

CAPÍTULO 10
Análise Técnica do Sistema Troncal de Ônibus

10. ANÁLISE TÉCNICA DO SISTEMA TRONCAL DE ÔNIBUS

10.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este Capítulo analisa os efeitos da introdução do sistema troncal, conceitualmente descritos no Capítulo 8, considerando as previsões da demanda “Com” ou “Sem” projeto do sistema proposto. Desta forma, as canaletas exclusivas para ônibus serão implementadas na Avenida Almirante Barroso, Rodovia BR-316 e Rodovia Augusto Montenegro. A faixa exclusiva para ônibus será na Avenida Independência. As faixas prioritárias para ônibus serão assim introduzidas na Área Central, nas seguintes vias: Avenida Governador José Malcher, Avenida Visconde de Souza Franco, Avenida Marechal Hermes, Boulevard Castilhos França, Avenida Portugal, Avenida Almirante Tamandaré, Rua Gama Abreu, Avenida Nazaré e Avenida Magalhães Barata; e na área periférica: Avenida Mário Covas e Travessa Cristóvão Colombo e Travessa São Roque. O sistema troncal será operado com frota de ônibus articulado com capacidade para 200 passageiros. O sistema convencional continuará sendo operado por a frota de ônibus convencional, com capacidade para 100 passageiros. A demanda prevista para as análises "Com" e "Sem" projeto está baseada na matriz de OD, no horário de pico, projetada para os anos de 2007 e 2012. As previsões de demanda foram utilizadas para estimar, para cada rota do sistema troncal, os passageiros de ônibus, a frequência de serviço ou *headway*, o embarque e desembarque de passageiros em cada terminal de integração, os passageiros de linhas alimentadoras por terminal, etc.

10.2. DEMANDA PARA O SERVIÇO DO SISTEMA TRONCAL

10.2.1. RESUMO DAS ANÁLISES

(1) Rota das Linhas Troncais

O plano conceitual propõe a construção de oito terminais de integração na área periférica. Estão propostas duas linhas troncais em 2007 partindo de cada terminal de integração. Em 2012, propõe-se 4 linhas troncais, originadas de cada terminal de integração. A Tabela 10.2-1 mostra as rotas de linhas troncais propostas. Duas rotas utilizarão a Avenida Almirante Barroso em 2007, e a estas em 2012, serão somadas mais duas, que utilizarão a Avenida Independência no trecho entre a Área Central e a Rodovia Augusto Montenegro. O código de cada linha foi definido com duas letras do alfabeto que indicam o terminal de origem, seguidas de um número de dois dígitos correspondente a um dos quatro sistema de rotas. Por exemplo, as linhas TA01 e TA03, ambas iniciarão no Terminal A em Icoaraci, mas pertencerão a duas rotas diferentes 01 e 03. A linha TA01 atingirá o Centro Comercial e a TA03 terá o Terminal São Braz, como ponto de retorno para o terminal de origem. O mesmo aplica-se às outras rotas numeradas como 01 e 03, as quais originar-se-ão dos terminias B ao H, respectivamente. Com a introdução do sistema troncal, 61 linhas convencionais, 37% do total existente de 165, serão extintas. A Avenida Independência, atualmente em construção, proverá dois segmentos de rota que acessarão o Centro, a partir de dois sistemas de rotas adicionais (numerados como 02 e 04), em 2012. Da Figura 10.2-1 à Figura 10.2-4 estão ilustradas as quatro rotas mencionadas anteriormente.

Tabela 10.2-1 Rotas Propostas para as Linhas Troncais

Código Linha Troncal	Terminal de Origem	Via a Percorrer	Destino	Extensão da linha (km)	Início da operação (Ano)
TA01	Terminal A: Icoaraci	Almirante Barroso	Centro	56,0	2007
TA02		Independência	Centro	51,9	2012
TA03		Almirante Barroso	São Braz	46,2	2007
TA04		Independência	Visconde de Souza Franco	46,5	2012
TB01	Terminal B: Tapanã	Almirante Barroso	Centro	36,1	2007
TB02		Independência	Centro	32,0	2012
TB03		Almirante Barroso	São Braz	26,2	2007
TB04		Independência	Visconde de Souza Franco	26,6	2012
TC01	Terminal C: Mangueirão	Almirante Barroso	Centro	26,6	2007
TC02		Independência	Centro	29,8	2012
TC03		Almirante Barroso	São Braz	16,7	2007
TC04		Independência	Visconde de Souza Franco	24,4	2012
TD01	Terminal D: Coqueiro	Almirante Barroso	Centro	32,1	2007
TD02		Independência	Centro	36,2	2012
TD03		Almirante Barroso	São Braz	22,2	2007
TD04		Independência	Visconde de Souza Franco	30,8	2012
TE01	Terminal E: Águas Lindas	Almirante Barroso	Centro	30,2	2007
TE02		Independência	Centro	39,4	2012
TE03		Almirante Barroso	São Braz	20,3	2007
TE04		Independência	Visconde de Souza Franco	34,1	2012
TF01	Terminal F: Marituba	Almirante Barroso	Centro	41,1	2007
TF02		Independência	Centro	51,8	2012
TF03		Almirante Barroso	São Braz	31,2	2007
TF04		Independência	Visconde de Souza Franco	46,4	2012
TG01	Terminal G: Independência 1	Almirante Barroso	Centro	35,2	2007
TG02		Independência	Centro	31,1	2012
TG03		Almirante Barroso	São Braz	25,3	2007
TG04		Independência	Visconde de Souza Franco	25,7	2012
TH01	Terminal H: Independência 2	Almirante Barroso	Centro	40,9	2007
TH02		Independência	Centro	36,8	2012
TH03		Almirante Barroso	São Braz	31,0	2007
TH04		Independência	Visconde de Souza Franco	31,4	2012

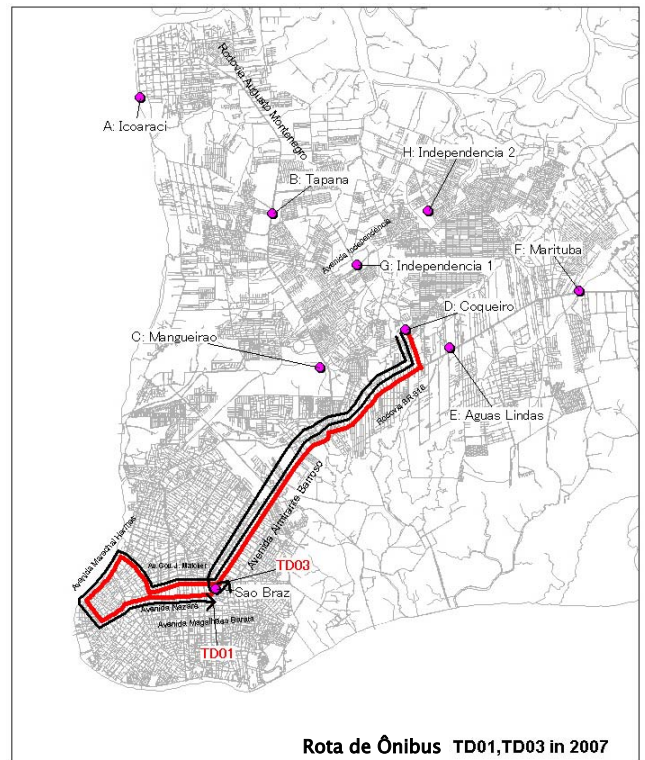
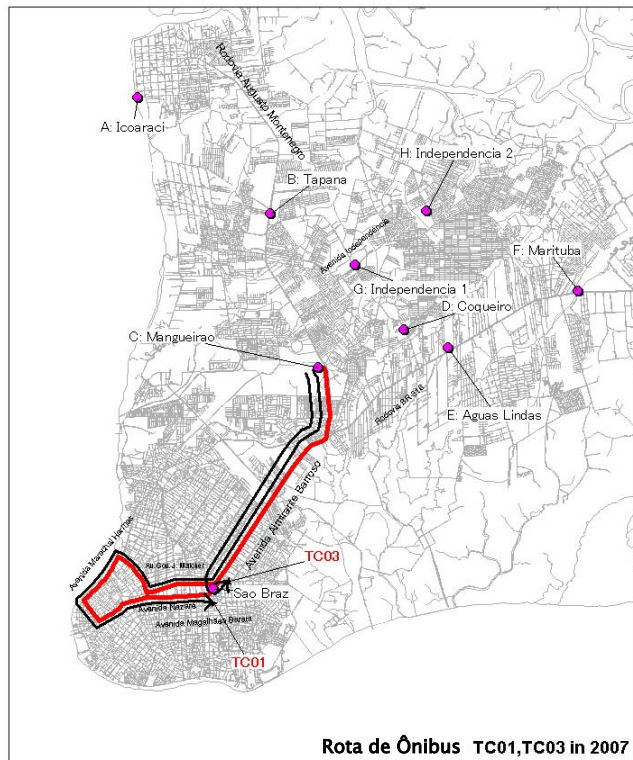
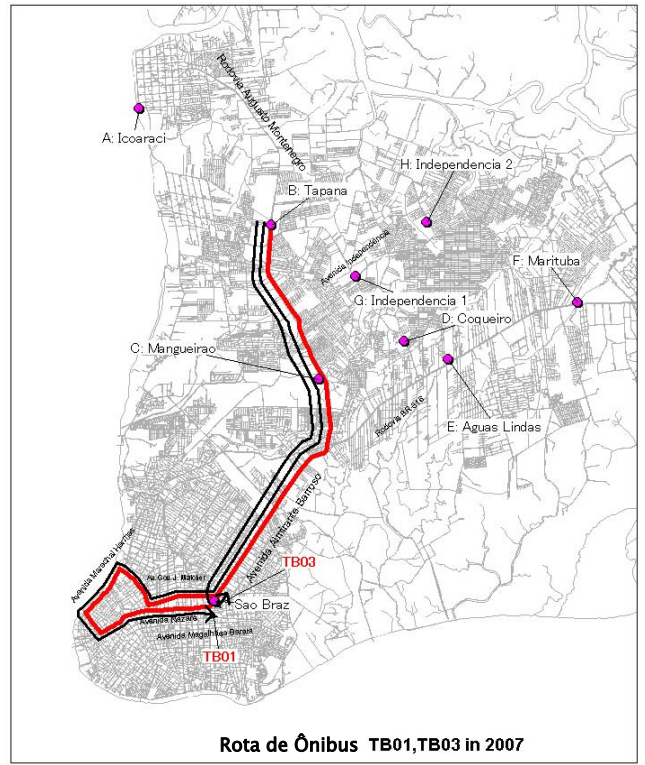
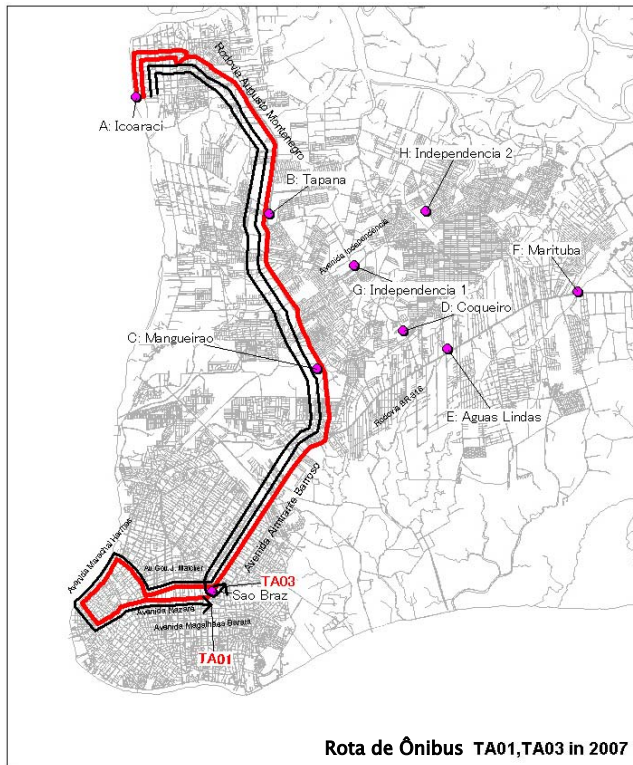


Figura 10.2-1 Rotas do Sistema Troncal (TA, TB, TC e TD), em 2007

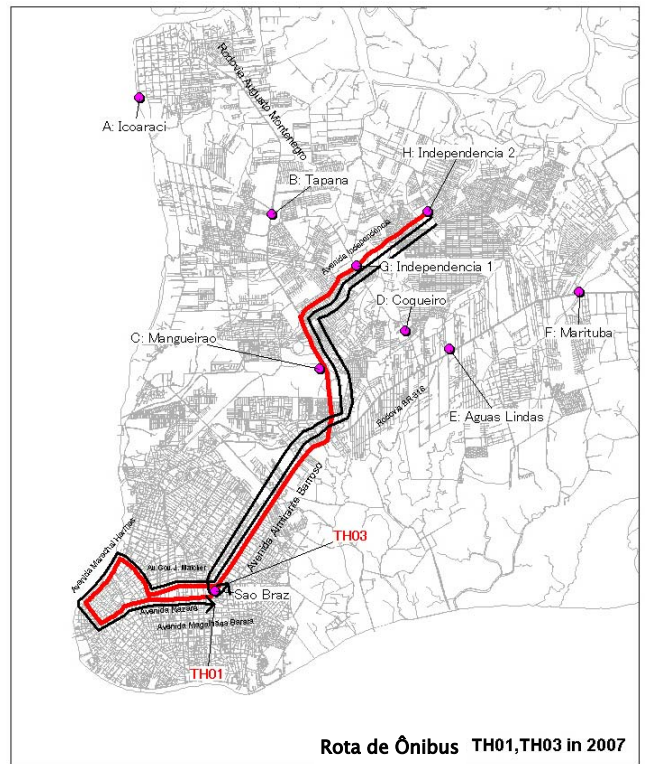
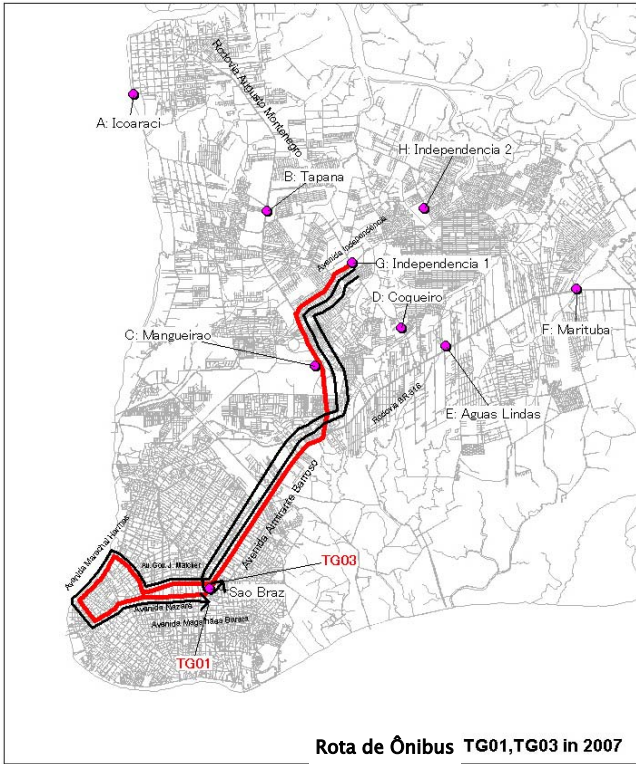
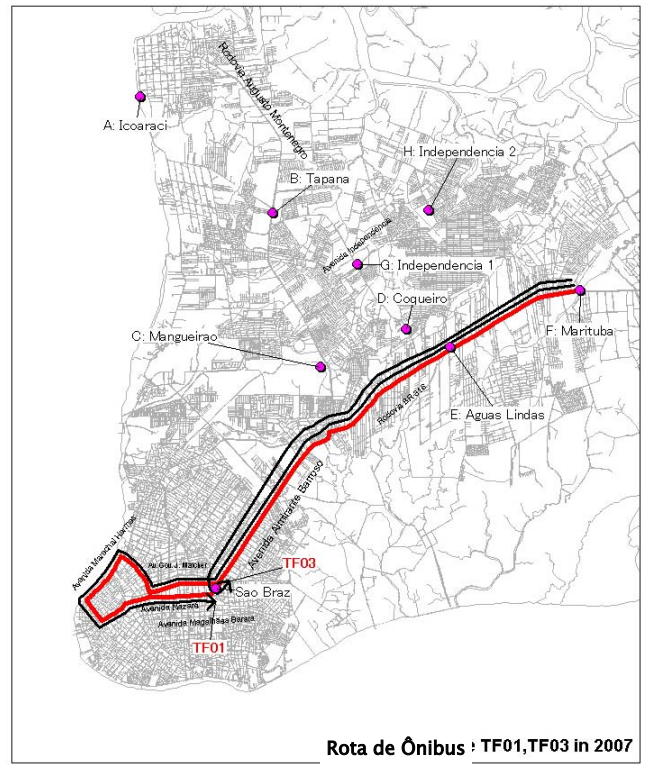
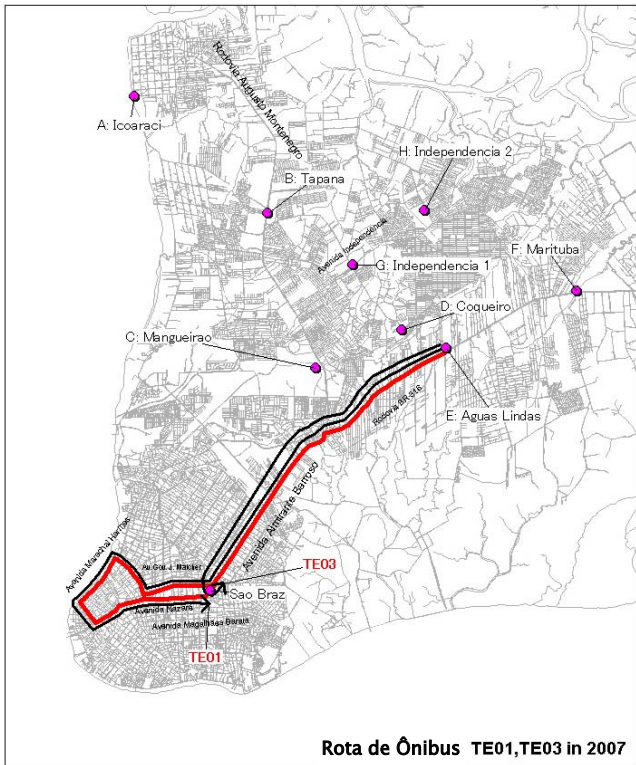


Figura 10.2-2 Rotas do Sistema Troncal (TE, TF, TG e TH), em 2007

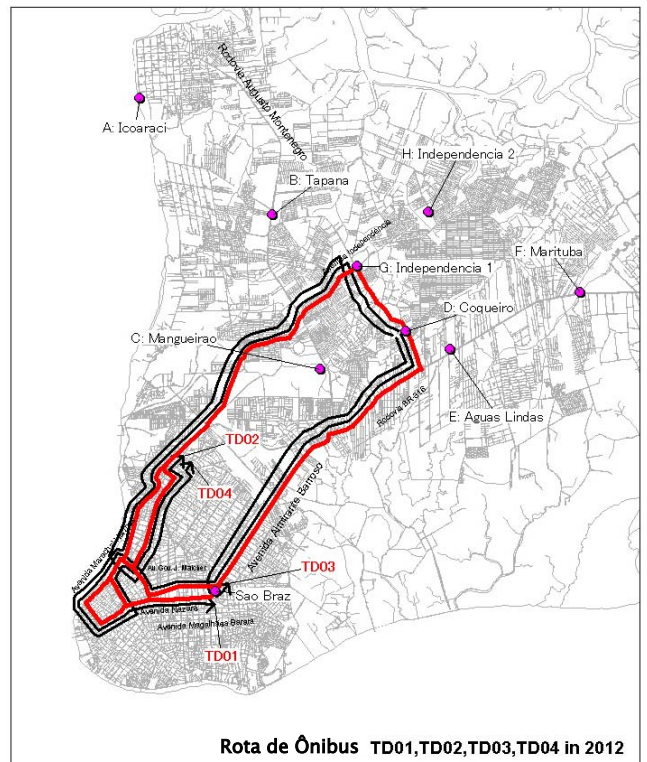
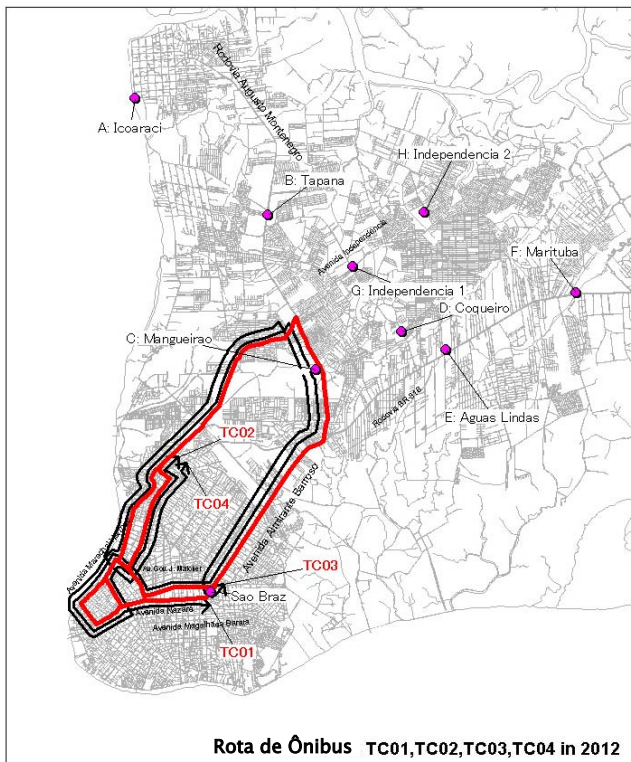
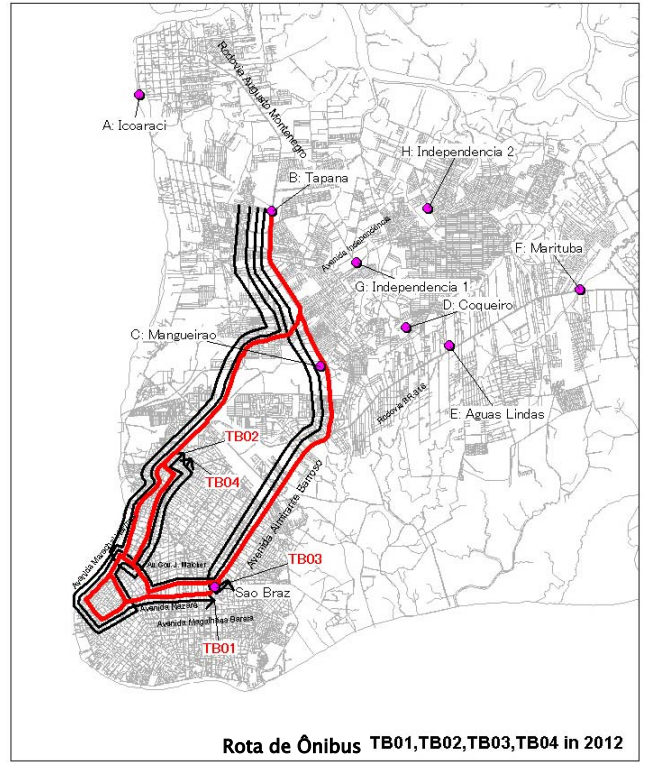
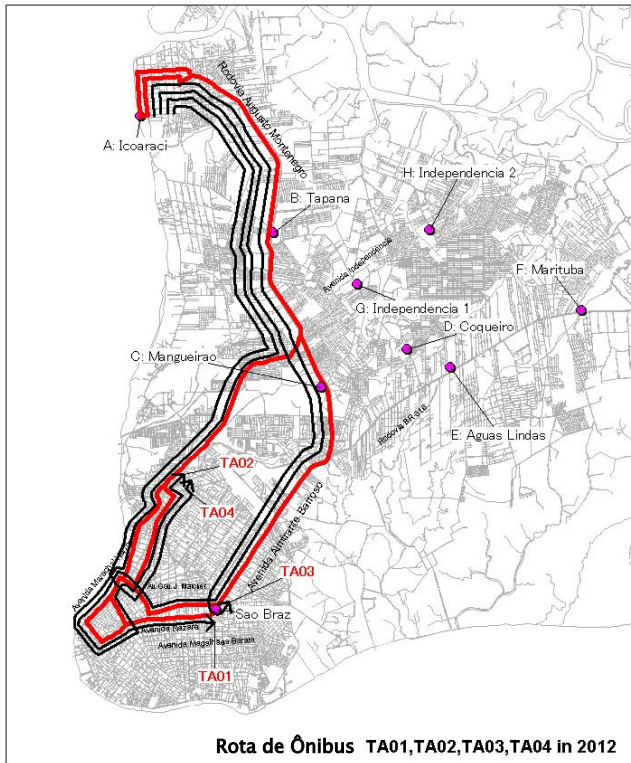


Figura 10.2-3 Rotas do Sistema Troncal (TA, TB, TC e TD), em 2012

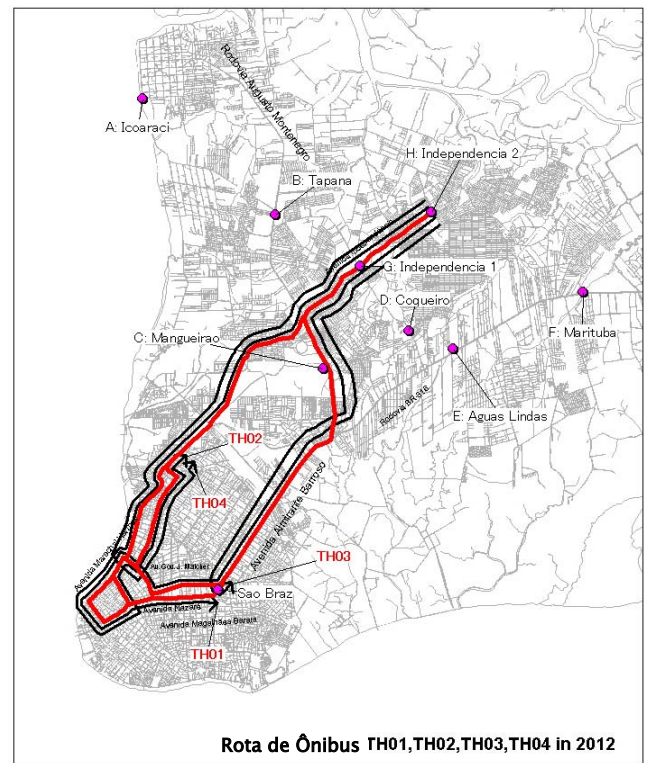
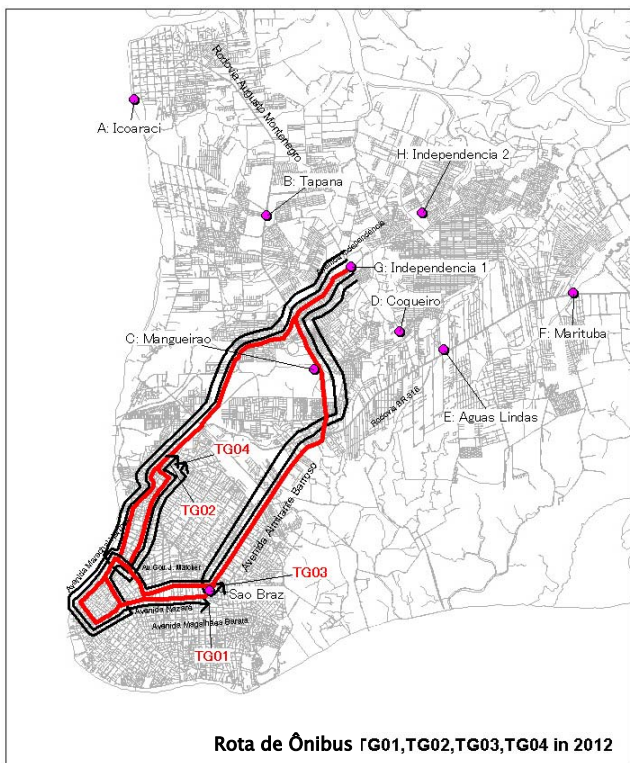
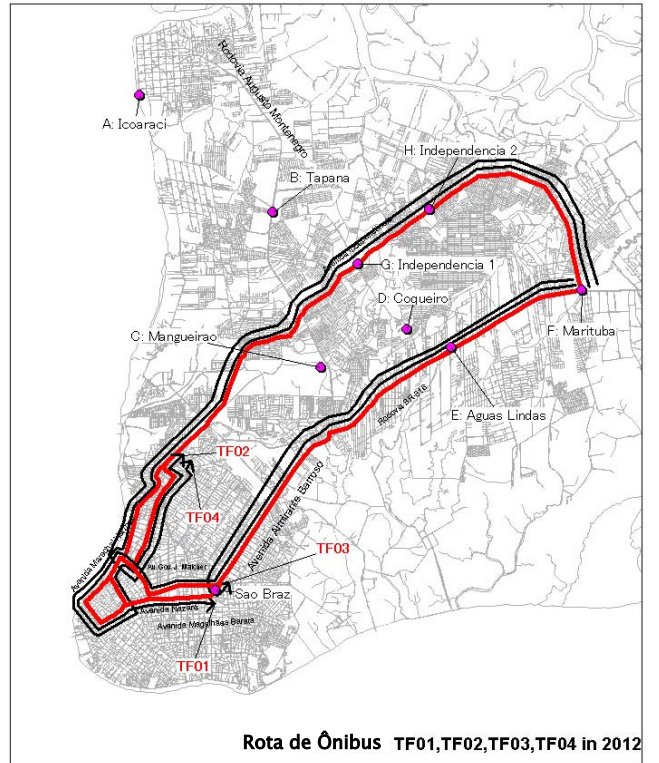
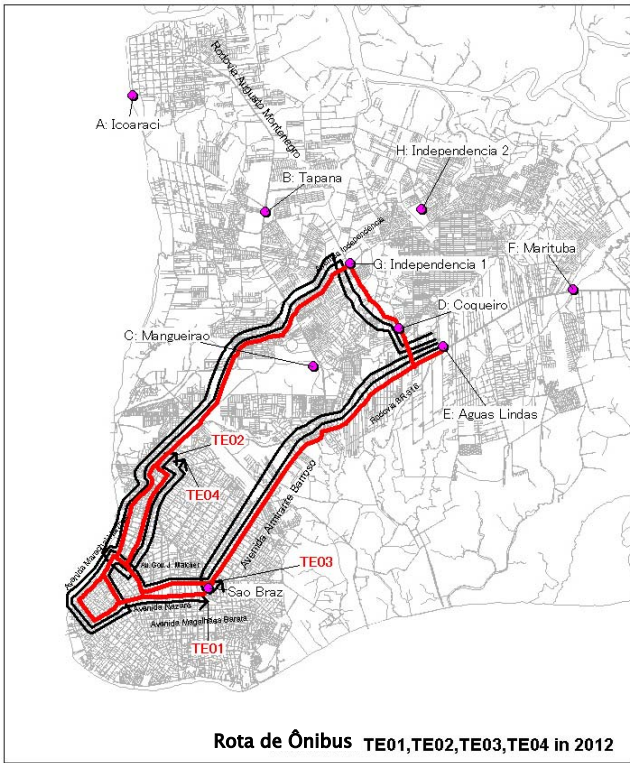


Figura 10.2-4 Rotas do Sistema Troncal (TE, TF, TG e TH), em 2012