

2. ESTUDO DE TRAFEGO

2.1 Introdução

O Estudo de Tráfego tem como objetivo obter, através de métodos sistemáticos de coleta, dados relativos ao comportamento deste tráfego ao longo da vida útil das vias no que se refere ao pedestre, o veículo, a via e finalmente o meio ambiente.

Por meio dos estudos de tráfego é possível conhecer o número de veículos que circulam por uma via em um determinado período, suas velocidades, suas ações mútuas, os locais onde seus condutores desejam estacioná-los, os locais onde se concentram os acidentes de trânsito, etc. Permitem a determinação quantitativa da capacidade das vias e, em consequência, o estabelecimento dos meios construtivos necessários à melhoria da circulação ou das características de seu projeto.

Em conjunto com essas pesquisas, que fornecem os dados sobre o tráfego atual, e através do conhecimento da forma de geração e distribuição desse tráfego obtém-se o prognóstico das necessidades de circulação no futuro, dado essencial para o planejamento da via a que ela se presta.

Em resumo, os estudos de tráfego se constituem no instrumento de que se serve a Engenharia de Tráfego para atender às suas finalidades, definidas como sendo o planejamento de vias e da circulação do trânsito nas mesmas, com vistas ao seu emprego para transportar pessoas e mercadorias de forma eficiente, econômica e segura.

2.2 Identificação e caracterização das ruas

A elaboração deste estudo de tráfego refere-se as seguintes Ruas do município de Irineópolis-SC:

1. Avenida da Luz;
2. Continuação da Rua Rio Grande do Sul;
3. Resto da Rua São Paulo;
4. Rua 8 de Março;
5. Rua Alagoas;
6. Rua Amazonas ate a esquina da Rua São Paulo;
7. Rua Bahia;
8. Rua Barbara Kobus;
9. Rua Bolívia;
10. Rua Brasil;

11. Rua Ceará;
12. Rua Dalmo Edson Sfair;
13. Rua Expedicionário;
14. Rua Goiás (parte 1);
15. Rua Goiás (parte 2);
16. Rua Guanabara;
17. Rua Guanabara acesso a Rua Paraná;
18. Rua Guarituba;
19. João Muller;
20. Rua Mato Grosso;
21. Rua Minas Gerais;
22. Rua Minas Gerais/ saída para Poço Preto;
23. Rua Pará acesso a Rua Paraná;
24. Rua Paraná;
25. Rua Pernambuco Acesso a Rua Paraná;
26. Rua Piauí;
27. Rua Rio de Janeiro;
28. Rua Rio Grande do Norte;
29. Rua Rio Grande do Sul / ao lado do hospital;
30. Rua s/denominação junto a Rua Guanabara;
31. Rua São Paulo / ao lado da Prefeitura;
32. Rua Território do Acre;
33. Rua Valeriano Kobus;
34. Travessa Rondônia;
35. Travessa Sergipe;
36. Rua Maranhão;
37. Rua Paraíba;
38. Rua Nossa Senhora Aparecida.

Como as recomendações vigentes no Deinfra são para rodovias foi utilizado o IP-06/2004 – DIMENSIONAMENTO DE PAVIMENTOS COM BLOCOS INTERTRAVADOS DE CONCRETO e o IP-02/2004 CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS, ambos do Estado de São Paulo, amplamente difundido para estudos devido à sua confiabilidade no projeto e dimensionamento de pavimentos para Ruas e Avenidas locais.

2.3 Carga Legal

No presente método de dimensionamento, foi considerado que a carga máxima legal no Brasil é de 10 toneladas por eixo simples de rodagem dupla (100kN/ESRD).

2.3.1 Classificação das vias e parâmetro de tráfego

Função predominante	Tráfego previsto	Vida de projeto	Volume inicial faixa mais carregada		Equivalente / Veículo	N	N característico
			Veículo Leve	Caminhão/Ônibus			
Via local	LEVE	10	100 a 400	4 a 20	1,50	2,70 x 10 ⁴ a 1,40 x 10 ⁵	10 ⁵
Via Local e Coletora	MÉDIO	10	401 a 1500	21 a 100	1,50	1,40x 10 ⁵ a 6,80x 10 ⁵	5 x 10 ⁵
Vias Coletoras e Estruturais	MEIO PESADO	10	1501 a 5000	101 a 300	2,30	1,4 x 10 ⁶ a 3,1 x 10 ⁶	2 x 10 ⁶
	PESADO	12	5001 a 10000	301 a 1000	5,90	1,0 x 10 ⁷ a 3,3 x 10 ⁷	2 x 10 ⁷
	MUITO PESADO	12	> 10000	1001 a 2000	5,90	3,3 x 10 ⁷ a 6,7 x 10 ⁷	5 x 10 ⁷
Faixa Exclusiva de Ônibus	VOLUME MÉDIO	12		< 500		3 x 10 ⁶ (1)	10 ⁷
	VOLUME PESADO	12		> 500		5 x 10 ⁷	5 x 10 ⁷

Fonte: IP 02/2004 do Estado de São Paulo

2.3.2 Determinação do número "N":

Como o município possui características de volume de tráfego muito baixa consideraremos para dimensionamento o número "N" característico:

$$N = 5 \times 10^5$$