

A análise operacional de uma rodovia turística de pista simples, segundo o HCM 2000, através dos *headways* médios

Touristic two lane highway operational analysis based on HCM 2000, through average headways

Heitor Vieira, Milton P. de Lima, Larissa V. San Martins †

Amir M. Valente ‡

*†Fundação Universidade Federal do Rio Grande
Rio Grande, Rio Grande do Sul, Brasil, hvieira@vetorial.net*

*‡Universidade Federal de Santa Catarina
Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, amir@ecv.ufsc.br*

RESUMO

Este artigo apresenta um estudo que utiliza dados de volumes e *headways* médios totalizados em intervalos de tempo adequados a diferentes níveis de análise. Deste modo, tenta-se comparar e conectar os níveis de serviço (NS) obtidos a partir das características geométricas e de fluxo, de acordo com os procedimentos propostos pelo *Highway Capacity Manual* (HCM), com aqueles determinados através de *headways* e volumes obtidos diretamente na pista. O cenário consiste numa rodovia de duas faixas (RDF) classe II, que usualmente serve a propósitos predominantemente turísticos e recreacionais, onde a mobilidade é menos crítica e os NS podem ser definidos apenas em termos do percentual de tempo perdido seguindo outros veículos (PTS). Este valor que representa a liberdade de manobrar, conforto e conveniência da viagem é difícil de ser medido no campo, entretanto, o manual sugere a utilização da percentagem de veículos trafegando com *headways* menores que 3s.

ABSTRACT

This paper presents a study that uses the average headways calculated over time intervals short enough to allow comparison and link the level of service (LOS) obtained from geometric and flow characteristics, according to HCM-2000 methodology, with those ones determined through headways collected directly on the road. In that study the headways are obtained in two ways, direct measurement for different volumes/capacities ratio samples. The scenario consists on a class II two-lane highway, that usually serves for scenic and recreational purposes, where mobility is less critical and the comfort and convenience of traveling is difficult to measure in the field, however it can be represented by its surrogate value, the percentage of vehicles traveling with headways less than 3s.