

Extensão Pesquisada - Km		Extensão Total por Região		Pontos Críticos	
Total	7.494	Região	Km	Erosão na pista	2
Gestão Pública	6.551	Norte	9.799	Queda de barreira	1
Gestão Concessionada	943	Nordeste	25.820	Ponte caída	-
		Sudeste	26.778	Buraco Grande	4
Federal	5.195	Sul	16.199	Total	7
Estaduais*	2.299	Centro-Oeste	14.151		
		Total	92.747		

* incluindo as estaduais coincidentes

Extensão Total			Extensão Federal		
Estado Geral	Km	%	Estado Geral	Km	%
Ótimo	243	3,2	Ótimo	192	3,7
Bom	3.432	45,8	Bom	2.753	53,0
Regular	2.231	29,8	Regular	1.694	32,6
Ruim	991	13,2	Ruim	426	8,2
Péssimo	597	8,0	Péssimo	130	2,5
Total	7.494	100,0	Total	5.195	100,0

Extensão sob Gestão Pública			Extensão Concessionada		
Estado Geral	Km	%	Estado Geral	Km	%
Ótimo	102	1,6	Ótimo	141	15,0
Bom	2.732	41,7	Bom	700	74,2
Regular	2.129	32,5	Regular	102	10,8
Ruim	991	15,1	Ruim	0	0,0
Péssimo	597	9,1	Péssimo	0	0,0
Total	6.551	100,0	Total	943	100,0

Extensão Total			Extensão Total		
Pavimento	Km	%	Sinalização	Km	%
Ótimo	4.244	56,6	Ótimo	519	6,9
Bom	227	3,0	Bom	2.661	35,5
Regular	2.355	31,4	Regular	2.470	33,0
Ruim	478	6,4	Ruim	896	12,0
Péssimo	190	2,5	Péssimo	948	12,7
Total	7.494	100,0	Total	7.494	100,0

Principais Variáveis					
Tipo de Rodovia	km	%	Condição da Superfície do Pavimento	km	%
Pista dupla com canteiro central	157	2,1	Totalmente perfeita	2.446	32,6
Pista dupla com barreira central	-	-	Desgastada	4.101	54,7
Pista dupla com faixa central	-	-	Trinca em malha/Remendo	677	9,0
Pista simples de mão única	-	-	Afundamentos/ ondulações/ buracos	154	2,1
Pista simples de mão dupla	7.337	97,9	Totalmente destruída	116	1,5
Faixas Centrais	km	%	Faixas Laterais	km	%
Pintura das faixas visível	6.299	84,1	Pintura das faixas visível	5.373	71,7
Pintura das faixas desgastada	665	8,9	Pintura das faixas desgastada	731	9,8
Pintura das faixas inexistente	530	7,1	Pintura das faixas inexistente	1.390	18,5
Visibilidade das Placas	km	%	Legibilidade das Placas	km	%
Inexistência de mato cobrindo as placas	5.452	72,8	Totalmente legíveis	5.134	78,9
Algum mato cobrindo as placas	1.054	14,1	Desgastadas	1.196	18,4
Mato cobrindo totalmente as placas	412	5,5	Totalmente ilegíveis	176	2,7
Inexistência de placas	576	7,7	Total pesquisado	7.494	
Total pesquisado	7.494				

Investimentos mínimos necessários			
Recuperação do pavimento	Km	R\$/Km*	Total (bilhões)
Reconstrução (trechos totalmente destruídos)	116	1.225.000,00	0,14
Restauração (trechos trincas, buracos, ondulações e afundamentos)	831	629.000,00	0,52
Manutenção (trechos desgastados)	4.101	500.000,00	2,05
Total	5.048	-	2,7 bilhões

*Custos médios gerenciais do DNIT (nov/2010)

Conservação das rodovias			
	Km	R\$/Km*	Total (milhões)
Pista simples de mão dupla	7.337	36.000,00	264,13
Pista simples de mão única	0	64.000,00	-
Rodovia com pista dupla	157	64.000,00	10,05
Total	7.494	-	274,2 milhões

*Custos médios gerenciais do DNIT (nov/2010)

Definições:**Reconstrução:** operações que necessitem de trabalhos que englobem base, leito e subleito.**Restauração:** adição ou substituição total ou parcial de camadas estruturais em pontos localizados, de forma que a estrutura resultante restabeleça as condições originais da rodovia em termos de segurança e conforto.**Manutenção:** operações destinadas a manter as rodovias em condições técnicas e operacionais favoráveis.

Resultados por rodovias pesquisadas na Bahia

Rodovia	Gestão*	Extensão km	Estado Geral	Pavimento	Sinalização	Geometria
BA-026	P	44	Ruim	Regular	Regular	Péssimo
BA-026/BR-330	P	19	Regular	Regular	Bom	Péssimo
BA-026/BR-407	P	51	Regular	Regular	Regular	Péssimo
BA-052	P	175	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BA-093	C	47	Bom	Bom	Bom	Ruim
BA-099	C	192	Bom	Bom	Bom	Regular
BA-130/BR-330	P	67	Regular	Regular	Regular	Péssimo
BA-130/BR-407	P	162	Ruim	Regular	Ruim	Péssimo
BA-131	P	66	Regular	Regular	Regular	Péssimo
BA-142/BR-407	P	53	Ruim	Ruim	Ruim	Péssimo
BA-160	P	259	Péssimo	Péssimo	Péssimo	Ruim
BA-262	P	79	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BA-262/BR-407	P	49	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BA-263	P	191	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BA-421	P	30	Regular	Regular	Regular	Péssimo
BA-460	P	54	Regular	Regular	Regular	Ruim
BA-512	C	6	Bom	Ótimo	Bom	Péssimo
BA-521	C	7	Regular	Bom	Regular	Péssimo
BA-524	C	30	Bom	Ótimo	Bom	Regular
BA-526	C	14	Bom	Ótimo	Bom	Regular
BA-535	C	20	Bom	Ótimo	Bom	Bom
BAT-030/BR-030	P	50	Ruim	Ruim	Péssimo	Péssimo
BAT-242/BR-242	P	35	Ruim	Regular	Regular	Péssimo
BAT-324/BR-324	P	100	Péssimo	Ruim	Péssimo	Ruim
BAT-349/BR-349	P	285	Ruim	Regular	Ruim	Péssimo
BAT-415/BR-415	P	75	Regular	Regular	Ruim	Regular
BAT-430/BR-430	P	139	Ruim	Ruim	Regular	Péssimo
BR-020	P	333	Bom	Bom	Regular	Bom
BR-030	P	274	Regular	Regular	Bom	Péssimo
BR-101	P	973	Bom	Bom	Regular	Regular
BR-110	P	407	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BR-116	C	519	Bom	Bom	Bom	Regular
BR-116	P	435	Regular	Regular	Regular	Ruim
BR-122	P	157	Regular	Regular	Regular	Ruim
BR-135	P	315	Regular	Bom	Ruim	Ruim
BR-235	P	191	Ruim	Ruim	Péssimo	Péssimo
BR-242	P	794	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BR-251	P	62	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BR-324	C	108	Bom	Bom	Bom	Regular
BR-324	P	183	Regular	Bom	Regular	Regular
BR-330	C	6	Bom	Bom	Bom	Bom
BR-330	P	116	Regular	Bom	Regular	Ruim
BR-349	P	156	Regular	Regular	Regular	Regular
BR-367	P	84	Bom	Ótimo	Bom	Bom
BR-407	P	266	Bom	Ótimo	Regular	Regular
BR-410	P	36	Regular	Regular	Bom	Péssimo
BR-415	P	5	Bom	Ótimo	Bom	Bom
BR-418	P	39	Ótimo	Ótimo	Ótimo	Bom
BR-420	C	8	Bom	Regular	Bom	Regular
BR-420	P	161	Regular	Regular	Regular	Péssimo
BR-430	P	93	Regular	Bom	Ruim	Ruim
BR-498	P	14	Péssimo	Ruim	Péssimo	Péssimo

*P=Pública e C=Concedida