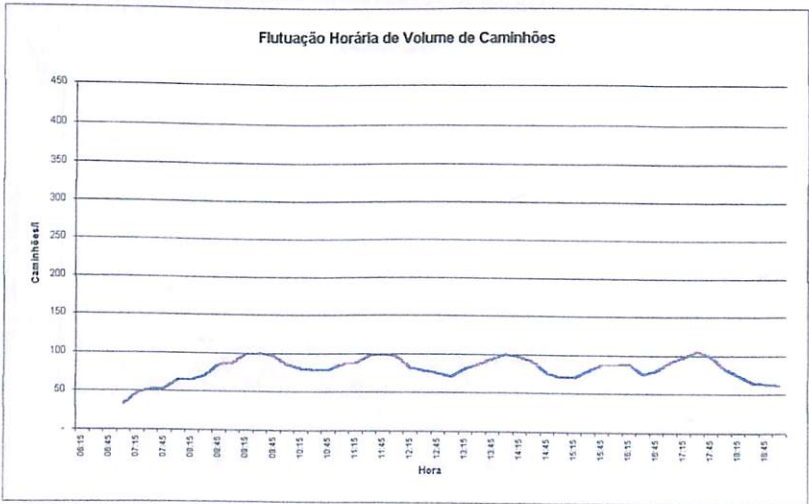


TABELA A.1.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Comércio (2) - Sentido Calçada / Comércio
Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	4	-	-	2	-	-	6
06:30	6	5	-	-	1	-	12
06:45	11	3	-	3	-	-	17
07:00	16	2	-	-	1	-	19
07:15	9	3	-	-	-	-	12
07:30	16	8	-	5	-	-	29
07:45	14	2	-	1	-	-	17
08:00	19	5	-	3	-	-	27
08:15	9	3	1	5	-	-	18
08:30	14	1	-	3	1	-	19
08:45	16	1	2	1	1	-	21
09:00	22	3	-	6	-	-	31
09:15	22	2	-	4	-	-	28
09:30	15	2	-	1	-	-	18
09:45	22	8	-	2	-	-	32
10:00	17	5	-	1	1	-	24
10:15	18	2	-	4	1	-	25
10:30	15	1	1	3	-	-	20
10:45	19	7	-	5	-	-	31
11:00	15	3	-	5	-	-	23
11:15	19	7	-	6	-	-	32
11:30	17	8	2	3	1	-	31
11:45	23	8	2	3	1	-	37
12:00	13	6	-	2	1	-	22
12:15	14	5	-	1	-	-	20
12:30	11	1	1	4	-	-	17
12:45	19	4	-	2	1	-	26
13:00	7	4	-	-	1	-	12
13:15	8	-	1	1	-	-	10
13:30	16	7	-	4	-	-	27
13:45	15	7	1	4	-	-	27
14:00	13	7	-	3	-	-	23
14:15	14	3	-	7	1	-	25
14:30	16	9	-	6	-	-	31
14:45	24	3	1	3	-	-	31
15:00	24	9	-	3	-	-	36
15:15	18	4	-	1	-	-	23
15:30	13	1	2	7	-	-	23
15:45	20	6	-	10	-	-	36
16:00	11	8	1	6	1	-	27
16:15	22	2	1	10	-	-	35
16:30	18	5	1	8	-	-	32
16:45	27	10	1	5	1	-	44
17:00	12	3	-	17	-	-	32
17:15	20	6	-	5	-	-	31
17:30	18	5	2	15	1	-	41
17:45	8	8	2	6	1	-	25
18:00	13	8	-	9	1	-	31
18:15	12	4	-	9	-	-	25
18:30	5	1	-	7	-	-	13
18:45	11	2	-	8	-	-	21
19:00	8	1	-	4	-	-	13
Total	788	228	22	233	17	-	1.288
%	61,2%	17,7%	1,7%	18,1%	1,3%	0,0%	

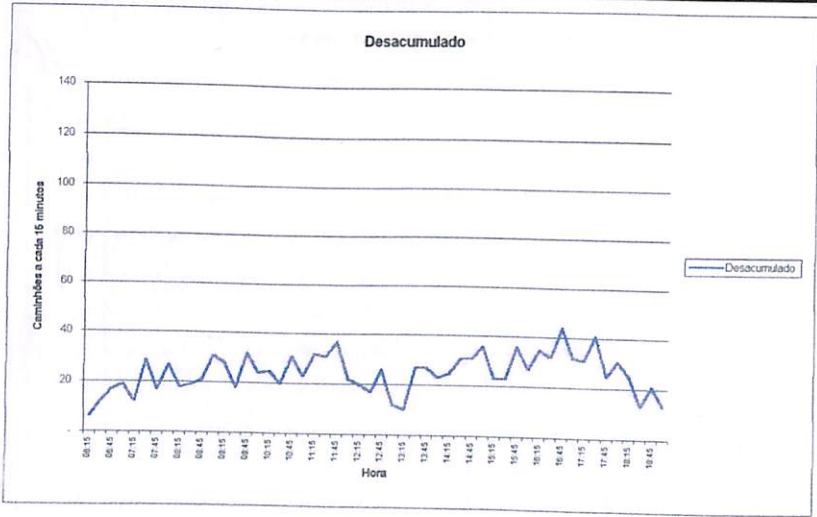


TABELA A.1.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
Comércio (2) - Sentido Calçada / Comércio
Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	37	10	-	5	2	-	54
07:15	42	13	-	3	2	-	60
07:30	52	16	-	8	1	-	77
07:45	55	15	-	6	1	-	77
08:00	58	18	-	9	-	-	85
08:15	58	18	1	14	-	-	91
08:30	56	11	1	12	1	-	81
08:45	58	10	3	12	2	-	85
09:00	61	8	3	15	2	-	89
09:15	74	7	2	14	2	-	99
09:30	75	8	2	12	1	-	98
09:45	81	15	-	13	-	-	109
10:00	76	17	-	8	1	-	102
10:15	72	17	-	8	2	-	99
10:30	72	16	1	10	2	-	101
10:45	69	15	1	13	2	-	100
11:00	67	13	1	17	1	-	99
11:15	68	18	1	19	-	-	106
11:30	70	25	2	19	1	-	117
11:45	74	26	4	17	2	-	123
12:00	72	29	4	14	3	-	122
12:15	67	27	4	9	3	-	110
12:30	61	20	3	10	2	-	96
12:45	57	16	1	9	2	-	85
13:00	51	14	1	7	2	-	75
13:15	45	9	2	7	2	-	65
13:30	50	15	1	7	2	-	75
13:45	46	18	2	9	1	-	76
14:00	52	21	2	12	-	-	87
14:15	58	24	1	18	1	-	102
14:30	58	26	1	20	1	-	106
14:45	67	22	1	19	1	-	110
15:00	78	24	1	19	1	-	123
15:15	82	25	1	13	-	-	121
15:30	79	17	3	14	-	-	113
15:45	75	20	2	21	-	-	118
16:00	62	19	3	24	1	-	109
16:15	66	17	4	33	1	-	121
16:30	71	21	3	34	1	-	130
16:45	78	25	4	29	2	-	138
17:00	79	20	3	40	1	-	143
17:15	77	24	2	35	1	-	139
17:30	77	24	3	42	2	-	148
17:45	58	22	4	43	2	-	129
18:00	59	27	4	35	3	-	128
18:15	51	25	4	39	3	-	122
18:30	38	21	2	31	2	-	94
18:45	41	15	-	33	1	-	90
19:00	36	8	-	28	-	-	72

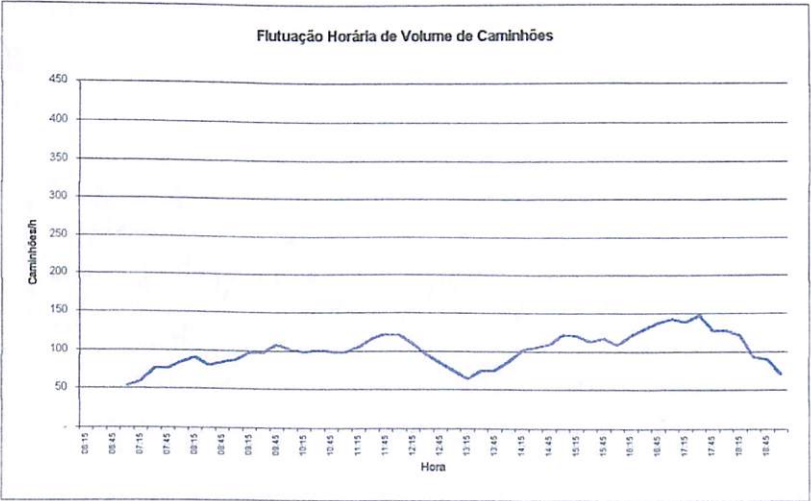


TABELA A.1.9

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	12	20	1	7	-	-	40
06:30	22	28	-	6	-	-	56
06:45	42	41	-	20	-	-	103
07:00	53	17	-	14	-	-	84
07:15	54	16	2	10	-	-	82
07:30	56	21	1	6	-	-	84
07:45	75	15	2	11	-	-	103
08:00	63	23	4	8	-	-	118
08:15	79	19	1	9	-	-	108
08:30	68	21	3	6	-	-	98
08:45	41	17	1	8	-	-	67
09:00	44	20	1	4	-	-	69
09:15	50	19	-	5	-	-	74
09:30	34	13	-	4	1	-	52
09:45	37	15	-	10	-	-	62
10:00	49	25	-	15	-	-	89
10:15	34	25	2	8	-	-	69
10:30	38	9	-	1	-	-	48
10:45	37	16	2	9	-	-	64
11:00	44	23	2	9	-	-	78
11:15	44	17	1	8	1	-	71
11:30	41	7	2	8	-	-	58
11:45	34	14	-	6	-	-	54
12:00	23	13	-	11	-	-	47
12:15	38	13	1	9	-	-	61
12:30	28	15	3	2	-	-	48
12:45	31	9	-	5	-	-	45
13:00	26	12	2	5	-	-	45
13:15	24	15	2	4	-	-	45
13:30	22	10	2	9	1	-	44
13:45	37	14	1	6	-	-	58
14:00	33	15	-	4	-	-	52
14:15	47	18	-	5	-	-	70
14:30	40	14	-	8	-	-	62
14:45	32	17	1	3	1	-	54
15:00	32	13	-	7	-	-	52
15:15	47	19	3	4	-	-	73
15:30	42	18	-	3	-	-	63
15:45	40	15	1	3	-	-	59
16:00	26	14	1	4	-	-	45
16:15	45	9	1	10	-	-	65
16:30	42	16	-	8	1	-	67
16:45	39	11	4	7	-	-	61
17:00	32	7	-	5	-	-	44
17:15	39	19	2	5	-	-	65
17:30	37	11	1	6	-	-	55
17:45	36	11	1	7	-	-	55
18:00	32	15	1	2	1	-	51
18:15	38	8	1	-	-	-	47
18:30	29	7	-	6	-	-	42
18:45	21	10	-	1	-	-	32
19:00	21	14	-	4	-	-	39
Total	2.050	823	53	345	6	-	3.277
%	62,6%	25,1%	1,6%	10,5%	0,2%	0,0%	

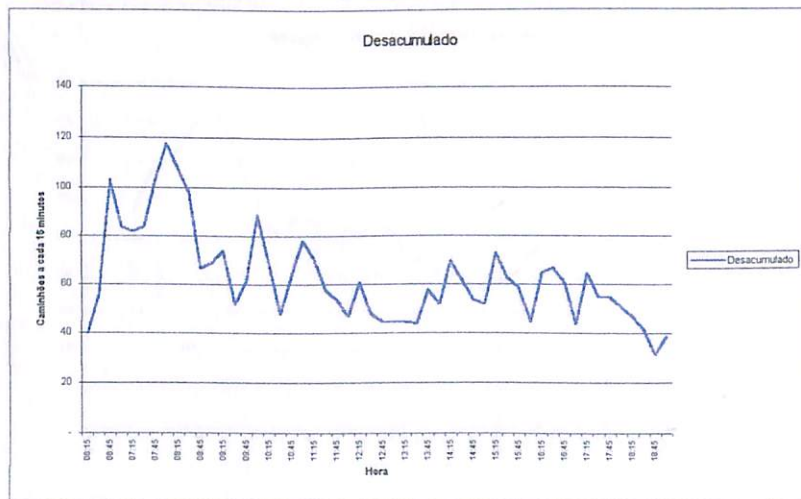


TABELA A.1.10

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	129	106	1	47	-	-	283
07:15	171	102	2	50	-	-	325
07:30	205	95	3	50	-	-	353
07:45	238	69	5	41	-	-	353
08:00	268	75	9	35	-	-	387
08:15	293	78	8	34	-	-	413
08:30	305	78	10	34	-	-	427
08:45	271	60	9	31	-	-	391
09:00	232	77	6	27	-	-	342
09:15	203	77	5	23	-	-	308
09:30	169	69	2	21	1	-	262
09:45	165	67	1	23	1	-	257
10:00	170	72	-	34	1	-	277
10:15	154	78	2	37	1	-	272
10:30	158	74	2	34	-	-	268
10:45	158	75	4	33	-	-	270
11:00	153	73	6	27	-	-	259
11:15	163	65	5	27	1	-	261
11:30	166	63	7	34	1	-	271
11:45	163	61	5	31	1	-	261
12:00	142	51	3	33	1	-	230
12:15	136	47	3	34	-	-	220
12:30	123	55	4	28	-	-	210
12:45	120	50	4	27	-	-	201
13:00	123	49	6	21	-	-	199
13:15	109	51	7	16	-	-	183
13:30	103	46	6	23	1	-	179
13:45	109	51	7	24	1	-	192
14:00	116	54	5	23	1	-	199
14:15	139	57	3	24	1	-	224
14:30	157	61	1	23	-	-	242
14:45	152	64	1	20	1	-	238
15:00	151	62	1	23	1	-	238
15:15	151	63	4	22	1	-	241
15:30	153	67	4	17	1	-	242
15:45	181	65	4	17	-	-	247
16:00	155	66	5	14	-	-	240
16:15	153	56	3	20	-	-	232
16:30	153	54	3	25	1	-	236
16:45	152	50	6	29	1	-	238
17:00	158	43	5	30	1	-	237
17:15	152	53	6	25	1	-	237
17:30	147	48	7	23	-	-	225
17:45	144	48	4	23	-	-	219
18:00	144	56	5	20	1	-	226
18:15	143	45	4	15	1	-	208
18:30	135	41	3	15	1	-	195
18:45	120	40	2	9	1	-	172
19:00	109	39	1	11	-	-	160

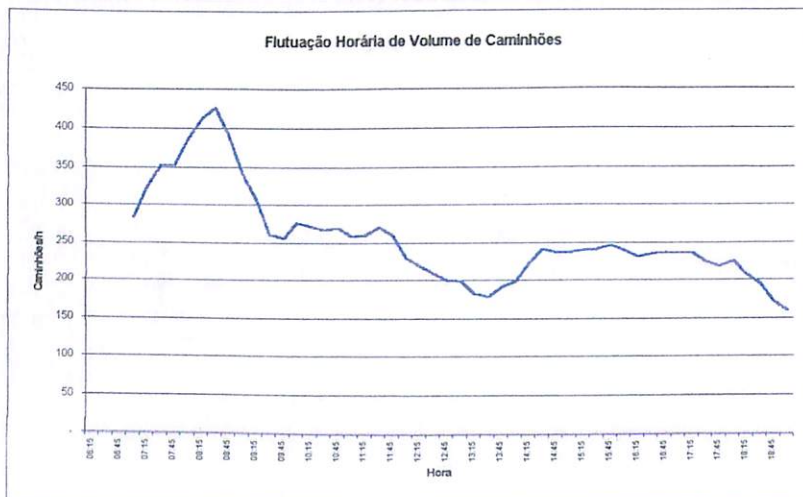


TABELA A.1.11

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	14	4	3	-	-	-	21
06:30	20	1	1	-	-	-	22
06:45	30	13	-	2	-	-	45
07:00	21	5	-	1	1	-	28
07:15	16	6	1	3	1	-	27
07:30	28	6	1	-	-	-	35
07:45	39	7	-	-	-	-	46
08:00	47	12	1	1	-	-	61
08:15	23	13	1	3	1	-	41
08:30	36	18	2	2	-	-	58
08:45	37	19	4	1	-	-	61
09:00	38	12	-	3	1	-	54
09:15	50	19	3	2	-	-	74
09:30	53	18	1	5	1	-	78
09:45	43	9	2	11	-	-	65
10:00	33	12	1	9	2	-	57
10:15	43	13	1	9	2	-	68
10:30	40	12	1	7	-	-	60
10:45	52	28	1	9	1	-	91
11:00	38	20	-	3	1	-	62
11:15	39	20	-	8	1	-	68
11:30	48	20	1	9	-	-	78
11:45	37	20	-	12	4	-	73
12:00	39	29	-	13	-	-	81
12:15	42	21	-	14	-	-	77
12:30	41	20	-	5	-	-	66
12:45	30	14	2	3	-	-	49
13:00	37	21	2	11	-	-	71
13:15	38	14	3	7	-	-	62
13:30	50	11	1	6	-	-	68
13:45	51	15	3	4	-	-	73
14:00	37	13	2	4	-	-	56
14:15	36	17	1	8	-	-	62
14:30	49	20	-	6	2	-	77
14:45	46	25	1	10	-	-	82
15:00	56	21	1	3	1	-	82
15:15	49	20	-	6	-	-	75
15:30	51	20	-	16	-	-	87
15:45	49	17	3	3	1	-	73
16:00	45	15	-	10	-	-	70
16:15	56	20	1	10	2	-	89
16:30	49	10	-	5	-	-	64
16:45	59	14	-	5	1	-	79
17:00	69	16	3	6	-	-	94
17:15	52	16	-	10	1	-	79
17:30	55	20	-	13	1	-	89
17:45	58	24	1	6	-	-	89
18:00	54	20	2	10	-	-	86
18:15	43	21	-	5	-	-	69
18:30	41	17	1	10	1	-	70
18:45	43	16	-	5	3	-	67
19:00	37	29	1	7	-	-	74
Total	2.187	843	53	321	29	-	3.433
%	63,7%	24,6%	1,5%	9,4%	0,8%	0,0%	

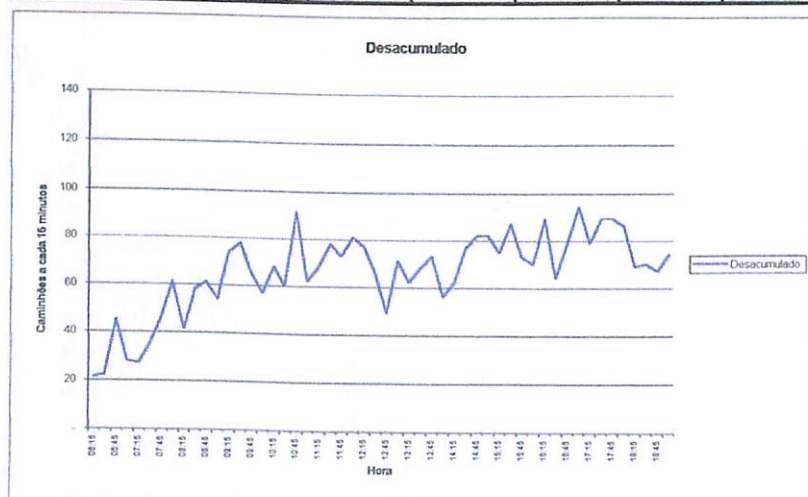


TABELA A.1.12
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS
BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	85	23	4	3	1	-	116
07:15	87	25	2	6	2	-	122
07:30	95	30	2	6	2	-	135
07:45	104	24	2	4	2	-	136
08:00	130	31	3	4	1	-	169
08:15	137	38	3	4	1	-	183
08:30	145	50	4	6	1	-	206
08:45	143	62	8	7	1	-	221
09:00	134	62	7	9	2	-	214
09:15	161	68	9	8	1	-	247
09:30	178	68	8	11	2	-	267
09:45	184	58	6	21	2	-	271
10:00	179	58	7	27	3	-	274
10:15	172	52	5	34	5	-	268
10:30	159	46	5	36	4	-	250
10:45	168	65	4	34	5	-	276
11:00	173	73	3	28	4	-	281
11:15	169	80	2	27	3	-	281
11:30	177	88	2	29	3	-	299
11:45	162	80	1	32	6	-	281
12:00	163	89	1	42	5	-	300
12:15	166	90	1	48	4	-	309
12:30	159	90	-	44	4	-	297
12:45	152	84	2	35	-	-	273
13:00	150	76	4	33	-	-	263
13:15	146	69	7	26	-	-	248
13:30	155	60	8	27	-	-	250
13:45	176	61	9	28	-	-	274
14:00	176	53	9	21	-	-	259
14:15	174	56	7	22	-	-	259
14:30	173	65	6	22	2	-	268
14:45	168	75	4	28	2	-	277
15:00	187	83	3	27	3	-	303
15:15	200	86	2	25	3	-	316
15:30	202	86	2	35	1	-	326
15:45	205	78	4	28	2	-	317
16:00	194	72	3	35	1	-	305
16:15	201	72	4	39	3	-	319
16:30	199	62	4	28	3	-	296
16:45	209	59	1	30	3	-	302
17:00	233	60	4	26	3	-	326
17:15	229	56	3	26	2	-	316
17:30	235	66	3	34	3	-	341
17:45	234	76	4	35	2	-	351
18:00	219	80	3	39	2	-	343
18:15	210	85	3	34	1	-	333
18:30	196	82	4	31	1	-	314
18:45	181	74	3	30	4	-	292
19:00	164	83	2	27	4	-	280

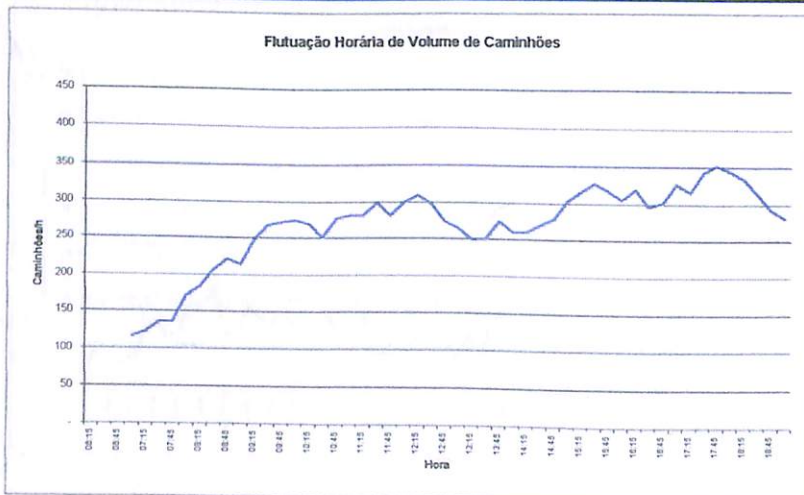


TABELA A.1.13

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto

Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	5	2	1	2	-	-	10
06:30	14	8	-	-	-	-	22
06:45	10	3	-	1	-	-	14
07:00	8	3	-	-	-	-	11
07:15	10	4	-	1	-	-	15
07:30	17	6	-	3	1	-	27
07:45	15	11	-	4	1	-	31
08:00	18	4	-	2	-	-	24
08:15	16	6	-	3	1	-	26
08:30	28	10	-	3	-	-	41
08:45	24	8	-	3	-	-	35
09:00	33	9	-	4	-	-	46
09:15	17	6	1	2	-	-	26
09:30	15	10	-	1	-	-	26
09:45	26	6	1	3	2	-	38
10:00	17	11	1	3	-	-	32
10:15	16	10	-	4	-	-	30
10:30	23	8	1	4	-	-	36
10:45	24	1	-	3	-	-	28
11:00	14	9	-	5	1	-	29
11:15	15	6	-	2	-	-	23
11:30	23	8	-	2	-	-	33
11:45	14	6	-	-	-	-	20
12:00	7	7	-	4	-	-	18
12:15	21	12	-	1	-	-	34
12:30	12	2	-	2	-	-	16
12:45	13	4	-	-	1	-	18
13:00	17	6	-	4	-	-	27
13:15	14	6	-	1	1	-	22
13:30	22	4	-	1	1	-	28
13:45	16	9	-	4	-	-	29
14:00	20	4	-	3	1	-	28
14:15	11	2	-	1	-	-	14
14:30	16	9	-	1	-	-	26
14:45	10	6	-	2	-	-	18
15:00	20	8	-	2	-	-	30
15:15	23	10	-	3	-	-	36
15:30	18	9	-	-	-	-	27
15:45	16	10	-	3	-	-	29
16:00	18	5	-	1	-	-	24
16:15	17	8	-	7	1	-	33
16:30	16	8	-	1	1	-	26
16:45	20	4	-	1	-	-	25
17:00	14	7	-	2	-	-	23
17:15	26	5	-	-	-	-	31
17:30	23	12	-	-	-	-	35
17:45	22	3	-	2	-	-	27
18:00	14	5	1	2	-	-	22
18:15	15	3	-	2	1	-	21
18:30	5	2	-	1	-	-	8
18:45	13	7	1	2	-	-	23
19:00	13	3	-	1	-	-	17
Total	874	335	7	109	13	-	1.338
%	65,3%	25,0%	0,5%	8,1%	1,0%	0,0%	

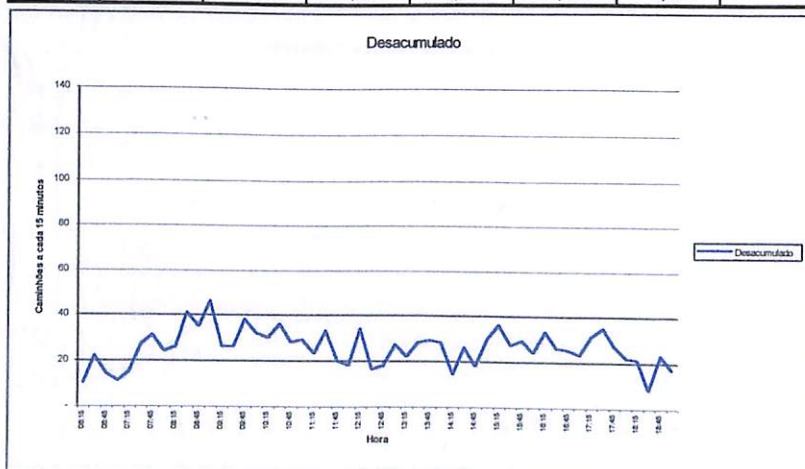


TABELA A.1.14

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto

Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	37	16	1	3	-	-	57
07:15	42	18	-	2	-	-	62
07:30	45	16	-	5	1	-	67
07:45	50	24	-	8	2	-	84
08:00	60	25	-	10	2	-	97
08:15	66	27	-	12	3	-	108
08:30	77	31	-	12	2	-	122
08:45	86	28	-	11	1	-	126
09:00	101	33	-	13	1	-	148
09:15	102	33	1	12	-	-	148
09:30	89	33	1	10	-	-	133
09:45	91	31	2	10	2	-	136
10:00	75	33	3	9	2	-	122
10:15	74	37	2	11	2	-	126
10:30	82	35	3	14	2	-	136
10:45	80	30	2	14	-	-	126
11:00	77	28	1	16	1	-	123
11:15	76	24	1	14	1	-	116
11:30	76	24	-	12	1	-	113
11:45	66	29	-	9	1	-	105
12:00	59	27	-	8	-	-	94
12:15	65	33	-	7	-	-	105
12:30	54	27	-	7	-	-	88
12:45	53	25	-	7	1	-	86
13:00	63	24	-	7	1	-	95
13:15	56	18	-	7	2	-	83
13:30	66	20	-	6	3	-	95
13:45	69	25	-	10	2	-	106
14:00	72	23	-	9	3	-	107
14:15	69	19	-	9	2	-	99
14:30	63	24	-	9	1	-	97
14:45	57	21	-	7	1	-	86
15:00	57	25	-	6	-	-	88
15:15	69	33	-	8	-	-	110
15:30	71	33	-	7	-	-	111
15:45	77	37	-	8	-	-	122
16:00	75	34	-	7	-	-	116
16:15	69	32	-	11	1	-	113
16:30	67	31	-	12	2	-	112
16:45	71	25	-	10	2	-	108
17:00	67	27	-	11	2	-	107
17:15	76	24	-	4	1	-	105
17:30	83	28	-	3	-	-	114
17:45	85	27	-	4	-	-	116
18:00	85	25	1	4	-	-	115
18:15	74	23	1	6	1	-	105
18:30	56	13	1	7	1	-	78
18:45	47	17	2	7	1	-	74
19:00	46	15	1	6	1	-	69

Flutuação Horária de Volume de Caminhões

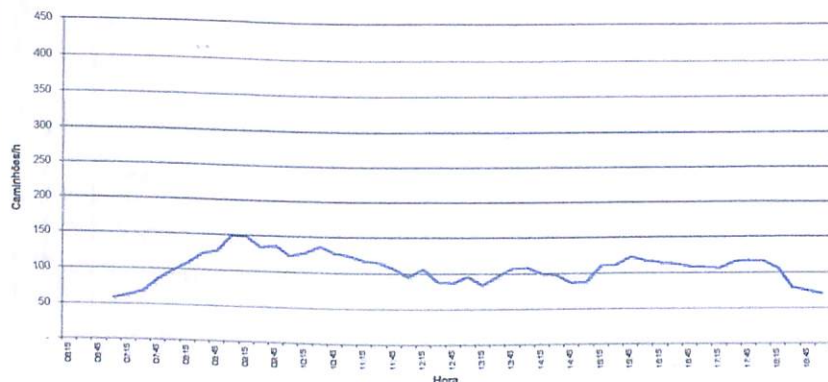


TABELA A.1.15

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Desacumulado

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15	3	2	-	2	-	-	7
06:30	4	2	-	1	-	-	7
06:45	6	1	-	1	-	-	8
07:00	10	2	-	1	-	-	13
07:15	13	3	-	2	1	-	19
07:30	17	2	1	2	-	-	22
07:45	8	3	-	1	-	-	12
08:00	13	2	-	-	-	-	15
08:15	17	3	1	1	-	-	22
08:30	18	4	-	2	-	-	24
08:45	19	6	-	1	-	-	26
09:00	9	3	1	-	1	-	14
09:15	9	5	-	-	1	-	15
09:30	7	8	-	2	-	-	17
09:45	22	5	-	2	-	-	29
10:00	19	7	1	1	-	-	28
10:15	13	6	-	1	-	-	20
10:30	15	10	-	1	-	-	26
10:45	15	5	1	1	-	-	22
11:00	19	2	-	-	2	-	23
11:15	17	5	-	-	2	-	24
11:30	19	7	-	1	-	-	27
11:45	15	3	-	-	-	-	18
12:00	9	6	-	-	-	-	15
12:15	12	10	-	4	-	-	26
12:30	15	9	-	2	-	-	26
12:45	16	5	1	4	-	-	26
13:00	12	3	-	2	-	-	17
13:15	10	7	-	2	-	-	19
13:30	11	5	-	3	-	-	19
13:45	14	2	-	4	-	-	20
14:00	18	6	-	2	-	-	26
14:15	18	4	-	-	-	-	22
14:30	20	8	-	1	-	-	29
14:45	25	6	1	1	-	-	33
15:00	18	4	-	2	-	-	24
15:15	20	3	-	1	-	-	24
15:30	13	5	-	3	-	-	21
15:45	21	8	-	-	-	-	29
16:00	14	6	1	5	-	-	26
16:15	15	3	1	2	-	-	21
16:30	16	5	-	4	1	-	26
16:45	17	3	-	1	-	-	21
17:00	14	6	-	-	1	-	21
17:15	22	5	-	2	-	-	29
17:30	15	7	-	1	-	-	23
17:45	14	6	1	1	1	-	23
18:00	15	3	1	4	-	-	23
18:15	6	6	-	1	-	-	13
18:30	12	7	1	5	-	-	25
18:45	8	11	1	3	-	-	23
19:00	12	3	-	1	-	-	16
Total	739	258	13	84	10	-	1.104
%	68,9%	23,4%	1,2%	7,6%	0,9%	0,0%	

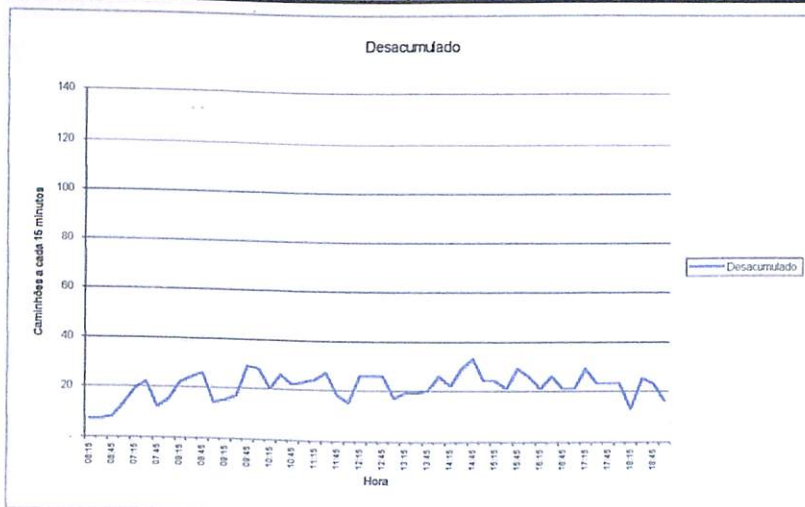


TABELA A.1.16

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS

BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Flutuação Horária de Volume de Caminhões

HORA	CAMINHÕES						TOTAL
	2 EIXOS	3 EIXOS	4 EIXOS	5 EIXOS	6 EIXOS	> 6 EIXOS	
06:15							
06:30							
06:45							
07:00	23	7	-	5	-	-	35
07:15	33	8	-	5	1	-	47
07:30	46	8	1	6	1	-	62
07:45	48	10	1	6	1	-	66
08:00	51	10	1	5	1	-	68
08:15	55	10	2	4	-	-	71
08:30	56	12	1	4	-	-	73
08:45	67	15	1	4	-	-	87
09:00	63	16	2	4	1	-	86
09:15	55	18	1	3	2	-	79
09:30	44	22	1	3	2	-	72
09:45	47	21	1	4	2	-	75
10:00	57	25	1	5	1	-	89
10:15	61	26	1	6	-	-	94
10:30	69	28	1	5	-	-	103
10:45	62	28	2	4	-	-	96
11:00	62	23	1	3	2	-	91
11:15	66	22	1	2	4	-	95
11:30	70	19	1	2	4	-	96
11:45	70	17	-	1	4	-	92
12:00	60	21	-	1	2	-	84
12:15	55	26	-	5	-	-	86
12:30	51	28	-	6	-	-	85
12:45	52	30	1	10	-	-	93
13:00	55	27	1	12	-	-	95
13:15	53	24	1	10	-	-	88
13:30	49	20	1	11	-	-	81
13:45	47	17	-	11	-	-	75
14:00	53	20	-	11	-	-	84
14:15	61	17	-	9	-	-	87
14:30	70	20	-	7	-	-	97
14:45	81	24	1	4	-	-	110
15:00	81	22	1	4	-	-	108
15:15	83	21	1	5	-	-	110
15:30	76	18	1	7	-	-	102
15:45	72	20	-	6	-	-	98
16:00	68	22	1	9	-	-	100
16:15	63	22	2	10	-	-	97
16:30	66	22	2	11	1	-	102
16:45	62	17	2	12	1	-	94
17:00	62	17	1	7	2	-	89
17:15	69	19	-	7	2	-	97
17:30	68	21	-	4	1	-	94
17:45	65	24	1	4	2	-	96
18:00	66	21	2	8	1	-	98
18:15	50	22	2	7	1	-	82
18:30	47	22	3	11	1	-	84
18:45	41	27	3	13	-	-	84
19:00	36	27	2	10	-	-	77

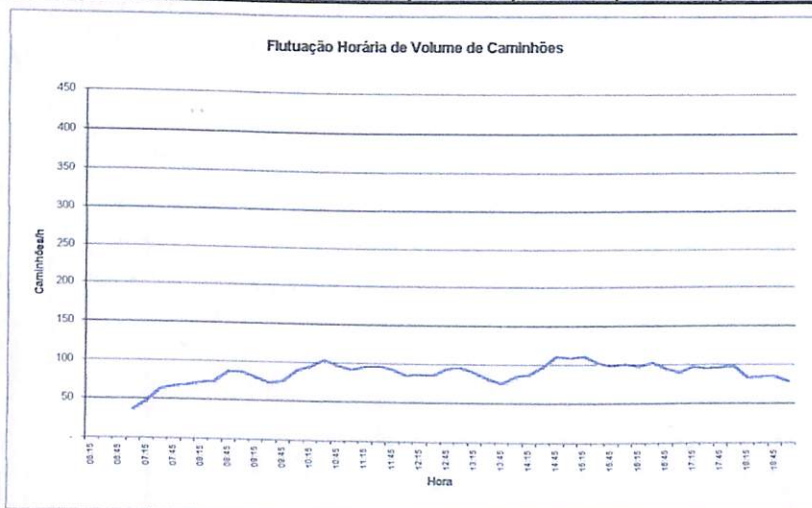


TABELA A.2.1.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Matriz O/D - Macrozonas

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																										
	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba de Muzé	Porto de Itapicoba Grande	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba	Porto de Itapicoba
Porto de Itapicoba	8	18	13	13	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba de Muzé	3	-	-	-	3	3	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba Grande	3	-	-	-	-	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	6	-	6	3	10	11	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	4	6	6	10	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	6	-	7	10	11	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	3	-	7	13	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	-	-	-	3	24	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	6	3	-	3	16	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	6	-	-	-	12	6	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	-	-	3	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	14	3	-	-	-	13	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	10	-	3	-	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	3	3	3	3	6	11	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Itapicoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DESTINO	82	54	40	51	68	153	75	3	8	3	6	3	8	5	6	21	18	8	9	3	3	9	29	3	27	715	100,0%
%	11,5%	7,6%	5,6%	7,2%	12,3%	21,4%	10,5%	0,4%	1,1%	0,4%	0,8%	0,4%	1,1%	0,7%	0,8%	2,9%	2,5%	1,1%	1,3%	0,4%	0,4%	1,3%	4,1%	0,4%	3,8%	100%	

[illegible]

TABELA A.2.1.3
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)
Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																											
	Península Itapagipe	Paripê/S. Tomé do Paripê/Ilha de Maré	Coutos/Paripê/Praia Grande	Platôforma/Itacaranha	Lobato/Joanes	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	Comércio/Sé/Pelourinho	Rio Vermelho/Amaraína/Pituba	Matatu/Brotas	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	Retiro	Campinas/Praja	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	Canabrava/Granjas Reunidas	Engomadeira/Tancredo Neves	Itapua/Pitua/Pque Exposições	Camaguar/Dias D'Ávila	Silvões Filho	Candelas/S. Fco. Conde	Itaparica/Vera Cruz	Outros	Porto de Salvador	TOTAL ORIGEM	%	
Península Itapagipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	6	0,6%	
Paripê/S. Tomé do Paripê/Ilha de Maré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	0,3%	
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	12	1,2%	
Comércio/Sé/Pelourinho	34	3	-	-	3	48	6	-	3	-	6	12	-	3	-	6	3	-	-	6	3	-	-	12	6	154	15,0%	
S. Pedro/Campo Grande/Barris	6	-	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,4%	
Graca/Federação	-	3	-	3	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,4%	
Barra	6	-	-	-	-	9	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	24	2,4%	
Ondina/Eng. Velho de Federação	3	-	-	3	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,4%	
Rio Vermelho/Amaraína/Pituba	12	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	21	2,0%	
Itaguará/Santa Cruz/Horto Florestal	6	3	-	3	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	27	2,6%	
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	3	-	-	-	3	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,4%	
Matatu/Brotas	12	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	2,4%	
Santana/Fonte Nova	6	6	-	-	3	15	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	3	-	3	-	-	-	42	4,1%	
Cidade Nova/Barbalho	-	-	-	3	-	27	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	39	3,8%	
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%	
Retiro	6	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,4%	
Campinas/Praja	-	-	-	-	-	27	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	12	48	4,7%	
Porto Seco/Pau da Lima	3	3	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	30	2,9%	
Castelo Branco	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	12	1,2%	
Valéria	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	9	0,9%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	-	-	-	-	-	9	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	21	2,0%	
Canabrava/Granjas Reunidas	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6	0,6%	
CAB/Sussuarana	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%	
Engomadeira/Tancredo Neves	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%	
Costa Azul/Armação	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%	
Boca do Rio	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	15	1,4%	
Itapua/Pitua/Pque Exposições	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0,3%	
S. Cristovão/Mussurunga	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	12	1,2%
Aeroporto	6	-	-	3	-	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	30	2,9%	
Lauro de Freitas/Itinga	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	0,6%	
Camaguar/Dias D'Ávila	16	-	-	-	-	15	9	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	55	5,4%	
Silvões Filho	6	-	-	-	6	49	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	82	8,0%	
Candelas/S. Fco. Conde	3	-	-	-	-	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	21	2,0%	
Itaparica/Vera Cruz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,3%	
Outros	9	3	3	-	3	58	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	110	10,7%	
Porto de Salvador	18	3	-	-	18	36	-	-	-	-	3	9	-	3	-	3	-	-	-	9	-	6	-	3	9	120	11,7%	
TOTAL DESTINO	155	33	3	18	45	443	54	3	3	3	12	27	3	6	3	9	3	3	3	21	6	9	15	21	127	1028	100,0%	
	15,1%	3,2%	0,3%	1,7%	4,4%	43,1%	5,2%	0,3%	0,3%	0,3%	1,2%	2,6%	0,3%	0,6%	0,3%	0,9%	0,3%	0,3%	0,3%	2,0%	0,6%	0,9%	1,4%	2,0%	12,4%	100,0%		

TABELA A.2.1.4
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																																				
	Ponte da Rapagem	Lobato/Joanes	Calçada/Água de Mezinhas/Liberdade	Comércio/84/Pelourinho	S. Pedro/Campo Grande/Barris	Graciosa/Federalejo	Ondina/Eng. Velho de Federação	Rio Vermelho/Amarelinha/Pituba	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	Iguatema/Rodov. Maria/Cabula	Mata de Brotas	Santana/Fonte Nova	Cidade Nova/Batibelo	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Mudo	Ratiro	Campos/Praça	Mata Escura	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Calçada/Fazenda Grande	Canabrava/Granjeiras Reunidas	CAB/Sussuarana	Engenheiro/Torre de Neves	Costa Azul/Armazém	Boca do Rio	Itapua/Praça/Pique Espetáculos	S. Cristóvão/Mussurunga	Casa/Cla-Aeroporto	Aeroporto	Camargos/Dias D'Ávila	Simões Filho	Candeias/S. Fco. Conde	Outros	TOTAL ORIGEM	%	
Ponte da Rapagem	8	-	4	25	9	3	6	20	21	6	32	34	-	7	4	4	-	7	7	-	-	-	-	10	-	7	-	4	3	7	14	-	-	7	249	19,4%	
Paripê/S. Tomé de Paripê/Riba de Maré	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Coutos/Paripê/Praça Grande	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Plataforma/Lacerinha	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,9%	
Lobato/Joanes	-	-	-	-	-	3	-	4	7	-	11	4	-	-	-	-	-	4	-	7	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	37	2,9%
Calçada/Água de Mezinhas/Liberdade	-	4	8	24	-	3	-	27	28	30	32	41	11	-	21	13	-	11	4	4	8	7	11	4	8	13	4	-	4	31	47	14	25	52	489	38,0%	
Comércio/84/Pelourinho	-	-	-	4	7	-	-	10	11	4	17	7	-	-	-	-	4	4	-	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	21	7	18	16	145	11,3%
Rio Vermelho/Amarelinha/Pituba	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	21	7	18	16	4	0,3%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0,6%	
Iguatema/Rodov. Maria/Cabula	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0,6%	
Mata de Brotas	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
Santana/Fonte Nova	-	-	-	-	11	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,2%
Cidade Nova/Batibelo	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	12	0,9%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Mudo	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Ratiro	-	-	-	-	4	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	16	1,2%	
Porto Seco/Pau da Lima	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	47	3,7%	
Castelo Branco	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	1,6%	
Valéria	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,9%
Águas Claras/Calçada/Fazenda Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Canabrava/Granjeiras Reunidas	-	-	-	-	7	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,9%	
CAB/Sussuarana	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
Boca do Rio	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
S. Cristóvão/Mussurunga	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Aeroporto	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0,6%	
Camargos/Dias D'Ávila	-	-	-	-	-	-	4	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	1,2%	
Simões Filho	-	-	-	-	11	-	4	-	4	4	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	2,8%	
Candeias/S. Fco. Conde	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,3%	
Itaperiá/Vera Cruz	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	0,9%	
Outros	-	-	-	-	21	-	4	-	-	4	7	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	4	59	4,6%	
Porto de Salvador	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	4	19	1,6%	
TOTAL DESTINO	8	4	16	227	13	25	18	69	79	58	118	123	15	7	29	25	4	26	18	8	16	11	11	14	8	28	4	4	7	57	82	28	43	87	1.288	100,0%	
%	0,6%	0,3%	1,2%	17,6%	1,0%	1,9%	1,4%	5,4%	6,1%	4,4%	9,2%	9,6%	1,2%	0,5%	2,3%	1,9%	0,3%	2,0%	1,4%	0,6%	1,2%	0,9%	0,9%	1,1%	0,6%	2,2%	0,3%	0,3%	0,6%	4,4%	6,4%	2,2%	3,4%	6,8%	100,0%		

TABELA A.2.1.5
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																														
	Petropolis/Raposo	Pedraforrada/Caramuru	Lobato/Lourenço	Cajati/Açugua de Meninos/Lbardade	Condição/Silva/Venâncio	S. Pedro/Campo Grande/Barras	Grapiúna/Federção	Barras	Dondelândia/Velho do Pedregal	Rio Vermelho/Almeida/Paulista	Higienópolis/Cruz/Norte Florestal	Quatiporã/Rodovia da Cadeia	Mantiqueiras	Jardim/Fonte Nova	Eldorado Novo/Barrabão	Casa D'Água/Bento Moniz/Pau Mauco	Niterói	Campinas/Pirajá	Porto Seco/Pau de Lima	Castelo Branco	Cambará/Organos Reunidas	CAB/Pussurama	Costa Azul/Irmãozinho	Roca do Rio	Tapuiá/Paulista Expressões	Aeroporto	Zumbis Filho	Porto de Salvador	TOTAL ORIGEM	%	
Perpetua/Tomé de Perpetua/de Mare	13	-	25	13	-	-	-	13	-	-	13	-	13	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	77	2,3%	
Ouro Preto/Perpetua/Praça Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	1,2%	
Lobato/Lourenço	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	1,1%	
Cajati/Açugua de Meninos/Lbardade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	0,4%	
Cambará/Organos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	13	0,4%	
Grapiúna/Federção	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	0,4%	
Niterói	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	0,4%	
Campinas/Pirajá	13	13	87	25	13	25	25	25	25	13	50	-	38	-	-	50	50	-	-	-	-	-	-	-	24	-	13	-	13	477	14,6%
Porto Seco/Pau de Lima	13	-	49	163	25	-	-	25	13	13	38	50	37	25	-	11	50	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	624	19,0%
Castelo Branco	13	-	13	25	-	-	-	25	25	25	13	-	13	-	-	-	13	25	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	203	6,2%
Váléria	13	-	13	-	25	13	-	-	13	13	-	25	38	-	11	-	50	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	13	226	6,6%
Agua Clara/Cajazeira/Fazenda Grande	-	-	13	38	-	-	-	-	25	-	13	-	13	25	-	13	13	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	13	179	5,6%
Cambará/Organos Reunidas	-	-	13	25	13	-	-	-	25	-	-	13	13	-	-	-	13	-	-	-	-	-	13	-	13	-	-	-	-	128	3,9%
CAB/Pussurama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13	0,4%
Casa Verde/Aeroporto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	0,8%
Campesina/Dias D'Avila	37	-	50	13	-	13	13	-	-	13	25	25	24	13	-	25	13	28	13	13	-	-	-	13	-	-	-	-	37	366	11,2%
Zumbis Filho	37	13	-	37	38	-	13	13	-	49	-	75	-	-	11	-	63	-	-	13	50	-	-	13	-	-	-	-	13	435	13,4%
Candiba/S. Roq. Gonde	38	-	-	37	13	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	13	-	-	-	25	151	4,6%
Outras	-	-	-	76	-	-	13	-	-	13	-	38	13	13	-	-	13	-	-	-	25	13	-	-	-	-	-	-	13	230	7,0%
Porto de Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,3%
TOTAL DESTINO	177	28	201	527	114	28	64	101	114	151	115	276	139	185	55	139	377	26	28	38	88	13	51	69	13	13	13	140	3.277	100,0%	
%	5,4%	0,6%	6,1%	16,1%	3,4%	0,6%	2,0%	3,1%	3,6%	4,6%	3,5%	8,4%	4,2%	5,0%	1,7%	4,2%	11,5%	0,6%	0,8%	1,2%	2,7%	0,4%	1,6%	2,7%	0,4%	0,4%	0,4%	4,3%	100,0%		

TABELA A.2.1.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																				
	Paripirê/S. Tomé de Paripirê/Ilha do Maré	Coutos/Paripirê/Praia Grande	Plataforma/Itacaranha	Lobato/Joanes	Iguatemi/Rodov.ária/Cabula	Campinas/Pirajá	Mata Escura	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	Canabrava/Granjas Reunidas	Itapua/Platá/P.que Exposições	Cassá/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Camagari/Dias D'Ávila	Simões Filho	Candeias/S. Foo. Conde/Feira de Santana/Alagoinhas	Outros	TOTAL ORIGEM	%
Península Itapagipe	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	19	-	-	9	-	96	28	19	38	218	6,4%
Lobato/Joanes	-	-	-	-	-	19	-	29	10	30	19	-	-	9	-	19	9	19	19	122	3,5%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	-	-	-	-	-	19	-	29	10	30	19	-	-	-	-	86	38	38	57	326	9,5%
Comércio/Sd/Pelourinho	-	-	-	-	-	19	-	19	21	9	9	9	-	-	-	9	48	-	76	219	6,4%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	-	-	-	-	-	19	-	9	9	-	-	9	-	-	-	-	9	9	-	64	1,8%
Graça/Federação	-	-	-	-	-	9	-	29	-	-	9	-	-	-	-	9	19	9	-	84	2,4%
Berra	-	-	-	-	-	9	-	19	-	21	-	-	-	-	-	-	-	9	-	58	1,7%
Ondina/Eng. Velho de Federação	-	9	-	-	-	39	-	9	-	9	-	-	-	-	9	9	19	-	-	103	3,0%
Rio Vermelho/Amarelinha/Pituba	-	-	-	-	-	29	-	9	9	21	9	-	-	9	-	9	38	29	19	181	5,3%
Itagira/Santa Cruz/Morto Florestal	9	-	9	-	-	19	-	19	10	9	-	-	-	-	-	19	28	-	9	131	3,8%
Iguatemi/Rodov.ária/Cabula	9	-	-	-	-	9	-	29	9	9	9	-	-	9	-	39	28	19	9	178	5,2%
Matatu/Brotas	19	27	-	-	-	9	-	29	9	50	20	-	-	-	9	9	47	-	19	247	7,2%
Santana/Fonte Nova	9	-	-	-	-	20	-	19	-	9	-	-	-	-	9	-	19	-	38	123	3,6%
Cidade Nova/Barbalho	9	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	20	-	88	2,6%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Mudo	-	-	-	-	-	9	-	19	-	9	19	10	-	28	-	-	58	9	9	170	5,0%
Retiro	29	19	-	-	-	19	-	59	9	40	28	-	-	-	9	58	94	20	85	469	13,7%
Campinas/Pirajá	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	0,6%
Porto Seco/Pau da Lima	-	-	-	-	9	-	-	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	46	1,3%
Castelo Branco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	18	0,5%
Canabrava/Granjas Reunidas	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	47	-	19	94	2,7%
CAB/Sussuarana	-	-	-	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0,3%
Engomadeira/Tancredo Neves	-	-	-	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	0,5%
Costa Azul/Armação	-	-	-	-	-	-	-	29	-	9	9	-	-	-	-	9	9	9	9	83	2,4%
Boca do Rio	-	-	-	-	-	9	-	9	9	-	-	-	-	-	-	9	38	-	19	93	2,7%
Itapua/Platá/P.que Exposições	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	18	0,5%
Camagari/Dias D'Ávila	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	68	76	-	19	237	6,9%
Porto do Salvador	-	-	-	9	-	38	9	9	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	236	6,9%
TOTAL DESTINO	103	55	9	9	9	295	9	408	122	243	188	28	9	55	36	457	700	236	482	3.433	100,0%
%	3,0%	1,6%	0,3%	0,3%	0,3%	8,6%	0,3%	11,9%	3,5%	7,1%	5,5%	0,8%	0,3%	1,6%	1,0%	13,3%	20,4%	6,8%	13,4%	100,0%	

TABELA A.2.1.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (1) - Sentido Cessa / Aeroporto
Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																										
	Cajazeira/Agua de Mentiroso/Boatidade	Comércio/M/Peabrinho	Ondina/Eng. Velho de Federação	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	Iguatema/Rodoviária/Cabula	Cabula D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	Ribeiro	Campina/Pirajá	Porto Seguro/Pau da Lima	Águas Claras/Cajazeira/Pesenda Grande	Candeias/Granjeiras Reunidas	CAS/Bussurama	Engomadeira/Tancredo Neves	Costa Azul/Armazém	Boca do Rio	Pituba/Pituba	República/Pique Espingolles	S. Cristóvão/Massaranga	Cassa/Cia-Aeroporto	Aeroporto/Estação do Cão	Lauro de Freitas/Ringa	Campina/Dias D'Ávila	Candeias/R. Poo. Conde	Outros	TOTAL ORIGEM	%	
Paripatã/Tomé de Paripatã de Maré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	-	-	10	0,7%
Coutos/Paripatã/Prata Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	5	5	-	-	-	21	1,6%
Plataforma/Bacaramba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
Lobato/Moises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
Iguatema/Rodoviária/Cabula	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
Cabula D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	5	-	-	-	16	1,2%
Ribeiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	10	0,7%
Campina/Pirajá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	16	-	-	-	-	21	1,6%
Matia Elvora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
Porto Seguro/Pau da Lima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	16	1,2%
Valéria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	11	33	5	-	-	-	54	4,0%
Águas Claras/Cajazeira/Pesenda Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	27	-	-	-	-	38	2,8%
Engomadeira/Tancredo Neves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0,4%
Costa Azul/Armazém	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
Cassa/Cia-Aeroporto	5	-	-	-	-	-	5	-	-	-	11	11	-	-	21	5	32	12	-	-	27	-	-	-	-	129	9,6%
Aeroporto	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	15	1,1%
Campina/Dias D'Ávila	-	5	5	11	6	-	5	5	5	5	11	22	11	5	18	5	21	34	5	21	88	-	-	-	-	284	21,2%
Elmões Filho	-	5	-	-	-	-	-	-	5	5	20	38	5	-	21	5	108	53	-	21	144	17	-	10	457	34,2%	
Candeias/R. Poo. Conde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	16	12	-	12	48	5	5	-	-	103	7,7%
Outros	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	5	-	5	65	22	-	-	-	129	9,6%
TOTAL DESTINO	5	10	5	11	11	5	10	10	10	10	42	78	18	5	58	20	219	168	5	70	488	59	5	10	1.338	100,0%	
%	0,4%	0,8%	0,4%	0,8%	0,8%	0,4%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	3,1%	5,7%	1,2%	0,4%	4,3%	1,5%	16,4%	12,6%	0,4%	5,2%	37,2%	4,4%	0,4%	0,7%	100,0%		

TABELA A.2.1.8

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Matriz O/D - Macrozona

MACROZONAS DE ORIGEM	MACROZONAS DE DESTINO																			TOTAL ORIGEM	%
	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	Coutos/Periperi/Praia Grande	Plataforma/Itacaranha	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	Matatu/Brotas	Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	Retiro	Campinas/Pirajá	Porto Seco/Pau da Lima	Castelo Branco	Valéria	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	Ceasa/Cia-Aeroporto	Aeroporto	Camaçari/Dias D'Ávila	Simões Filho	Candeias/S. Fco. Conde	Outros		
Lobato/Joanes	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	0,4%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	0,4%
Graça/Federação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	0,4%
Barra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	0,4%
Ondina/Eng. Velho de Federação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	8	0,7%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	8	0,7%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	0,4%
Campinas/Pirajá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	8	0,7%
Porto Seco/Pau da Lima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	41	-	45	4,1%
Canabrava/Granjas Reunidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	23	-	-	27	2,3%
CAB/Sussuarana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9	0,8%
Engomadeira/Tancredo Neves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	0,4%
Costa Azul/Armação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	19	-	9	37	3,3%
Boca do Rio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9	0,8%
Pituaçu/Patamares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9	0,8%
Itapuã/Piatã/Pque Esposições	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	4	55	44	10	9	134	12,1%
S. Cristovão/Mussurunga	4	-	4	-	-	-	-	-	-	4	5	-	-	4	-	29	36	4	9	99	9,0%
Aeroporto	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	9	18	4	4	48	4,3%
Lauro de Freitas	19	9	-	4	4	4	4	9	8	13	4	28	9	9	4	113	236	36	76	589	53,3%
Camaçari/Dias D'Ávila	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	9	4	13	43	3,9%
Candeias/S. Fco. Conde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	0,4%
Outros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,4%
TOTAL DESTINO	41	13	4	4	4	4	8	9	12	17	17	36	9	13	8	251	472	62	120	1.104	100,0%
%	3,7%	1,2%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,7%	0,8%	1,1%	1,5%	1,5%	3,3%	0,8%	1,2%	0,7%	22,7%	42,7%	5,6%	10,9%	100,0%	

Q02	Q10	Q11	Q20	Q21	Q22	Q23	Q24	Q25	Q26	Q27	Q28	Q29	Q30	Q31	Q32	Q33	Q34	Q35	Q36	Q37	Q38	Q39	Q40	Q41	Q42	Q43	Q44	Q45	Q46	Q47	Q48	Q49	Q50	Q51	Q52	Q53	Q54	Q55	Q56	Q57	Q58	Q59	Q60	Q61	Q62	Q63	Q64	Q65	Q66	Q67	Q68	Q69	Q70	Q71	Q72	Q73	Q74	Q75	Q76	Q77	Q78	Q79	Q80	Q81	Q82	Q83	Q84	Q85	Q86	Q87	Q88	Q89	Q90	Q91	Q92	Q93	Q94	Q95	Q96	Q97	Q98	Q99	Q100	Q101	Q102	Q103	Q104	Q105	Q106	Q107	Q108	Q109	Q110	Q111	Q112	Q113	Q114	Q115	Q116	Q117	Q118	Q119	Q120	Q121	Q122	Q123	Q124	Q125	Q126	Q127	Q128	Q129	Q130	Q131	Q132	Q133	Q134	Q135	Q136	Q137	Q138	Q139	Q140	Q141	Q142	Q143	Q144	Q145	Q146	Q147	Q148	Q149	Q150	Q151	Q152	Q153	Q154	Q155	Q156	Q157	Q158	Q159	Q160	Q161	Q162	Q163	Q164	Q165	Q166	Q167	Q168	Q169	Q170	Q171	Q172	Q173	Q174	Q175	Q176	Q177	Q178	Q179	Q180	Q181	Q182	Q183	Q184	Q185	Q186	Q187	Q188	Q189	Q190	Q191	Q192	Q193	Q194	Q195	Q196	Q197	Q198	Q199	Q200	Q201	Q202	Q203	Q204	Q205	Q206	Q207	Q208	Q209	Q210	Q211	Q212	Q213	Q214	Q215	Q216	Q217	Q218	Q219	Q220	Q221	Q222	Q223	Q224	Q225	Q226	Q227	Q228	Q229	Q230	Q231	Q232	Q233	Q234	Q235	Q236	Q237	Q238	Q239	Q240	Q241	Q242	Q243	Q244	Q245	Q246	Q247	Q248	Q249	Q250	Q251	Q252	Q253	Q254	Q255	Q256	Q257	Q258	Q259	Q260	Q261	Q262	Q263	Q264	Q265	Q266	Q267	Q268	Q269	Q270	Q271	Q272	Q273	Q274	Q275	Q276	Q277	Q278	Q279	Q280	Q281	Q282	Q283	Q284	Q285	Q286	Q287	Q288	Q289	Q290	Q291	Q292	Q293	Q294	Q295	Q296	Q297	Q298	Q299	Q300	Q301	Q302	Q303	Q304	Q305	Q306	Q307	Q308	Q309	Q310	Q311	Q312	Q313	Q314	Q315	Q316	Q317	Q318	Q319	Q320	Q321	Q322	Q323	Q324	Q325	Q326	Q327	Q328	Q329	Q330	Q331	Q332	Q333	Q334	Q335	Q336	Q337	Q338	Q339	Q340	Q341	Q342	Q343	Q344	Q345	Q346	Q347	Q348	Q349	Q350	Q351	Q352	Q353	Q354	Q355	Q356	Q357	Q358	Q359	Q360	Q361	Q362	Q363	Q364	Q365	Q366	Q367	Q368	Q369	Q370	Q371	Q372	Q373	Q374	Q375	Q376	Q377	Q378	Q379	Q380	Q381	Q382	Q383	Q384	Q385	Q386	Q387	Q388	Q389	Q390	Q391	Q392	Q393	Q394	Q395	Q396	Q397	Q398	Q399	Q400	Q401	Q402	Q403	Q404	Q405	Q406	Q407	Q408	Q409	Q410	Q411	Q412	Q413	Q414	Q415	Q416	Q417	Q418	Q419	Q420	Q421	Q422	Q423	Q424	Q425	Q426	Q427	Q428	Q429	Q430	Q431	Q432	Q433	Q434	Q435	Q436	Q437	Q438	Q439	Q440	Q441	Q442	Q443	Q444	Q445	Q446	Q447	Q448	Q449	Q450	Q451	Q452	Q453	Q454	Q455	Q456	Q457	Q458	Q459	Q460	Q461	Q462	Q463	Q464	Q465	Q466	Q467	Q468	Q469	Q470	Q471	Q472	Q473	Q474	Q475	Q476	Q477	Q478	Q479	Q480
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

TABELA A.2.2.3
PDDU - Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTES DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Posto Cidreira (2) - Sentido Calçada / San Martin
 Matriz OD

[illegible]

TABELA A.3.3.3
PCDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Pólo Comércio - Seção Comércio/Calçada (1)
Rua 040

[illegible]

TABLA A.3.4
POCU - Plano Centro de Operamiento Urbano
ESTUDIO DE TRANSPORTE DE CARGAS EN SALVADOR
PERIODO DE ENTREVISTA CON MOTORIZADAS
Punto Central - Barrios Calles / Centro (2)
Barrio O.D

no	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199	1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247	1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279	1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327	1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391	1392	1393	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	1409	1410	1411	1412	1413	1414	1415	1416	1417	1418	1419	1420	1421	1422	1423	1424	1425	1426	1427	1428	1429	1430	1431	1432	1433	1434	1435	1436	1437	1438	1439	1440	1441	1442	1443	1444	1445	1446	1447	1448	1449	1450	1451	1452	1453	1454	1455	1456	1457	1458	1459	1460	1461	1462	1463	1464	1465	1466	1467	1468	1469	1470	1471	1472	1473	1474	1475	1476	1477	1478	1479	1480	1481	1482	1483
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

PODU - Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BR224 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Matriz O/D

TABLE 4. A-16 Contaminant Summary

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Ponto DRECS (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Matriz GFD

DOI: 10.1002/anie.201206241

TABELA A.2.2.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Matriz O/D

O/D	007	015	047	050	052	065	069	070	071	092	098	103	107	108	109	133	134	136	138	139	140	141	142	147	148	151	152	155	181	182	187	188	189	191	192	217	218	219	225	230	233	235	TOTAL ORIGEM			
015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6			
047	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6		
069	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5		
077	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6		
083	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11		
100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	11		
104	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
133	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
145	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	
153	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
155	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
158	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	
161	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	
164	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	11		
165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	
168	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	
169	-	-	-	-	-	-	-	21	6	-	-	5	5	-	-	-	6	-	-	-	5	5	18	-	-	5	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	84
172	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
194	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	
222	-	-	-	-	6	-	-	6	11	-	-	-	5	5	-	16	5	5	21	37	5	107	6	-	-	37	-	-	-	21	-	6	-	6	-	5	-	6	-	11	-	5	-	5	328	
223	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	-	-	5	-	5	5	5	21	-	53	-	-	5	11	-	6	-	-	21	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5	-	5	131	
224	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	11	-	-	5	-	-	-	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	
225	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	38	
226	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10		
227	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5		
230	6	11	6	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	6	11	11	5	5	5	-	11	85	-	6	-	27	5	-	5	-	5	-	5	-	6	5	5	-	-	-	-	-	-	237		
231	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	-	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	47		
232	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12		
233	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	11	-	11	5	69	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	5	-	-	-	128
TOTAL DESTINO	6	11	6	6	6	6	10	6	42	8	6	6	15	15	6	11	37	20	31	57	94	28	545	6	6	25	138	10	6	10	28	15	6	6	10	10	11	6	6	47	10	10	-	1.338		

TABELA A.2.2.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa
Matriz O/D

O/D	026	062	083	089	100	123	129	131	142	163	165	166	168	161	164	166	169	170	172	222	223	224	225	227	230	231	232	233	234	235	TOTAL ORIGEM
001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5
016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
029	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
047	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5
049	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4
071	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	18
105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
107	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	22
108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
109	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
121	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
136	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
138	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	8
139	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	9
140	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	-	-	4	-	-	-	-	35	-	-	4	-	31	4	-	4	-	4	94
141	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	13
142	5	5	9	5	5	-	5	5	4	-	9	4	4	4	22	9	9	5	27	186	22	9	18	9	75	13	5	18	4	66	561
147	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4
161	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4
162	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	4	4	-	-	-	4	-	-	35	-	4	-	-	22	-	-	-	-	9	87
165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
178	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
181	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
182	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	9	18
188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	44
189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
190	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
217	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	18	9	-	-	-	4	-	-	-	-	13	53
219	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
221	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	17
230	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	-	4	-	-	4	13	39
231	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4
233	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
TOTAL DESTINO	5	5	9	5	5	5	5	5	8	5	13	8	16	8	35	9	13	5	40	447	31	21	26	9	180	25	5	26	12	118	1.104

TABELA A.3.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Correspondência de Zoneamento: Macrozoneamento de Análise e Q/D 95

42 ZONAS - MACROZONEAMENTO DE ANÁLISE		242 ZONAS - Q/D 95	
CÓDIGO	NOMES	CÓDIGO	NOMES
1	Península Itapagipe	87	Dendzeiros
1	Península Itapagipe ..	110	Monte Serrat
1	Península Itapagipe	111	Bonfim
1	Península Itapagipe	112	Ribeira / Madragoa / Lqo Do Papagaio
1	Península Itapagipe	113	Ribeira / Tainheiros
1	Península Itapagipe	114	Massaranduba / Baixa Do Petroleo
1	Península Itapagipe	115	Massaranduba
1	Península Itapagipe	116	Vila Rui Barbosa
1	Península Itapagipe	118	Uruguai / Alagados
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	172	Paripe
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	173	São Tome De Paripe
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	194	Faz Coutos / Vista Alegre
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	195	Felicidade
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	197	Estrada da Base Naval/Conj. Hab. Coutos
2	Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	216	Ladeira
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	160	Praia Grande
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	161	Periperi
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	162	Represa Do Cobre /Pq São Bartolomeu
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	170	Alto De Coutos
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	194	Faz Coutos / Vista Alegre
3	Coutos/Periperi/Praia Grande	197	Estrada da Base Naval/Conj. Hab. Coutos
4	Plataforma/Itacaranha	153	Plataforma
4	Plataforma/Itacaranha	154	Alto De Sta Terezinha
5	Lobato/Joanes	120	Península Do Joanes
5	Lobato/Joanes	121	São Caetano (Eng. Austríclano)
5	Lobato/Joanes	122	Alto Do Peru / San Martín
5	Lobato/Joanes	124	Capelinha
5	Lobato/Joanes	127	Boa Vista São Caetano
5	Lobato/Joanes	128	Capelinha / Dique Ladrão
5	Lobato/Joanes	143	Boa Vista Do Lobato /Jardim Lobato
5	Lobato/Joanes	144	Alto Do Cabrito /Bela Vista Do Lobato
5	Lobato/Joanes	186	Joanes / Vol Da Patria
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	51	São Joaquim
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	75	Soledade
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	76	Lapinha
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	88	Calçada / Mares
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	89	Roma
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	90	Sieiro
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	92	Liberdade
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	93	Largo Do Tanque /Bairro Guarani
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	94	Curuzu / B. Guarani
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	117	Uruguai / B Machado
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	119	Viaduto Dos Motoristas / Bx Do Fiscal
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	185	Bx Do Fiscal
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	198	Nilo Peçanha
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	213	Ferry - Boat / São Joaquim
6	Calçada/Água de Meninos/Liberdade	215	Feira De São Joaquim
7	Comércio/Sé/Pelourinho	49	Comercio / (Pça Cayru)
7	Comércio/Sé/Pelourinho	50	Comercio / Agua Meninos
7	Comércio/Sé/Pelourinho	52	Aquidaba/ Pelourinho/Sto Antonio
7	Comércio/Sé/Pelourinho	53	Pça Castro Alves / Se /Terreiro De Jesus
7	Comércio/Sé/Pelourinho	54	Cov São Francisco /Largo De São Miguel
7	Comércio/Sé/Pelourinho	214	Elevador Lacerda
8	S. Pedro/Campo Grande/Barris	28	Campo Grande
8	S. Pedro/Campo Grande/Barris	29	São Pedro (Politeia / São Bento)
8	S. Pedro/Campo Grande/Barris	32	Barris / Lapa
8	S. Pedro/Campo Grande/Barris	201	Estação Da Lapa
8	S. Pedro/Campo Grande/Barris	202	Shopping Piedade
9	Graça/Federação	17	Vitoria
9	Graça/Federação	18	Graça
9	Graça/Federação	19	Campo Santo/Calabar
9	Graça/Federação	20	Federação
9	Graça/Federação	27	Canela
9	Graça/Federação	30	Garcia(Leovigildo Filgueiras)
9	Graça/Federação	31	Garcia (Prediliano Pita)
9	Graça/Federação	176	Alto Das Pombas
10	Barra	1	Barra Avenida
10	Barra	2	Clemente Mariani
10	Barra	3	Jardim Apipema
10	Barra	203	Shopping Barra

TABELA A.3.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Correspondência de Zoneamento: Macrozoneamento de Análise e Q/D 95

(continuação)

42 ZONAS - MACROZONEAMENTO DE ANÁLISE		242 ZONAS - Q/D 95	
CÓDIGO	NOMES	CÓDIGO	NOMES
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	4	São Lázaro
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	5	Ondina
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	6	Alto Ondina
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	7	Paciência
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	21	Alto Do Sobradinho
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	22	Eng. Velho federação I
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	23	Conj Santa Madalena
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	24	Eng Velho federação II
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	177	Cardenal Da Silva /Garibaldi (Ucsal)
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	205	Campus Ucsal Federação
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	206	Campus Ufba Federação
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	207	Campus Ufba Ondina
11	Ondina/Eng. Velho de Federação	237	Alto Do Sobradinho
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	8	Rio Vermelho
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	9	Nordeste Amaralina
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	10	Ubaranas/Areal
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	14	Parque Julio Cesar
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	15	Pituba
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	16	Amaralina
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	48	Pituba (Av Paulo VI)
12	Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	175	Parque Cruz Aguilar
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	11	Vale Das Pedrinhas
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	12	Santa Cruz B
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	13	Parque Da Cidade
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	25	Horto Florestal
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	26	Candeal
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	40	Campinas De Brotas
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	41	Alto Do Seidanha
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	43	Itaigara
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	209	Hospital Geral Do Estado
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	236	Santa Cruz A
13	Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	238	Itaigara
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	42	Cj Comerciarlos /Pq Bela Vista / Jd Saudade
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	44	Pq N Senhora Da Luz
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	45	Caminho Das Arvores
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	67	Jardim Brasília / Chacara Perseverança
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	68	Saramandala
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	69	Pemambues
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	174	Rodoviária / Casa Do Comercio
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	178	Iguatemi / Hiper
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	179	Cond Vale Dos Rios / Bancários
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	180	Cj Joao Durval / Ladeira Do Cabula
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	199	Shopping Iguatemi
14	Iguatemi/Rodoviária/Cabula	200	Estação Rodoviária
15	Matatu/Brotas	35	Eng Velho Brotas/(Vila America)
15	Matatu/Brotas	36	Eng Velho Brotas (Ogunja)
15	Matatu/Brotas	37	Eng Velho Brotas /(Boa Vista)
15	Matatu/Brotas	38	Daniel Lisboa
15	Matatu/Brotas	39	Acupe
15	Matatu/Brotas	57	Vila Laura
15	Matatu/Brotas	58	Castro Neves
15	Matatu/Brotas	59	Santo Agostinho
15	Matatu/Brotas	61	Pitangueiras / Cosme De Farias
15	Matatu/Brotas	62	Cosme De Farias
15	Matatu/Brotas	63	Alto De Cruzeiro /Cosme De Farias
15	Matatu/Brotas	64	Luis Anselmo
16	Santana/Fonte Nova	33	Tororó
16	Santana/Fonte Nova	34	Fonte Nova
16	Santana/Fonte Nova	55	Palma / Mouraria /Cpo Da Polvora
16	Santana/Fonte Nova	56	Nazare
17	Cidade Nova/Barbalho	60	Dois Leões / Vila Laura
17	Cidade Nova/Barbalho	73	Barbalho

TABELA A.3.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Correspondência de Zoneamento: Macrozoneamento de Análise e O/D 95

(continuação)

42 ZONAS - MACROZONEAMENTO DE ANÁLISE		242 ZONAS - O/D 95	
CÓDIGO	NOMES	CÓDIGO	NOMES
17	Cidade Nova/Barbalho	74	Macaubas
17	Cidade Nova/Barbalho	78	Caixa D'agua
17	Cidade Nova/Barbalho	79	Quinta Dos Lazaros
17	Cidade Nova/Barbalho	80	Cidade Nova
17	Cidade Nova/Barbalho	81	Alto Do Abacaxi
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	77	Queimadinho
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	82	Pau Miudo
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	91	Pero Vaz
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	95	Curuzu / Progresso
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	96	Santa Monica
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	97	Iapi /Jardim Eldorado
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	98	Iapi
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	99	Largo Do Tamarineiro
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	100	Quitandinha / Jaqueira / Retiro
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	101	Fazenda Grande /Vila Melo Moraes
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	123	Fazenda Grande Do Retiro
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	125	São Caetano
18	Caixa D'Agua/Santa Mônica/Pau Miudo	240	Fazenda Grande /Vila Melo Moraes
19	Retiro	85	Cabula / Telebahia
19	Retiro	83	Abacaxi / Retiro / Acesso Norte
19	Retiro	103	São Gonçalo Do Retiro
20	Campinas/Pirajá	102	Faz Grande Retiro / Bom Jua
20	Campinas/Pirajá	126	S Caetano / S S Schindler
20	Campinas/Pirajá	145	Mai Rodon / Campinas
20	Campinas/Pirajá	155	Piraja
21	Mata Escura	104	Barreiras / Araial Retiro
21	Mata Escura	132	Mata Escura
22	Porto Seco/Pau da Lima	129	Calabetao
22	Porto Seco/Pau da Lima	130	Jd Santo Inacio / Est Piraja
22	Porto Seco/Pau da Lima	131	Prof. Lemos De Brito / Granjas Rurais
22	Porto Seco/Pau da Lima	146	Lot Jd Cajazeiras / Pau Da Lima
22	Porto Seco/Pau da Lima	147	Pau Da Lima
22	Porto Seco/Pau da Lima	148	São Marcos
22	Porto Seco/Pau da Lima	149	Vila Canaria
22	Porto Seco/Pau da Lima	156	Porto Seco Piraja
22	Porto Seco/Pau da Lima	211	Estação Piraja
23	Castelo Branco	150	Sete De Abril
23	Castelo Branco	157	Dom Avelar
23	Castelo Branco	158	Nogueira
23	Castelo Branco	159	Castelo Branco
24	Valéria	163	Estrada Da Base Naval /Represa Do Cobre
24	Valéria	164	Valeria
24	Valéria	171	Usiba
25	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	165	Palestina
25	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	166	Cajazeiras 03,05,07
25	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	167	Faz Grande 02,03
25	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	192	Cajazeiras 08,10,11
25	Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	193	Boca Da Mata
26	Canabrava/Granjas Reunidas	137	Nova Brasília /Jd Nova Esperança
26	Canabrava/Granjas Reunidas	187	Cana Brava
26	Canabrava/Granjas Reunidas	188	CJ Trobogy / Granjas Reunidas
27	CAB/Sussuarana	107	C. A. B.
27	CAB/Sussuarana	134	Sussuarana
27	CAB/Sussuarana	135	Mata Dos Oitis
27	CAB/Sussuarana	136	Vale Dos Lagos /Hospital São Rafael
27	CAB/Sussuarana	212	Hospital São Rafael
28	Engomadeira/Tancredo Neves	66	N Senhora Do Resgate /CJ São Judas Tadeu
28	Engomadeira/Tancredo Neves	84	19 Bc / Narandiba
28	Engomadeira/Tancredo Neves	105	Tancredo Neves / Engomadeira
28	Engomadeira/Tancredo Neves	106	Cabula VI / Arenoso
28	Engomadeira/Tancredo Neves	133	Arenoso / Tancredo Neves
28	Engomadeira/Tancredo Neves	181	Unab / Saboeiro /Serpro
28	Engomadeira/Tancredo Neves	210	Hospital Roberto Santos
28	Engomadeira/Tancredo Neves	241	Tancredo Neves / Engomadeira
29	Costa Azul/Armação	47	Costa Azul / Stlep
29	Costa Azul/Armação	48	Armação
29	Costa Azul/Armação	239	Costa Azul / Stlep
30	Boca do Rio	70	CJ Guilherme Marback /Setor Militar
30	Boca do Rio	71	Boca Do Rio
30	Boca do Rio	72	Bolandera / Boca Do Rio

TABELA A .3.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Correspondência de Zoneamento: Macrozoneamento de Análise e O/D 95

(continuação)

42 ZONAS - MACROZONEAMENTO DE ANÁLISE		242 ZONAS - O/D 95	
CÓDIGO	NOMES	CÓDIGO	NOMES
30	Boca do Rio	86	Pituaçu / Corsário
30	Boca do Rio	182	Imbuí
30	Boca do Rio	183	Bate Facho
31	Pituaçu/Patamares	85	Pq Metropolit. Pituaçu
31	Pituaçu/Patamares	108	Patamares / Costa Verde
31	Pituaçu/Patamares	109	Jaguaribe
31	Pituaçu/Patamares	184	Pituaçu/ P. Patamares
31	Pituaçu/Patamares	204	Campus Ucsal Pituaçu
32	Itapua/Piatã/Pque Exposições	138	Pq De Exposições /Bairro Da Paz
32	Itapua/Piatã/Pque Exposições	139	Piata
32	Itapua/Piatã/Pque Exposições	140	Itapua
32	Itapua/Piatã/Pque Exposições	141	Lot Pedra Do Sal
32	Itapua/Piatã/Pque Exposições	189	Alto Do Coqueirinho
33	S. Cristovão/Mussurunga	151	Mussurunga
33	S. Cristovão/Mussurunga	152	São Cristovao /Estrada Velha
33	S. Cristovão/Mussurunga	180	São Cristovao /Aeroporto
34	Ceasa/Cia-Aeroporto	188	Represa Do Ipitanga
34	Ceasa/Cia-Aeroporto	189	Ceasa / Cossange
34	Ceasa/Cia-Aeroporto	191	Jardim Das Margaridas
34	Ceasa/Cia-Aeroporto	196	Cia / Aeroporto
35	Aeroporto	142	Stelia Mares / P Flamengo
35	Aeroporto	208	Aeroporto
36	Lauro de Freitas/Centro	217	Lauro de Freitas
36	Lauro de Freitas/Vilas do Atlântico	218	Vilas do Atlantico
36	Lauro de Freitas/Portão	219	Portao
36	Lauro de Freitas/Capelão	220	Capelao
36	Lauro de Freitas/Itinga	221	Itinga
37	Camaçari/Dias D'Ávila	224	Dias Davila
37	Camaçari/Dias D'Ávila	230	Camaçari
37	Camaçari/Dias D'Ávila	232	Alagoinhas
37	Camaçari/Dias D'Ávila	233	São Sebastiao do Passe / Catu / Mata de São Joao / Pojuca
37	Camaçari/Dias D'Ávila	234	Nazare / Sto ant. de Jesus
38	Simões Filho	222	Cia / Simoes Filho
38	Simões Filho	223	Simoes Filho (Centro)
39	Candeias/S. Fco. Conde	225	Candeias
39	Candeias/S. Fco. Conde	226	Madre Deus
39	Candeias/S. Fco. Conde	227	São Francisco do Conde
39	Candeias/S. Fco. Conde	231	Feira de Santana
40	Itaparica/Vera Cruz	228	Itaparica
40	Itaparica/Vera Cruz	229	Vera Cruz
41	Outros	235	Outras Regioes
42	Porto de Salvador	242	Porto de Salvador

TABELA A.4.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada
Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUÊNCIA							%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL DESTINO	
Península Itapagipe	34	26	11	-	11	-	82	11,5%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	21	12	5	-	16	-	54	7,6%
Coutos/Periperi/Praia Grande	19	15	3	-	3	-	40	5,6%
Plataforma/Itacaranha	24	19	-	3	5	-	51	7,1%
Lobato/Joanes	56	24	3	-	5	-	88	12,3%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	73	46	19	-	13	2	153	21,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	27	16	8	-	24	-	75	10,5%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
Graça/Federação	5	-	3	-	-	-	8	1,1%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	3	3	-	-	-	-	6	0,8%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
Matatu/Brotas	-	-	5	-	-	3	8	1,1%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	-	2	-	-	3	-	5	0,7%
Retiro	6	-	-	-	-	-	6	0,8%
Campinas/Pirajá	8	8	5	-	-	-	21	2,9%
Porto Seco/Pau da Lima	18	-	-	-	-	-	18	2,5%
Castelo Branco	3	2	-	-	3	-	8	1,1%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	6	-	-	-	-	3	9	1,3%
Canabrava/Granjas Reunidas	3	-	-	-	-	-	3	0,4%
Itapuã/Platã/Pque Exposições	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
Camaçari/Dias D'Ávila	3	-	3	-	3	-	9	1,3%
Simões Filho	19	7	-	-	3	-	29	4,1%
Outros Municípios	-	3	-	-	-	-	3	0,4%
Porto de Salvador	13	11	-	-	3	-	27	3,8%
TOTAL FREQUÊNCIA	344	203	65	3	92	8	715	100,0%
%	48,1%	28,4%	9,1%	0,4%	12,9%	1,1%	100,0%	

TABELA A.4.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUÊNCIA							
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL DESTINO	%
Península Itapagipe	5	3	-	-	-	-	8	0,9%
Paripe/S. Tomé de Paripe/Iha de Maré	5	-	3	-	-	-	8	0,9%
Coutos/Periperi/Praia Grande	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Plataforma/Itacaranha	-	3	3	-	-	-	6	0,6%
Lobato/Joanes	31	25	4	-	8	-	68	7,2%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	77	25	18	-	5	1	126	13,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Barra	3	3	-	-	-	-	6	0,6%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	5	3	-	-	3	-	11	1,2%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	3	-	-	-	3	-	6	0,6%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	8	8	-	-	-	-	16	1,7%
Matatu/Brotas	2	-	3	-	-	-	5	0,5%
Santana/Fonte Nova	11	5	-	-	-	-	16	1,7%
Cidade Nova/Barbalho	10	8	3	-	-	-	21	2,2%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	67	25	12	-	10	-	114	12,2%
Retiro	60	25	5	-	3	-	93	9,9%
Campinas/Pirajá	6	5	3	-	5	1	20	2,1%
Mata Escura	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Porto Seco/Pau da Lima	38	20	8	-	-	-	66	7,0%
Castelo Branco	-	6	6	-	-	-	12	1,3%
Valéria	5	7	-	-	-	-	12	1,3%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	3	8	5	-	3	-	19	2,0%
Canabrava/Granjas Reunidas	5	3	3	-	-	-	11	1,2%
CAB/Sussuarana	3	-	3	-	-	-	6	0,6%
Engomadeira/Tancredo Neves	8	5	5	-	-	-	18	1,9%
Costa Azul/Armação	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
Boca do Rio	9	3	-	-	-	-	12	1,3%
Itapub/Platã/Pque Exposições	4	3	3	-	-	-	10	1,1%
S. Cristovão/Mussurunga	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
Ceasa/Cia-Aeroporto	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Aeroporto/Estr. do Côco	11	5	6	-	-	-	22	2,3%
Camaçari/Dias D'Ávila	31	21	9	-	17	-	78	8,3%
Simões Filho	15	7	3	-	3	-	28	3,0%
Candeias/S. Fco. Conde	-	25	8	-	10	-	43	4,6%
Outros Municípios	10	17	17	3	3	-	50	5,3%
Porto de Salvador	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
TOTALFREQUÊNCIA	453	274	133	3	73	2	938	100,0%
%	48,3%	29,2%	14,2%	0,3%	7,8%	0,2%	100,0%	

TABELA A.4.3
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)
Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUÊNCIA							
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL DESTINO	%
Peninsula Itapagipe	103	25	3	6	18	-	155	15,1%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	12	12	3	-	6	-	33	3,2%
Coutos/Periperi/Praia Grande	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
Plataforma/Itacaranha	6	6	6	-	-	-	18	1,8%
Lobato/Joanes	24	15	-	-	6	-	45	4,4%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	239	72	54	15	60	3	443	43,1%
Comércio/Sé/Pelourinho	21	12	15	3	3	-	54	5,3%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Matatu/Brotas	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Retiro	9	3	-	-	-	-	12	1,2%
Campinas/Pirajá	15	9	3	-	-	-	27	2,6%
Porto Seco/Pau da Lima	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Castelo Branco	3	-	-	-	3	-	6	0,6%
Valéria	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	6	3	-	-	-	-	9	0,9%
Canabrava/Granjas Reunidas	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
Engomadeira/Tancredo Neves	-	3	-	-	-	-	3	0,3%
Itapua/Platã/Pque Exposições	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
Camaçari/Dias D'Ávila	6	9	6	-	-	-	21	2,0%
Simões Filho	3	3	-	-	-	-	6	0,6%
Candeias/S. Fco. Conde	-	3	6	-	-	-	9	0,9%
Itaparica/Vera Cruz	6	6	-	-	3	-	15	1,5%
Outros Municípios	-	9	6	6	-	-	21	2,0%
Porto de Salvador	70	36	9	-	12	-	127	12,4%
TOTAL FREQUÊNCIA	535	232	117	30	111	3	1.028	100,0%
%	52,0%	22,6%	11,4%	2,9%	10,8%	0,3%	100,0%	

TABELA A.4.4

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR**PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS**

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUENCIA						TOTAL DESTINO	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL			
Península Itapagipe	8	-	-	-	-		8	0,6%
Lobato/Joanes	-	-	-	-	4		4	0,3%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	12	4	-	-	-		16	1,2%
Comércio/Sé/Pelourinho	118	55	29	-	25		227	17,6%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	4	6	-	-	3		13	1,0%
Graça/Federação	21	4	-	-	-		25	1,9%
Ondina/Eng. Velho de Federação	7	4	7	-	-		18	1,4%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	37	14	11	-	7		69	5,4%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	43	21	4	4	7		79	6,1%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	29	18	4	-	5		56	4,3%
Matatu/Brotas	64	39	11	-	4		118	9,2%
Santana/Fonte Nova	68	31	18	-	6		123	9,5%
Cidade Nova/Barbalho	7	8	-	-	-		15	1,2%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	7	-	-	-	-		7	0,5%
Retiro	22	7	-	-	-		29	2,3%
Campinas/Pirajá	10	4	7	-	4		25	1,9%
Mata Escura	-	-	-	-	4		4	0,3%
Porto Seco/Pau da Lima	-	18	-	4	4		26	2,0%
Castelo Branco	14	4	-	-	-		18	1,4%
Valéria	-	4	-	-	4		8	0,6%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	8	4	4	-	-		16	1,2%
Canabrava/Granjas Reunidas	7	4	-	-	-		11	0,9%
CAB/Sussuarana	7	-	-	-	4		11	0,9%
Engomadeira/Tancredo Neves	-	-	4	-	10		14	1,1%
Costa Azul/Armação	4	-	-	-	4		8	0,6%
Boca do Rio	10	7	-	4	7		28	2,2%
Itapuã/Platã/Pque Exposições	-	-	-	4	-		4	0,3%
S. Cristovão/Mussurunga	-	-	-	-	4		4	0,3%
Ceasa/Cia-Aeroporto	4	3	-	-	-		7	0,5%
Aeroporto/Estr. do Côco	21	21	4	-	11		57	4,4%
Camaçari/Dias D'Ávila	21	36	14	4	7		82	6,4%
Simões Filho	14	7	7	-	-		28	2,2%
Candelas/S. Fco. Conde	4	21	7	-	11		43	3,3%
Outros Municípios	-	43	32	1	11		87	6,8%
TOTAL FREQUENCIA	571	387	163	21	146		1.288	100,0%
%	44,3%	30,0%	12,7%	1,6%	11,3%		100%	

TABELA A.4.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUENCIA						TOTAL DESTINO	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
Península Itapagipe	101	13	13	-	50	-	177	5,4%
Plataforma/Itacaranha	13	13	-	-	-	-	26	0,8%
Lobato/Joanes	163	13	25	-	-	-	201	6,1%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	201	189	99	-	38	-	527	16,1%
Comércio/Sé/Pelourinho	38	25	13	-	38	-	114	3,5%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	13	13	-	-	-	-	26	0,8%
Graça/Federação	13	38	-	-	13	-	64	2,0%
Barra	50	13	-	-	38	-	101	3,1%
Ondina/Eng. Velho de Federação	88	13	-	-	13	-	114	3,5%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	113	13	13	-	12	-	151	4,6%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	52	25	13	-	25	-	115	3,5%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	140	50	25	13	38	10	276	8,4%
Matatu/Brotas	76	13	13	-	37	-	139	4,2%
Santana/Fonte Nova	102	25	-	-	38	-	165	5,0%
Cidade Nova/Barbalho	46	9	-	-	-	-	55	1,7%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	102	-	13	-	13	11	139	4,2%
Retiro	201	88	63	13	12	-	377	11,5%
Campinas/Pirajá	-	13	-	-	13	-	26	0,8%
Porto Seco/Pau da Lima	-	-	13	-	13	-	26	0,8%
Castelo Branco	-	13	-	-	25	-	38	1,2%
Canabrava/Granjas Reunidas	49	13	13	-	13	-	88	2,7%
CAB/Sussuarana	-	-	-	-	13	-	13	0,4%
Costa Azul/Armação	38	13	-	-	-	-	51	1,6%
Boca do Rio	26	50	13	-	-	-	89	2,7%
Itapuã/Platã/Pque Exposições	-	-	-	-	13	-	13	0,4%
Aeroporto/ Estr. do Côco	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
Simões Filho	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
Porto de Salvador	77	38	25	-	-	-	140	4,3%
TOTAL FREQUENCIA	1.715	693	367	26	455	21	3.277	100,0%
%	52,3%	21,1%	11,2%	0,8%	13,9%	0,6%	100,0%	

TABELA A.4.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUENCIA						%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	TOTAL DESTINO	
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	85	9	9	-	-	103	3,0%
Coutos/Periperi/Praia Grande	37	9	-	9	-	55	1,6%
Plataforma/Itacaranhã	9	-	-	-	-	9	0,3%
Lobato/Joanes	-	9	-	-	-	9	0,3%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	9	-	-	-	-	9	0,3%
Campinas/Pirajá	199	48	10	-	38	295	8,6%
Mata Escura	-	-	9	-	-	9	0,3%
Porto Seco/Pau da Lima	283	39	20	-	66	408	11,9%
Castelo Branco	94	19	9	-	-	122	3,6%
Valéria	179	28	9	-	27	243	7,1%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	103	66	-	-	19	188	5,5%
Canabrava/Granjas Reunidas	28	-	-	-	-	28	0,8%
Itapuã/Platã/Pque Exposições	9	-	-	-	-	9	0,3%
Ceasa/Cia-Aeroporto	46	9	-	-	-	55	1,6%
Aeroporto/Estr. do Côco	9	9	9	-	9	36	1,0%
Camaçari/Dias D'Ávila	257	134	-	-	66	457	13,3%
Simões Filho	502	151	9	-	38	700	20,4%
Candeias/S. Fco. Conde	104	85	19	-	28	236	6,9%
Outros Municípios	74	170	104	10	104	462	13,5%
TOTAL FREQUÊNCIA	2.027	785	207	19	395	3.433	100,0%
%	59,0%	22,9%	6,0%	0,6%	11,5%	100,0%	

TABELA A.4.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise da Frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUÊNCIA							%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL DESTINO	
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	-	-	5	5	-	-	10	0,7%
Ondina/Eng. Velho de Federação	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	11	-	-	-	-	-	11	0,8%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	11	-	-	-	-	-	11	0,8%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
Retiro	10	-	-	-	-	-	10	0,7%
Campinas/Pirajá	-	10	-	-	-	-	10	0,7%
Porto Seco/Pau da Lima	10	-	-	-	-	-	10	0,7%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	10	-	-	-	-	-	10	0,7%
Canabrava/Granjas Reunidas	37	5	-	-	-	-	42	3,1%
CAB/Sussuarana	76	-	-	-	-	-	76	5,7%
Engomadeira/Tancredo Neves	16	-	-	-	-	-	16	1,2%
Costa Azul/Armação	-	5	-	-	-	-	5	0,4%
Boca do Rio	43	5	5	-	-	5	58	4,3%
Pituaçu/Patamares	20	-	-	-	-	-	20	1,5%
Itapua/Piatã/Pque Exposições	166	21	-	-	32	-	219	16,4%
S. Cristovão/Mussurunga	119	17	5	-	27	-	168	12,6%
Ceasa/Cia-Aeroporto	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
Aeroporto/Estr. do Côco	59	11	-	-	-	-	70	5,2%
Lauro de Freitas	290	102	53	16	37	-	498	37,2%
Camacari/Dias D'Ávila	48	-	11	-	-	-	59	4,4%
Candelas/S. Fco. Conde	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
Outros Municípios	5	-	-	-	5	-	10	0,7%
TOTAL FREQUÊNCIA	951	181	79	21	101	5	1.338	100,0%
%	71,1%	13,5%	5,9%	1,6%	7,5%	0,4%	100,0%	

TABELA A.4.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS
Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa
Análise da frequência de Viagens por Macrozonas de Destino

MACROZONAS DE DESTINO	FREQUÊNCIA							%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS	TOTAL DESTINO	
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	14	9	9	-	9	-	41	3,7%
Coutos/Periperi/Praia Grande	-	9	-	-	4	-	13	1,2%
Plataforma/Itacaranhá	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
Italgara/Santa Cruz/Horto Florestal	-	-	4	-	-	-	4	0,4%
Matatu/Brotas	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miúdo	-	4	-	-	4	-	8	0,7%
Retiro	-	4	-	-	5	-	9	0,8%
Campinas/Pirajá	4	4	-	-	4	-	12	1,1%
Porto Seco/Pau da Lima	4	-	9	-	4	-	17	1,5%
Castelo Branco	4	-	9	-	4	-	17	1,5%
Valéria	23	4	-	-	9	-	36	3,3%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	-	9	-	-	-	-	9	0,8%
Ceasa/Cia-Aeroporto	9	4	-	-	-	-	13	1,2%
Aeroporto/Estr. do Côco	4	4	-	-	-	-	8	0,7%
Camaçari/Dias D'Ávila	135	59	35	4	18	-	251	22,7%
Sílmões Filho	315	80	27	-	41	9	472	42,8%
Candeias/S. Fco. Conde	18	27	9	-	4	4	62	5,6%
Outros Municípios	-	62	31	5	22	-	120	10,9%
TOTAL FREQUÊNCIA	542	279	133	9	128	13	1.104	100,0%
%	49,1%	25,3%	12,0%	0,8%	11,6%	1,2%	100,0%	

TABELA A.5.1
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	143	56	19	-	5	-	223	31,2%
02	91	53	27	3	-	-	174	24,3%
03	46	51	5	-	-	-	102	14,3%
04	21	16	3	-	-	-	40	5,6%
05	16	21	3	-	-	-	40	5,6%
06	3	3	3	-	-	-	9	1,3%
07	5	3	-	-	-	-	8	1,1%
10	11	-	-	-	-	-	11	1,5%
>10	5	-	5	-	-	-	10	1,4%
OUTROS	3	-	-	-	87	8	98	13,7%
TOTAL FREQUÊNCIA	344	203	65	3	92	8	715	100,0%
%	48,1%	28,4%	9,1%	0,4%	12,9%	1,1%	100,0%	

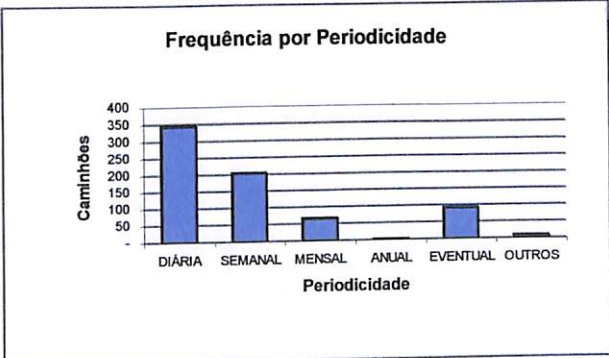
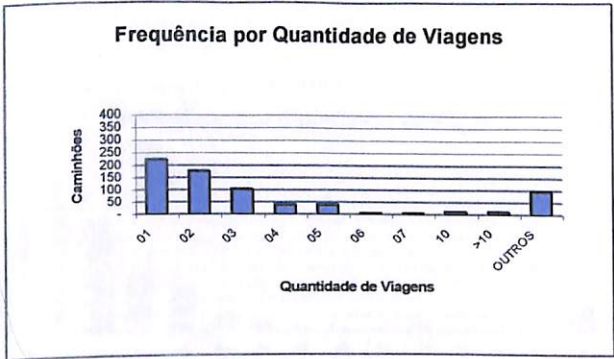


TABELA A.5.2

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martim

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	194	111	52	-	3	-	360	38,4%
02	116	81	50	-	-	-	247	26,3%
03	59	59	18	-	-	-	136	14,5%
04	31	10	10	-	-	-	51	5,4%
05	18	8	-	-	-	-	26	2,8%
06	5	-	-	3	-	-	8	0,9%
07	5	-	-	-	-	-	5	0,5%
08	3	-	3	-	-	-	6	0,6%
10	13	5	-	-	-	-	18	1,9%
12	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
15	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
20	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
0	-	-	-	-	70	2	72	7,7%
TOTAL FREQUÊNCIA	453	274	133	3	73	2	938	100,0%
%	48,3%	29,2%	14,2%	0,3%	7,8%	0,2%	100,0%	

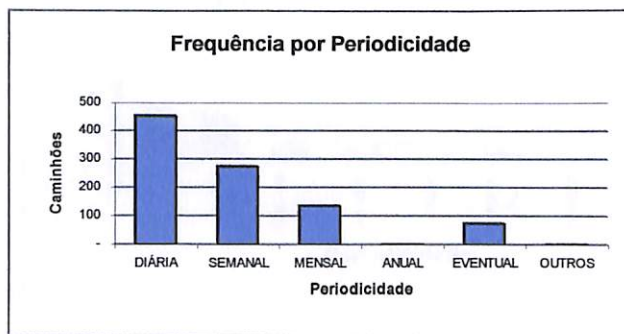
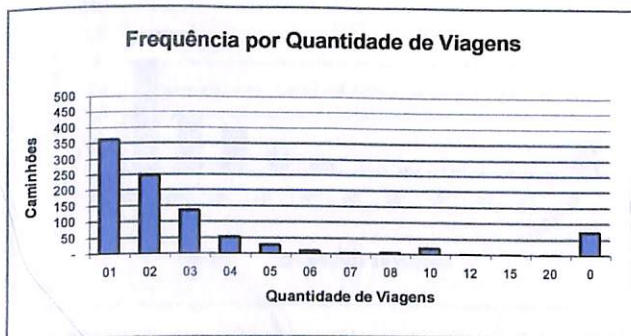


TABELA A.5.3
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Comércio/Calçada (1)
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUENCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	262	87	48	6	-	-	403	39,2%
02	123	48	27	6	-	-	204	19,8%
03	63	64	18	9	-	-	154	15,0%
04	42	9	18	6	-	-	75	7,3%
05	21	21	-	3	-	-	45	4,4%
06	6	-	-	-	-	-	6	0,6%
07	9	3	-	-	-	-	12	1,2%
08	6	-	3	-	-	-	9	0,9%
10	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
>10	-	-	3	-	-	-	3	0,3%
OUTROS	-	-	-	-	111	3	114	11,1%
TOTAL	535	232	117	30	111	3	1.028	100,0%
FREQÜÊNCIA								
%	52,0%	22,6%	11,4%	2,9%	10,8%	0,3%	100,0%	

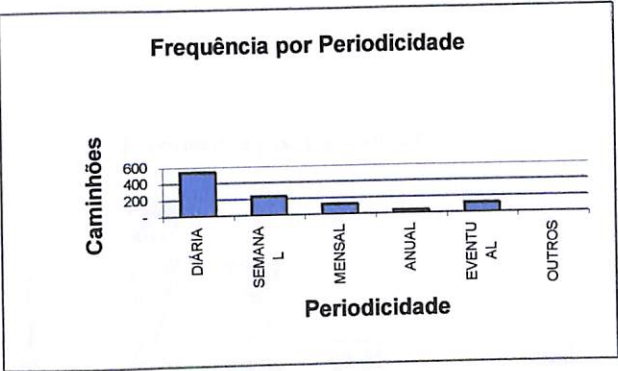
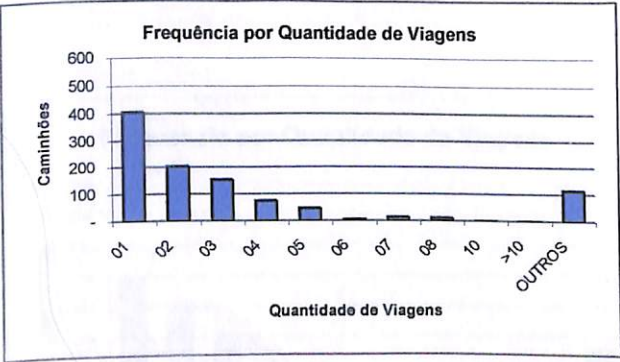


TABELA A.5.4
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA					TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL		
01	234	97	57	6	-	394	30,6%
02	150	118	38	4	-	310	24,1%
03	79	83	39	7	-	208	16,1%
04	54	14	14	-	-	82	6,4%
05	18	75	11	-	-	104	8,1%
06	7	-	-	-	-	7	0,5%
08	4	-	-	-	-	4	0,3%
09	4	-	-	4	-	8	0,6%
10	7	-	4	-	-	11	0,9%
>10	7	-	-	-	-	7	0,5%
OUTROS	7	-	-	-	146	153	11,9%
TOTAL FREQUÊNCIA	571	387	163	21	146	1.288	100,0%
%	44,3%	30,0%	12,7%	1,6%	11,3%	100,0%	

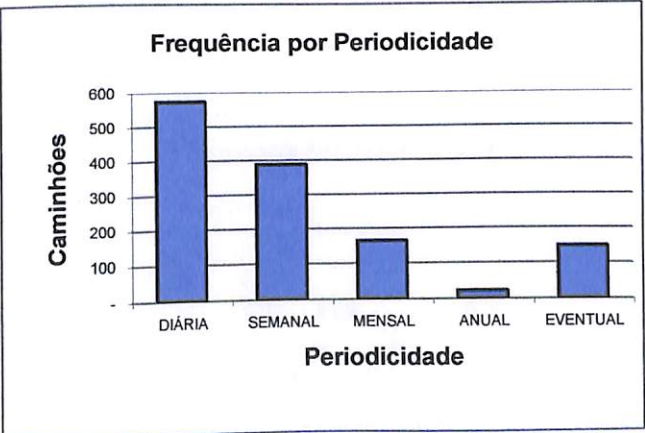
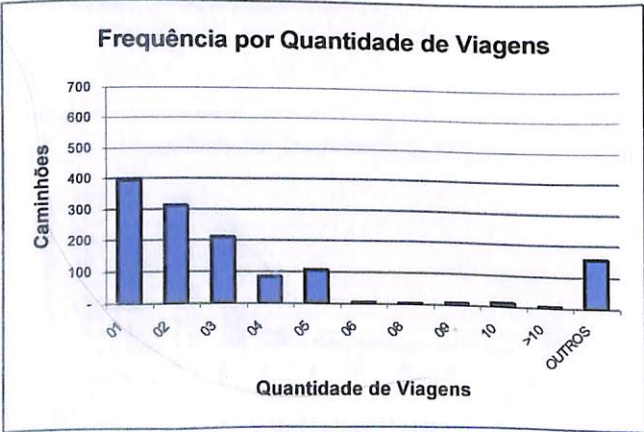


TABELA A.5.5
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	795	176	114	13	-	-	1.098	33,5%
02	428	264	89	-	-	-	781	23,8%
03	227	176	88	13	13	-	517	15,8%
04	139	38	25	-	-	-	202	6,2%
05	50	13	-	-	13	-	76	2,3%
06	25	-	38	-	-	-	63	1,9%
08	13	-	-	-	-	-	13	0,4%
10	38	13	-	-	-	-	51	1,6%
>10	-	-	13	-	-	-	13	0,4%
OUTROS	-	13	-	-	429	21	463	14,1%
TOTAL FREQUÊNCIA	1.715	693	367	26	455	21	3.277	100,0%
%	52,3%	21,1%	11,2%	0,8%	13,9%	0,6%	100,0%	

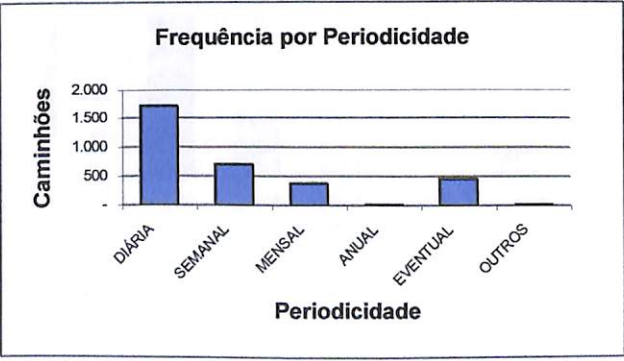
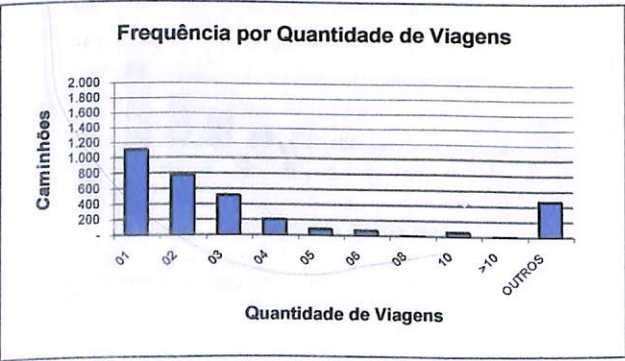


TABELA A.5.6
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUENCIA						%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	
01	849	218	103	10	-	1.180	34,4%
02	528	132	57	-	-	717	20,9%
03	302	171	38	-	-	511	14,9%
04	85	85	9	-	-	179	5,2%
05	179	104	-	9	-	292	8,5%
06	47	47	-	-	-	94	2,7%
07	9	19	-	-	-	28	0,8%
08	19	-	-	-	-	19	0,6%
10	-	9	-	-	-	9	0,3%
15	9	-	-	-	-	9	0,3%
OUTROS	-	-	-	-	395	395	11,5%
TOTAL FREQUÊNCIA	2.027	785	207	19	395	3.433	100,0%
%	59,0%	22,9%	6,0%	0,6%	11,5%	100,0%	

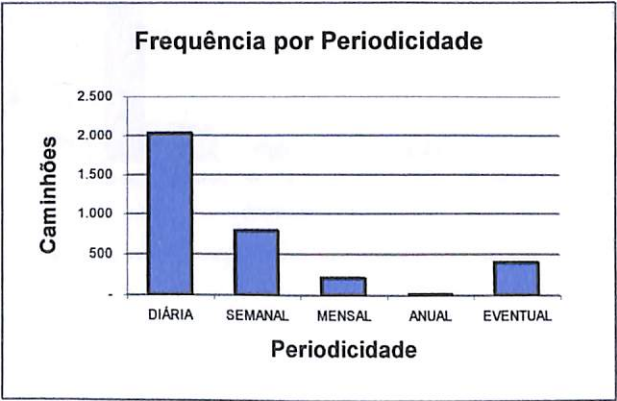
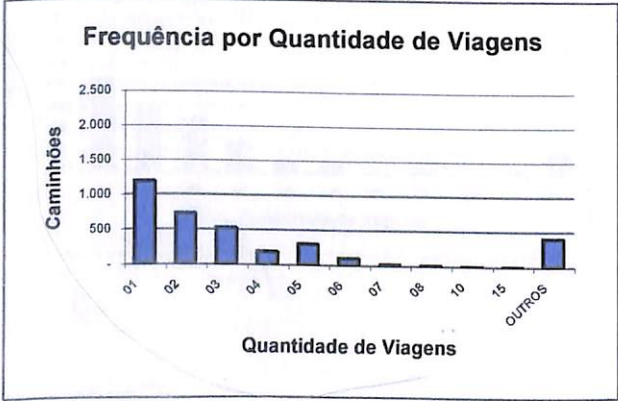


TABELA A.5.7
 PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
 ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
 PESQUISA DE ENTREVISTA
 Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
 Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	301	69	42	11	-	-	423	31,6%
02	240	43	16	5	-	-	304	22,7%
03	171	53	16	-	-	-	240	17,9%
04	112	16	5	5	-	-	138	10,3%
05	48	-	-	-	-	-	48	3,6%
06	37	-	-	-	-	-	37	2,8%
07	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
08	16	-	-	-	-	-	16	1,2%
09	5	-	-	-	-	-	5	0,4%
10	16	-	-	-	-	-	16	1,2%
Outros	-	-	-	-	101	5	106	7,9%
TOTAL FREQUÊNCIA	951	181	79	21	101	5	1.338	100,0%
%	71,1%	13,5%	5,9%	1,6%	7,5%	0,4%	100,0%	

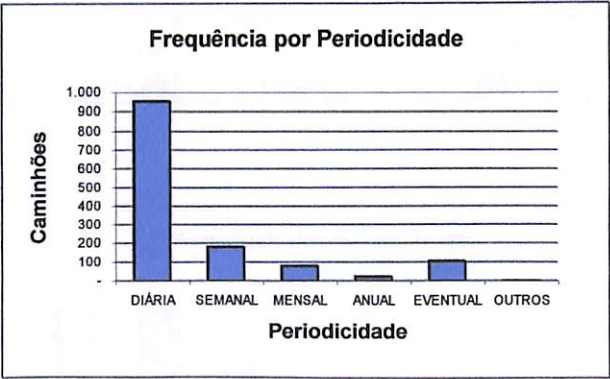
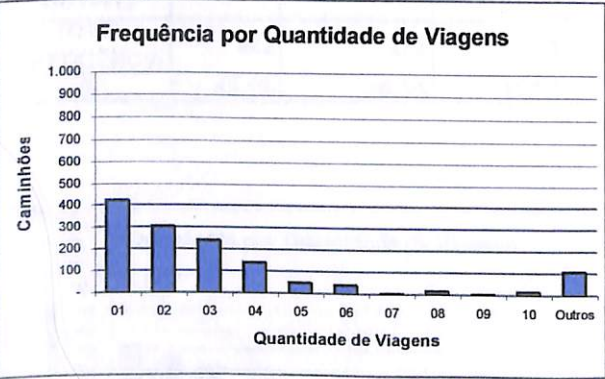


TABELA A.5.8
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA
Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa
Análise da Frequência de Viagens de Caminhões

QUANTIDADE DE VIAGENS	FREQUÊNCIA						TOTAL POR QUANT. DE VIAGENS	%
	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	ANUAL	EVENTUAL	OUTROS		
01	186	94	45	-	-	-	325	29,4%
02	136	71	44	5	-	-	256	23,2%
03	115	84	22	-	-	-	221	20,0%
04	48	13	22	-	-	-	83	7,5%
05	18	9	-	-	-	-	27	2,4%
06	13	-	-	4	-	-	17	1,5%
07	13	-	-	-	-	-	13	1,2%
10	9	-	-	-	-	-	9	0,8%
11	-	4	-	-	-	-	4	0,4%
20	4	-	-	-	-	-	4	0,4%
40	-	4	-	-	-	-	4	0,4%
OUTROS	-	-	-	-	128	13	141	12,8%
TOTAL FREQUÊNCIA	542	279	133	9	128	13	1.104	100,0%
%	49,1%	25,3%	12,0%	0,8%	11,6%	1,2%	100,0%	

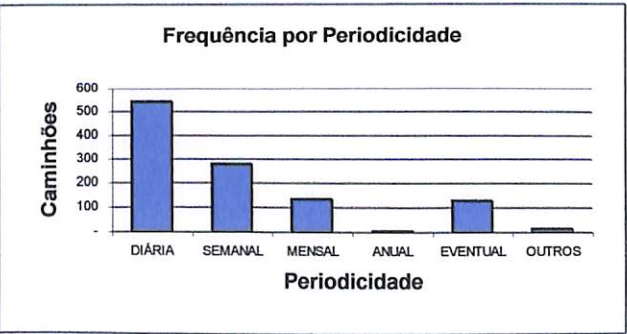
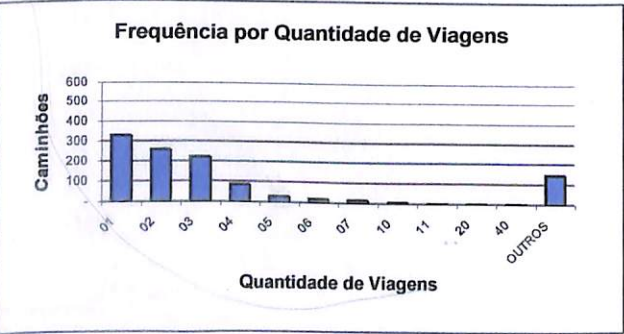


TABELA A.6.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (1) - Sentido San Martin / Calçada

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA					SEM RESPOSTA(1)	TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10			
DIÁRIA	112	21	36	22	56	97	344	48,1%
SEMANAL	62	21	21	25	43	31	203	28,4%
MENSAL	27	3	3	5	11	16	65	9,1%
ANUAL	-	-	-	-	3	-	3	0,4%
EVENTUAL	24	11	8	5	6	38	92	12,9%
OUTROS	3	-	-	-	-	5	8	1,1%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	228	56	68	57	119	187	715	100,0%
%	31,9%	7,8%	9,5%	8,0%	16,6%	26,2%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.2

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA(1)		
DIÁRIA	72	52	68	70	138	53	453	48,3%
SEMANAL	70	67	28	21	68	20	274	29,2%
MENSAL	39	26	15	22	28	3	133	14,2%
ANUAL	3	-	-	-	-	-	3	0,3%
EVENTUAL	26	10	6	-	14	17	73	7,8%
OUTROS	-	-	-	1	-	1	2	0,2%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	210	155	117	114	248	94	938	100,0%
%	22,4%	16,5%	12,5%	12,2%	26,4%	10,0%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.4

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto Comércio - Sentido Calçada / Comércio (2)

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA(1)		
DIÁRIA	167	68	79	51	86	120	571	44,3%
SEMANAL	161	64	62	21	25	54	387	30,0%
MENSAL	73	33	21	-	15	21	163	12,7%
ANUAL	10	-	4	-	-	7	21	1,6%
EVENTUAL	78	12	7	-	7	42	146	11,3%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	489	177	173	72	133	244	1.288	100,0%
%	38,0%	13,7%	13,4%	5,6%	10,3%	18,9%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA(1)		
DIÁRIA	770	265	102	49	101	428	1.715	52,3%
SEMANAL	303	126	50	39	62	113	693	21,1%
MENSAL	190	76	50	-	-	51	367	11,2%
ANUAL	-	13	-	-	13	-	26	0,8%
EVENTUAL	190	100	13	13	13	126	455	13,9%
OUTROS	-	-	-	12	-	9	21	0,6%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	1.453	580	215	113	189	727	3.277	100,0%
%	44,3%	17,7%	6,6%	3,4%	5,8%	22,2%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.6

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA(1)		
DIÁRIA	764	349	132	94	245	443	2.027	59,0%
SEMANAL	285	123	48	9	28	292	785	22,9%
MENSAL	104	37	9	-	19	38	207	6,0%
ANUAL	9	-	-	10	-	-	19	0,6%
EVENTUAL	179	47	9	28	19	113	395	11,5%
OUTROS	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	1.341	556	198	141	311	886	3.433	100,0%
%	39,1%	16,2%	5,8%	4,1%	9,1%	25,8%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.7

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA		
DIÁRIA	455	91	80	37	17	271	951	71,1%
SEMANAL	70	16	5	5	5	80	181	13,5%
MENSAL	11	26	-	-	5	37	79	5,9%
ANUAL	-	-	-	-	-	21	21	1,6%
EVENTUAL	48	16	-	-	11	26	101	7,5%
OUTROS	-	-	-	-	-	5	5	0,4%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	584	149	85	42	38	440	1.338	100,0%
%	43,6%	11,1%	6,4%	3,1%	2,8%	32,9%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.6.8

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR

PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES

Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa

Análise da Frequência de Viagens de Caminhões por Quantidade de Locais de Entrega

FREQUÊNCIA	QUANTIDADE DE LOCAIS DE ENTREGA						TOTAL FREQUÊNCIA	%
	1	2 A 3	4 A 6	7 A 10	MAIS DE 10	SEM RESPOSTA(1)		
DIÁRIA	76	84	22	17	27	316	542	49,1%
SEMANAL	89	31	18	8	4	129	279	25,3%
MENSAL	45	18	13	8	-	49	133	12,0%
ANUAL	-	5	-	-	-	4	9	0,8%
EVENTUAL	36	13	-	4	-	75	128	11,6%
OUTROS	9	-	-	-	-	4	13	1,2%
TOTAL QUANT. ENTREGAS	255	151	53	37	31	577	1.104	100,0%
%	23,1%	13,7%	4,8%	3,4%	2,8%	52,3%	100,0%	

(1) Caminhões sem carga, a maioria.

TABELA A.7.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (1) - Sentido San Martim / Calçada
Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Peninsula Itapagipe	88	12,3%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	27	3,8%
Coutos/Periperi/Praia Grande	19	2,7%
Plataforma/Itacaranha	11	1,5%
Lobato/Joanes	46	6,4%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	129	18,0%
Comércio/Sé/Pelourinho	24	3,4%
Graça/Federação	3	0,4%
Barra	5	0,7%
Ondina/Eng. Velho de Federação	3	0,4%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	3	0,4%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	3	0,4%
Matatu/Brotas	11	1,5%
Cidade Nova/Barbalho	3	0,4%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	16	2,2%
Retiro	5	0,7%
Campinas/Pirajá	43	6,0%
Mata Escura	8	1,1%
Porto Seco/Pau da Lima	27	3,8%
Castelo Branco	5	0,7%
Valéria	16	2,2%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	8	1,1%
Canabrava/Granjas Reunidas	3	0,4%
CAB/Sussuarana	5	0,7%
Costa Azul/Armação	3	0,4%
S. Cristovão/Mussurunga	5	0,7%
Lauro de Freitas/Itinga	3	0,4%
Camaçari/Dias D'Ávila	3	0,4%
Simões Filho	16	2,2%
Porto de Salvador	16	2,2%
Sem resposta	158	22,1%
TOTAL ENTREGA	715	100,0%

TABELA A.7.1.xdsestacion

TABELA A.7.2

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Calçada (2) - Sentido Calçada / San Martin
Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Peninsula Itapagipe	195	20,8%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	18	1,9%
Coutos/Periperi/Praia Grande	10	1,1%
Plataforma/Itacaranha	15	1,7%
Lobato/Joanes	52	5,5%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	170	18,2%
Comércio/Sé/Pelourinho	28	3,0%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	3	0,3%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	5	0,6%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	5	0,6%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	3	0,3%
Matatu/Brotas	10	1,1%
Santana/Fonte Nova	15	1,7%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	34	3,6%
Retiro	41	4,4%
Campinas/Pirajá	46	5,0%
Mata Escura	3	0,3%
Porto Seco/Pau da Lima	70	7,4%
Castelo Branco	39	4,1%
Valéria	15	1,7%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	23	2,5%
Canabrava/Granjas Reunidas	3	0,3%
CAB/Sussuarana	8	0,8%
Engomadeira/Tancredo Neves	5	0,6%
Boca do Rio	8	0,8%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	5	0,6%
S. Cristovão/Mussurunga	3	0,3%
Aeroporto	8	0,8%
Lauro de Freitas/Itinga	3	0,3%
Simões Filho	28	3,0%
Porto de Salvador	5	0,6%
Sem resposta	62	6,6%
TOTAL ENTREGA	938	100,0%

TABELA A.7.3

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR**PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES**

Posto Comércio (1) - Sentido Comércio/Calçada

Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Península Itapagipe	79	7,7%
Paripe/S. Tomé de Paripe/Ilha de Maré	12	1,2%
Plataforma/Itacarânia	3	0,3%
Lobato/Joanes	30	2,9%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	230	22,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	145	14,1%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	3	0,3%
Graça/Federação	6	0,6%
Barra	6	0,6%
Ondina/Eng. Velho de Federação	9	0,9%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	6	0,6%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	21	2,0%
Matatu/Brotas	15	1,5%
Santana/Fonte Nova	18	1,8%
Cidade Nova/Barbalho	15	1,5%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	9	0,9%
Retiro	15	1,5%
Campinas/Pirajá	45	4,4%
Porto Seco/Pau da Lima	36	3,5%
Castelo Branco	30	2,9%
Valéria	15	1,5%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	39	3,8%
Canabrava/Granjas Reunidas	3	0,3%
CAB/Sussuarana	6	0,6%
Engomadeira/Tancredo Neves	6	0,6%
Boca do Rio	15	1,5%
S. Cristovão/Mussurunga	9	0,9%
Ceasa/Cia-Aeroporto	6	0,6%
Aeroporto	3	0,3%
Lauro de Freitas/Itinga	3	0,3%
Camaçari/Dias D'Ávila	21	2,0%
Simões Filho	12	1,2%
Candeias/S. Fco. Conde	6	0,6%
Itaparica/Vera Cruz	6	0,6%
Outros	9	0,9%
Porto de Salvador	66	6,4%
Sem resposta	70	6,8%
TOTAL ENTREGA	1.028	100,0%

TABELA A.7.4

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto Comércio (2) - Sentido Calçada / Comércio
Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Península Itapagipe	161	12,5%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	4	0,3%
Coutos/Periperi/Praia Grande	14	1,1%
Lobato/Joanes	32	2,5%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	333	25,9%
Comércio/Sé/Pelourinho	197	15,3%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	4	0,3%
Graça/Federação	7	0,5%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	18	1,4%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	29	2,3%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	29	2,3%
Matatu/Brotas	29	2,3%
Santana/Fonte Nova	39	3,0%
Cidade Nova/Barbalho	14	1,1%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	11	0,9%
Retiro	39	3,0%
Campinas/Pirajá	36	2,8%
Mata Escura	11	0,9%
Porto Seco/Pau da Lima	54	4,2%
Castelo Branco	7	0,5%
Valéria	21	1,6%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	29	2,3%
Canabrava/Granjas Reunidas	4	0,3%
CAB/Sussuarana	7	0,5%
Engomadeira/Tancredo Neves	11	0,9%
Boca do Rio	11	0,9%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	4	0,3%
S. Cristovão/Mussurunga	4	0,3%
Ceasa/Cia-Aeroporto	4	0,3%
Lauro de Freitas/Itinga	4	0,3%
Camaçari/Dias D'Ávila	11	0,9%
Simões Filho	32	2,5%
Candeias/S. Fco. Conde	4	0,3%
Outros	4	0,3%
Porto de Salvador	7	0,5%
Sem resposta	63	4,9%
TOTAL ENTREGA	1.288	100,0%

TABELA A.7.5

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BR324 (1) - Sentido Feira de Santana / Salvador
Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Península Itapagipe	113	3,4%
Coutos/Periperi/Praia Grande	38	1,2%
Lobato/Joanes	151	4,6%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	328	10,0%
Comércio/Sé/Pelourinho	113	3,4%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	13	0,4%
Graça/Federação	50	1,5%
Barra	38	1,2%
Ondina/Eng. Velho de Federação	63	1,9%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	113	3,4%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	13	0,4%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	202	6,2%
Matatu/Brotas	101	3,1%
Santana/Fonte Nova	50	1,5%
Cidade Nova/Barbalho	25	0,8%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	101	3,1%
Retiro	340	10,4%
Campinas/Pirajá	290	8,8%
Mata Escura	25	0,8%
Porto Seco/Pau da Lima	227	6,9%
Castelo Branco	101	3,1%
Valéria	76	2,3%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	76	2,3%
Canabrava/Granjas Reunidas	101	3,1%
CAB/Sussuarana	13	0,4%
Costa Azul/Armação	13	0,4%
Boca do Rio	63	1,9%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	25	0,8%
S. Cristovão/Mussurunga	25	0,8%
Aeroporto	38	1,2%
Camaçari/Dias D'Ávila	25	0,8%
Simões Filho	38	1,2%
Outros	13	0,4%
Porto de Salvador	126	3,8%
Sem resposta	150	4,6%
TOTAL ENTREGA	3.277	100,0%

TABELA A.7.6

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR**PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES**

Posto BR324 (2) - Sentido Salvador / Feira de Santana

Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Península Itapagipe	104	3,0%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	9	0,3%
Coutos/Periperi/Praia Grande	19	0,6%
Lobato/Joanes	85	2,5%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	151	4,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	123	3,6%
S. Pedro/Campo Grande/Barris	19	0,6%
Graça/Federação	47	1,4%
Barra	9	0,3%
Ondina/Eng. Velho de Federação	19	0,6%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	38	1,1%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	28	0,8%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	94	2,7%
Matatu/Brotas	189	5,5%
Santana/Fonte Nova	66	1,9%
Cidade Nova/Barbalho	47	1,4%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	104	3,0%
Retiro	207	6,0%
Campinas/Pirajá	151	4,4%
Mata Escura	9	0,3%
Porto Seco/Pau da Lima	227	6,6%
Castelo Branco	170	5,0%
Valéria	141	4,1%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	94	2,7%
Canabrava/Granjas Reunidas	57	1,7%
CAB/Sussuarana	19	0,6%
Costa Azul/Armação	19	0,6%
Boca do Rio	85	2,5%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	19	0,6%
Ceasa/Cia-Aeroporto	47	1,4%
Aeroporto	9	0,3%
Lauro de Freitas/Itinga	28	0,8%
Camaçari/Dias D'Ávila	94	2,7%
Simões Filho	217	6,3%
Candelas/S. Fco. Conde	66	1,9%
Outros	38	1,1%
Porto de Salvador	113	3,3%
Sem resposta	472	13,7%
TOTAL ENTREGA	3.433	100,0%

TABELA A.7.7
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Posto BA526 (1) - Sentido Ceasa / Aeroporto
Análise de Estacionamento - Macrozoneamento

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Peninsula Itapagipe	5	0,4%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	5	0,4%
Coutos/Periperi/Praia Grande	11	0,8%
Lobato/Joanes	5	0,4%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	5	0,4%
Comércio/Sé/Pelourinho	16	1,2%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	16	1,2%
Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	5	0,4%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	5	0,4%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	16	1,2%
Retiro	11	0,8%
Campinas/Pirajá	21	1,6%
Porto Seco/Pau da Lima	5	0,4%
Castelo Branco	16	1,2%
Valéria	5	0,4%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	21	1,6%
Canabrava/Granjas Reunidas	37	2,8%
CAB/Sussuarana	59	4,4%
Engomadeira/Tancredo Neves	11	0,8%
Boca do Rio	43	3,2%
Pituaçu/Patamares	16	1,2%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	161	12,0%
S. Cristovão/Mussurunga	118	8,8%
Aeroporto	118	8,8%
Lauro de Freitas/Itinga	11	0,8%
Camaçari/Dias D'Ávila	21	1,6%
Outros	21	1,6%
Sem resposta	554	41,4%
TOTAL ENTREGA	1.338	100,0%

TABELA A.7.8**PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano****ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR****PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES****Posto BA526 (2) - Sentido Aeroporto / Ceasa****Análise de Estacionamento - Macrozoneamento**

ZONA DE ESTACIONAMENTO	TOTAL	%
Península Itapagipe	13	1,2%
Paripe/S.Tomé de Paripe/Ilha de Maré	35	3,2%
Coutos/Periperi/Praia Grande	22	2,0%
Plataforma/Itacarânia	4	0,4%
Calçada/Água de Meninos/Liberdade	18	1,6%
Comércio/Sé/Pelourinho	4	0,4%
Barra	4	0,4%
Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	18	1,6%
Iguatemi/Rodoviária/Cabula	9	0,8%
Matatu/Brotas	4	0,4%
Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	13	1,2%
Retiro	27	2,4%
Campinas/Pirajá	27	2,4%
Porto Seco/Pau da Lima	58	5,3%
Castelo Branco	18	1,6%
Valéria	27	2,4%
Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	4	0,4%
Canabrava/Granjas Reunidas	13	1,2%
CAB/Sussuarana	4	0,4%
Engomadeira/Tancredo Neves	13	1,2%
Boca do Rio	27	2,4%
Itapuã/Piatã/Pque Exposições	53	4,8%
S. Cristovão/Mussurunga	66	6,0%
Ceasa/Cia-Aeroporto	9	0,8%
Aeroporto	138	12,5%
Lauro de Freitas/Itinga	9	0,8%
Camaçari/Dias D'Ávila	103	9,3%
Simões Filho	143	13,0%
Candeias/S. Fco. Conde	18	1,6%
Outros	13	1,2%
Sem resposta	190	17,2%
TOTAL ENTREGA	1.104	100,0%

TABELA A.7.8.xdestacion

TABELA A.8.1

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR**PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS**

Total de Postos Pesquisados

Produção e Atração das Viagens Realizadas por Caminhões

Macrozonas	Produção	%	Atração	%
1 Península Itapagipe	944	7,2%	430	3,3%
2 Paripe/S. Tomé de Paripe/Ilha de Maré	131	1,0%	239	1,8%
3 Coutos/Periperi/Praia Grande	93	0,7%	114	0,9%
4 Plataforma/Itacaranha	43	0,3%	114	0,9%
5 Lobato/Joanes	342	2,6%	415	3,2%
6 Calçada/Água de Meninos/Liberdade	1189	9,1%	1274	9,7%
7 Comércio/Sé/Pelourinho	604	4,6%	483	3,7%
8 S. Pedro/Campo Grande/Barris	86	0,7%	42	0,3%
9 Graça/Federação	119	0,9%	97	0,7%
10 Barra	89	0,7%	107	0,8%
11 Ondina/Eng. Velho de Federação	129	1,0%	137	1,0%
12 Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	228	1,7%	248	1,9%
13 Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	173	1,3%	210	1,6%
14 Iguatemi/Rodoviária/Cabula	212	1,6%	370	2,8%
15 Matatu/Brotas	290	2,2%	277	2,1%
16 Santana/Fonte Nova	183	1,4%	304	2,3%
17 Cidade Nova/Barbalho	148	1,1%	91	0,7%
18 Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	239	1,8%	281	2,1%
19 Retiro	552	4,2%	536	4,1%
20 Campinas/Pirajá	621	4,7%	436	3,3%
21 Mata Escura	8	0,1%	16	0,1%
22 Porto Seco/Pau da Lima	821	6,3%	574	4,4%
23 Castelo Branco	275	2,1%	221	1,7%
24 Valéria	318	2,4%	302	2,3%
25 Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	259	2,0%	260	2,0%
26 Canabrava/Granjas Reunidas	284	2,2%	187	1,4%
27 CAB/Sussuarana	59	0,4%	104	0,8%
28 Engomadeira/Tancredo Neves	38	0,3%	51	0,4%
29 Costa Azul/Armação	101	0,8%	70	0,5%
30 Boca do Rio	152	1,2%	187	1,4%
31 Pituaçu/Patamares	12	0,1%	20	0,2%
32 Itapuã/Piatã/Pque Esposições	155	1,2%	260	2,0%
33 S. Cristovão/Mussurunga	122	0,9%	174	1,3%
34 Ceasa/Cia-Aeroporto	161	1,2%	83	0,6%
35 Aeroporto	113	0,9%	205	1,6%
36 Lauro de Freitas/Itinga	598	4,6%	495	3,8%
37 Camaçari/Dias D'Ávila	825	6,3%	955	7,3%
38 Simões Filho	1065	8,1%	1276	9,7%
39 Candeias/S. Fco. Conde	319	2,4%	398	3,0%
40 Itaparica/Vera Cruz	24	0,2%	15	0,1%
41 Outros	599	4,6%	754	5,8%
42 Porto de Salvador	398	3,0%	297	2,3%
Total	13121	100,0%	13109	100,0%

TABELA A.8.2
PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
Total de Postos Pesquisados
Frequência de Viagens de Caminhões por Macrozonas de Destino

Macrozonas	Diaria	Semanal	Mensal	Anual	Eventual	Outros
1 Peninsula Itapagipe	251	67	27	6	79	-
2 Paripe/S.TomédeParipe/IlhadeMaré	137	42	29	-	31	-
3 Coutos/Periperi/PraiaGrande	59	33	6	9	7	-
4 Plataforma/Itacaranha	56	41	9	3	5	-
5 Lobato/Joanes	274	86	32	-	23	-
6 Calçada/ÁguadeMeninos/Liberdade	611	336	190	15	116	6
7 Comércio/Sé/Pelourinho	207	108	70	8	90	-
8 S.Pedro/CampoGrande/Barris	17	22	-	-	3	-
9 Graça/Federação	39	42	3	-	13	-
10 Barra	53	16	-	-	38	-
11 Ondina/Eng.VelhodeFederação	100	17	7	-	13	-
12 RioVermelho/Amaralina/Pituba	169	33	24	-	22	-
13 Itaigara/SantaCruz/HortoFlorestal	101	49	21	4	35	-
14 Iguatemi/Rodoviária/Cabula	197	79	29	13	43	10
15 Matatu/Brotas	149	52	32	-	41	3
16 Santana/FonteNova	181	61	18	-	44	-
17 CidadeNova/Barbalho	63	25	3	-	-	-
18 CaixaD'Água/SantaMônica/PauMiudo	176	39	25	-	30	11
19 Retiro	309	127	68	13	20	-
20 Campinas/Pirajá	242	102	28	-	64	1
21 MataEscura	-	3	9	-	4	-
22 PortoSeco/PaudaLima	357	77	50	4	87	-
23 CasteloBranco	118	44	24	-	35	-
24 Valéria	210	43	9	-	40	-
25 ÁguasClaras/Cajazeira/FazendaGrande	137	90	9	-	22	3
26 Canabrava/GranjasReuniadas	129	25	19	-	13	-
27 CAB/Sussuarana	85	-	3	-	17	-
28 Engomadeira/TancredoNeves	24	8	9	-	10	-
29 CostaAzul/Armação	48	18	-	-	4	-
30 BocadoRio	88	65	18	4	7	5
31 Pituacu/Patamares	21	-	-	-	-	-
32 Itapuã/Piatã/PqueExposições	181	27	3	4	45	-
33 S.Cristovão/Mussurunga	123	16	5	-	31	-
34 Ceasa/Cia-Aeroporto	64	19	-	-	-	-
35 Aeroporto	104	50	32	-	20	-
36 LaurodeFreitas/Itinga	288	101	53	16	37	-
37 Camaçari/DiasD'Ávila	501	259	78	8	111	-
38 SimõesFilho	881	255	46	-	85	9
39 Candeias/S.Fco.Conde	131	161	49	-	53	4
40 Itaparica/VeraCruz	6	6	-	-	3	-
41 Outros	89	304	190	25	145	-
42 PortodeSalvador	160	85	37	-	15	-
Total	7.136	3.033	1.264	132	1.501	52
%	54,4%	23,1%	9,6%	1,0%	11,4%	0,4%

TABELA A.8.3**PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano****ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR****PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES****Total de Postos Pesquisados****Locais Onde os Caminhões Estacionaram**

Macrozonas	Estacionados	%
1 Península Itapagipe	758	6,7%
2 Paripe/S. Tomé de Paripe/Ilha de Maré	110	1,0%
3 Coutos/Periperi/Praia Grande	133	1,2%
4 Plataforma/Itacarânia	33	0,3%
5 Lobato/Joanes	401	3,5%
6 Calçada/Água de Meninos/Liberdade	1364	12,0%
7 Comércio/Sé/Pelourinho	650	5,7%
8 S. Pedro/Campo Grande/Barris	42	0,4%
9 Graça/Federação	113	1,0%
10 Barra	62	0,5%
11 Ondina/Eng. Velho de Federação	94	0,8%
12 Rio Vermelho/Amaralina/Pituba	217	1,9%
13 Itaigara/Santa Cruz/Horto Florestal	101	0,9%
14 Iguatemi/Rodoviária/Cabula	345	3,0%
15 Matatu/Brotas	359	3,1%
16 Santana/Fonte Nova	188	1,6%
17 Cidade Nova/Barbalho	104	0,9%
18 Caixa D'Água/Santa Mônica/Pau Miudo	304	2,7%
19 Retiro	685	6,0%
20 Campinas/Pirajá	659	5,8%
21 Mata Escura	56	0,5%
22 Porto Seco/Pau da Lima	704	6,2%
23 Castelo Branco	386	3,4%
24 Valéria	316	2,8%
25 Águas Claras/Cajazeira/Fazenda Grande	294	2,6%
26 Canabrava/Granjas Reunidas	221	1,9%
27 CAB/Sussuarana	121	1,1%
28 Engomadeira/Tancredo Neves	46	0,4%
29 Costa Azul/Armação	35	0,3%
30 Boca do Rio	252	2,2%
31 Pituaçu/Patamares	16	0,1%
32 Itapuã/Piatã/Pque Esposições	266	2,3%
33 S. Cristovão/Mussurunga	234	2,1%
34 Ceasa/Cia-Aeroporto	66	0,6%
35 Aeroporto	120	1,1%
36 Lauro de Freitas/Itinga	270	2,4%
37 Camaçari/Dias D'Ávila	277	2,4%
38 Simões Filho	485	4,3%
39 Candeias/S. Fco. Conde	94	0,8%
40 Itaparica/Vera Cruz	6	0,1%
41 Outros	77	0,7%
42 Porto de Salvador	333	2,9%
Total	11397	100,0%

TABELA A.8.4
 PDCU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
 ESTUDO DE TRANSPORTE DE CARGAS EM SALVADOR
 PESQUISA DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE CAMINHÕES
 Total dos Postos Pesquisados
 Análise de Q/D de Todas as Viatens de Caminhões Pesquisados

Q/D	SALVADOR	RMS	MACRO RMS	OUTROS MUNIC BA	AL	AP	DF	GO	MT	MS	PA	PE	RJ	RN	SC	SP	SE	TOTAL ORIGEM	%
SALVADOR	6.722	1.094	311	304	20	-	4	-	3	68	9	15	3	9	9	37	63	9.490	73,78%
RMS	1.704	620	49	77	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	4	0	-	2.431	18,81%
MACRO RMS	280	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	332	2,63%
OUTROS MUNIC BA	245	24	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	274	2,09%
AL	34	3	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46	0,36%
CE	19	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	0,19%
PE	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0,04%
GO	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,02%
MS	31	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	0,29%
PA	16	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	0,16%
PR	31	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	0,32%
RN	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	0,23%
RJ	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,12%
SC	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	0,10%
SP	46	27	-	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78	0,60%
SE	25	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	0,30%
TOTAL DESTINO	9.490	2.709	346	481	21	4	4	4	3	69	9	16	3	9	14	46	83	13.131	100%
%	70,34%	21,02%	2,79%	3,66%	0,16%	0,03%	0,03%	0,03%	0,02%	0,51%	0,07%	0,11%	0,02%	0,07%	0,11%	0,35%	0,63%	100%	

Ode Esta matriz é o somatório das viagens de caminhão diagnosticadas nos quatro postos de pesquisa (pilares)