



Grandes avenidas e o metrô dão um novo perfil à cidade

Por Adilson Fonseca e redação

Salvador entrou no novo século carente de um planejamento urbano à altura de sua importância como primeira capital do Brasil e uma das 5 maiores cidades do país. Mas hoje os avanços são palpáveis e o governador Rui Costa tem sido um personagem importante neste avanço e elevação da cidade à condição de uma das maiores metrópoles do país.



Estatística), é hoje de 3.039.444.

Em todo esse período, a cidade passou por profundas modificações, desde a construção de algumas avenidas de vale, como a sua expansão para áreas cada vez mais periféricas. Estabeleceram-se então três eixos de ocupação: a orla atlântica, indo do o Centro Antigo, passando pela Barra, indo até o bairro de Itapuã; a área do Subúrbio Ferroviário, abrangendo a Cidade Baixa e toda a Península de Itapagipe e bairros até o limite da BR-324; e o Miolo, que é a região de ocupação entre a BR-324 e a avenida Luiz Viana Filho (Paralela)

considerada a mais densamente povoada e onde estão bairros-cidade como Cajazeiras e adjacências. Para atender à essa expansão populacional e urbanística, tornou-se cada vez mais premente a necessidade de interligação, que foi intensificada entre o final do século passado, início deste século e prossegue até hoje. E não apenas no que se refere ao transporte público, então obsoleto com apenas dois modais: o ônibus e o trem do subúrbio Mas, e principalmente, com novas vias de acesso, permitindo uma mobilidade integrada em toda a cidade.

Daí que em esforços contínuos, surgiram os projetos, já concretizados e em vias de, do metrô e da modernização do sistema de trens, cobrindo os 13 quilômetros do Subúrbio Ferroviário, por um sistema mais moderno e viável, o VLT (Veículo Leve de Transportes) com a sua extensão até a área portuária, do Comércio, e além do limite do Subúrbio Ferroviário, até a localidade de São Luís. Para viabilizar esses projetos e torná-los parte integrante do processo de mobilidade urbana, fez-se necessário avenidas de interligação a essas regiões, como a

Via Expressa, ligando a região do Miolo e BR-324 ao Porto de Salvador, e desfogando o trânsito de caminhões em áreas centrais da cidade; as Linhas Vermelha e Azul, ligando a orla ao Subúrbio Ferroviário em dois pontos distintos; a Avenida 29 de Março, integrando a região de Cajazeiras e Estrada Velha do Aeroporto à Orla e à BR-324, projetos tocados com uma atenção especial pelo governador Rui Costa. Ao mesmo tempo em que a cidade entrava em uma nova realidade de mobilidade urbana, o governador não se descurou da sua parte mais tradicional, o Centro Histórico, que inclui

desde o Centrão e o Pelourinho, avançando pelos bairros que fazem parte do seu entorno, dotando-os de equipamentos de mobilidade, como calçadas em pisos táteis e rampas de acesso, calçamento de ruas e acessos. Com tudo isso, a Salvador de 2019, com seus 470 anos, entra para o rol das grandes metrópoles com boa estrutura de mobilidade de acessibilidade para a sua população. Um desafio que se faz permanente e que o governador Rui Costa decidiu encarar, com projetos ainda mais ousados, visando o bem-estar de sua população.

METRÔ JÁ TRANSPORTA 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS

Entre os dias 1º a 6 de março, o Metrô Salvador abriu uma hora mais cedo, às 4h, para atender melhor o folião que usou o sistema para ir e voltar do Carnaval. Com isso, a CCR Metrô Salvador, empresa que opera o sistema, registrou um aumento de 23,4% no número de passageiros em relação ao Carnaval de 2018. No total, 1.233.068 pessoas foram transportadas. O pleno funcionamento do sistema, que este ano incluiu a Estação Aeroporto, também influenciou no aumento do número de usuários. Foram disponibilizados 35 trens para a operação durante o Carnaval. Para

garantir a segurança dos passageiros, foi realizado monitoramento eletrônico por meio de mais de 2 mil câmeras das estações, trens, passarelas de acesso e terminais de ônibus, integradas ao Centro de Controle Operacional da concessionária. Parte das imagens também foi monitorada diretamente pelo Centro Integrado de Comando e Controle (CICC) da Secretaria da Segurança Pública (SSP). A CCR Metrô Bahia utilizou ainda portais de detectores de metal nos acessos às estações estratégicas. "Isso mostra uma adesão da comunidade soteropolitana ao modal

transporte metroviário, que proporciona uma viagem confortável, rápida, segura, integrada ao ônibus e ao transporte por aplicativo, possibilitando a chegada em todos os circuitos, tanto no Circuito Batatinha (Pelourinho), desembarcando na Estação Campo da Pólvora, como no Circuito Osmar (Campo Grande), desembarcando na Estação Lapa. E também com facilidade para chegar ao Circuito Dodó (Barra-Ondina), desembarcando na Estação Lapa e utilizando os ônibus exclusivos para o circuito", destaca o

gestor de Atendimento e Operação da CCR Metrô, Hamilton Trindade. Com o aumento no número de passageiros, a operação deve seguir o mesmo padrão no próximo Carnaval, começando a funcionar uma hora mais cedo. Qualquer mudança dependerá da avaliação da CCR junto a outros órgãos e modais de transporte. "Ao que tudo indica, o horário atendeu bem ao folião. Tem metrô até meia-noite. Aquele que quis voltar, voltou à meia-noite. Enquanto aqueles que quiseram ficar na madrugada voltaram às 4h da manhã", pontuou o gestor.



O subúrbio se integra ao centro

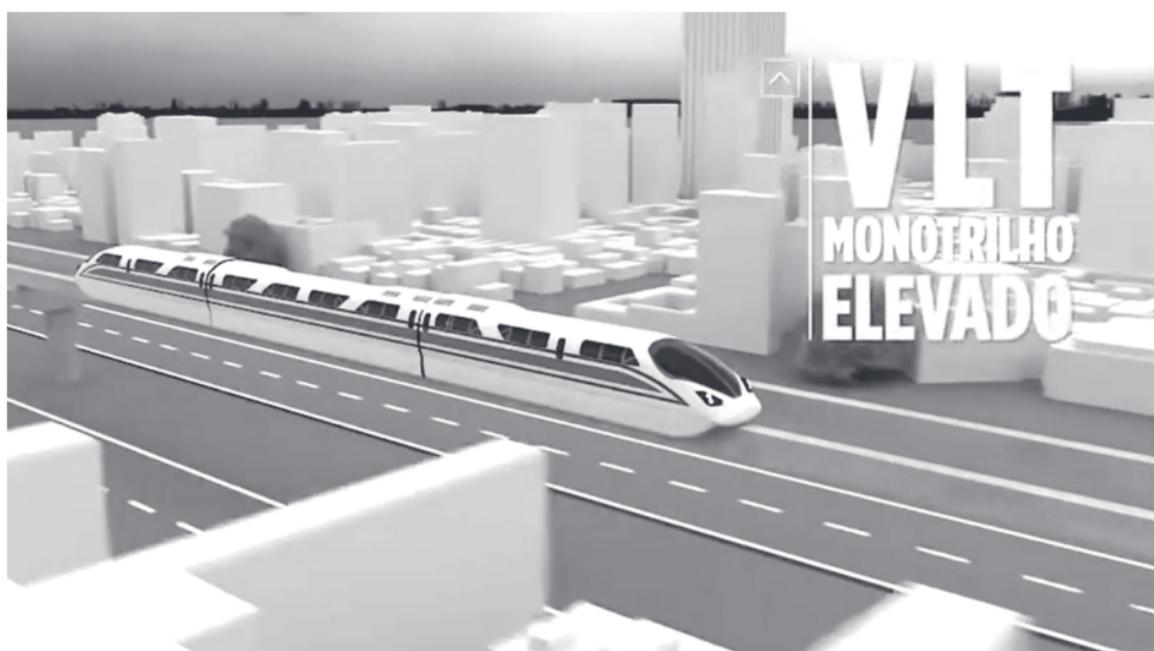


Adilson Fonseca

Até 1971, quando foi inaugurada a Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), a população do Subúrbio Ferroviário de Salvador tinha nos trens o único meio de ligação com o restante da cidade. Os trens que até hoje servem a população do subúrbio, contudo, datam da metade do século passado e já não atendem à crescente demanda do transporte público para a região. Com a construção da Avenida Suburbana, a região começou no processo de integração com o restante da cidade, mas com o passar dos anos, essa única via de ligação se tornou insuficiente e fez-se cada vez mais necessária a implantação de novas vias, ao tempo em que se tornava urgente o processo de modernização do sistema de transporte ferroviário da região.

O VLT – O trem leve ou veículo leve sobre trilhos (VLT) (em inglês: light rail) é um sistema de transporte que utiliza o mesmo material rodante

dos trens comuns de passageiros, que opera numa plataforma segregada do resto do tráfego, com vias reservadas, direito de passagem prioritária nos pontos de interseção e em alguns casos túneis no centro da cidade de características similares às de uma ferrovia. Tem uma capacidade média de transporte geralmente maior que a do ônibus e menor que a do trem e do metrô. O trem leveiro permite a conexão entre zonas distintas em núcleos urbanos e zonas rurais, criando para além disso novas potencialidades de desenvolvimento urbano. Em Salvador, o Sistema de Veículo Leve de Transporte (VLT), inicialmente ligará o Comércio, em Salvador, até a localidade São Luís, logo após o bairro de Paripe, no Subúrbio Ferroviário de Salvador, e interligando ao metrô da capital baiana. Com cerca de 18 quilômetros de extensão, 22 estações e capacidade para transportar cerca de 150 mil usuários por dia, o VLT será do tipo monotrilho, movido à propulsão elétrica, sem emissão de agentes poluentes que prejudicam o meio ambiente. O sistema irá substituir os trens que fazem a linha da Estação da Calçada ao bairro de Paripe, no Subúrbio Ferroviário, beneficiando os mais de 600 mil moradores da região. Já em processo para sua implantação, os



representantes do consórcio Skyrail Bahia, empresa vencedora da licitação e que será responsável pelo VLT Monotrilho do Subúrbio Ferroviário de Salvador, já discutiram com a Secretaria do Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia o andamento dos processos para futura instalação do modal. Na reunião com o secretário da Sedur, Sérgio Brito, e sua equipe técnica, os representantes do consórcio, composto pelas empresas BYD Brasil e Metrogreen, destacaram a capacidade de transporte e integração do modal. Contrato - O contrato

para a implantação do VLT foi assinado pelo Governo do Estado e pelo consórcio Skyrail Bahia, responsável pela implantação e operação do sistema, em fevereiro de 2019, com a previsão de início das obras é de seis meses após a data de assinatura. A obra será realizada por meio da modalidade de Parceria Público-Privada (PPP). Após a assinatura do contrato, em fevereiro deste ano, a previsão é que a obra tenha início em até seis meses. "Queremos chegar o mais rápido possível ao nosso objetivo de implantar esse novo sistema e assim

beneficiar a população dessa importante região de Salvador, o Subúrbio Ferroviário, com um transporte moderno, tecnológico, rápido e seguro", disse o secretário da Sedur. "Esse projeto é a 'menina dos olhos' da BYD, já que o VLT- Monotrilho do Subúrbio será o primeiro modal do tipo monorail a ser implantado pela empresa fora da China. Temos certeza de que será algo primoroso e pretendemos replicar esse projeto em outros países", afirma Alexandre Barbosa, diretor técnico da BYD Brasil. A integração física do VLT com o sistema de metrô de Salvador se

adequará à lógica de mobilidade do Governo do Estado, que viabiliza o funcionamento dos modais em um sistema de rede, através de serviços complementares. O projeto prevê uma ligação com quatro estações entre a região de São Joaquim e fazendo a integração com o sistema metroviário no Acesso Norte. Benefícios - Em seis meses terão início as obras de implantação do Sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que ligará o Comércio, em Salvador, até a Ilha de São João, no município de Simões Filho.

Metrô vai até Águas Claras/Cajazeiras

Segundo maior sistema de metrô no Brasil, perdendo apenas para São Paulo, o metrô de Salvador vai ganhar mais cinco quilômetros de extensão, indo até a região da BR-324, entre os bairros de Águas Claras e Cajazeiras. No que é chamado de Tramo 3. A obra ficará a cargo da construtora Queiroz Galvão, que apresentou um valor de R\$ 429. 963.057,00 para a construção da obra. A proposta vencedora foi divulgada em fevereiro, após análise documental, em sessão pública realizada na sede da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB). A vencedora teve a concorrência de outras seis propostas. Classificado inicialmente como primeiro colocado, o

Consórcio CCINFRA-TSEA-EPC foi inabilitado, sendo declarado vencedor a Queiroz Galvão, classificada em segundo lugar. A empresa será responsável pela elaboração e desenvolvimento dos projetos básico, executivo e 'as built', execução das obras civis e de urbanização, fornecimento e implantação de sistemas de energia (rede aérea de tração e subestação), trabalho técnico social para fins de desapropriação, além da pré-operação da referida implantação. O trecho licitado parte da Estação Pirajá e tem cerca de cinco quilômetros, com duas estações, na Brasilgás, no bairro de Campinas, próximo ao Portoseco



Pirajá, e a outra Estação Águas Claras/Cajazeiras. O Tramo 3 será implantado pelo lado esquerdo da Rodovia BR-324, no sentido Salvador-Feira de Santana, tendo início no KM-622, em Pirajá, e final no KM-616, próximo ao viaduto de Águas Claras. Ampliação – A

extensão da Linha 1 faz parte do planejamento global e estratégico para a Região Metropolitana de Salvador (RMS) e se alinha a outros importantes projetos de mobilidade em andamento do Governo do Estado, como a Avenida 29 de Março, em implantação, e o novo complexo de

integração intermodal a ser implantado entre a BR 324 e a Via Regional, com a nova Estação Rodoviária Intermunicipal. Composto por duas linhas, com extensão de 33 quilômetros já em operação, o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas transporta diariamente quase 500 mil passageiros. Com as extensões do Tramo 3 da Linha 1 e o Tramo 2 da Linha 2, do Aeroporto até Lauro de Freitas, o sistema chegará a 42 quilômetros de extensão. A extensão da Linha 1 faz parte do planejamento global e estratégico para a Região Metropolitana de Salvador (RMS) e se alinha a outros importantes projetos de

mobilidade em andamento do Governo do Estado, como a Avenida 29 de Março, em implantação, e o novo complexo de integração intermodal a ser implantado entre a BR 324 e a Via Regional, com a nova Estação Rodoviária Intermunicipal. "A ampliação do metrô é mais um compromisso firmado pelo Governo do Estado, através da CTB e Sedur, e que passa a ser realidade. Salvador precisa de um transporte público que atenda da melhor forma a população. O metrô é um grande avanço e nos colocou em uma nova realidade, com um serviço de excelência, que agora avançará ainda mais, atendendo a mais gente", afirmou o presidente da CTB, Eduardo Copello.

Centro Antigo de cara nova

Para dar a cara nova que as dimensões de uma Salvador do século XXI exigia, o Governo do Estado promoveu uma série de intervenções na região do Centro Antigo de Salvador. Uma série de ações realizadas está levando melhorias para todo os bairros do entorno do Centro Histórico, destacando-se a área do Centro Histórico de Salvador que foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1984, e reconhecido um ano depois pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) como Patrimônio da Humanidade. Na área do Centro Antigo, onde se destaca toda a extensão da

Avenida Sete, até o Campo Grande, estão concentrados 70% dos equipamentos e negócios culturais da capital baiana, e por isso mesmo considerou-se a importância histórica, pois retrata bem a evolução e expansão da cidade nos últimos séculos, mas que se mostrava carente de uma renovação da infraestrutura urbana, acessibilidade, além de manutenção e limpeza constantes do patrimônio que integra o rico conjunto arquitetônico. Mobilidade e acessibilidade - As intervenções estão melhorando o acesso das pessoas a diversos pontos do Centro Antigo de Salvador, com destaque aos acessos a Centro Histórico e Pelourinho, bem como

tornando mais confortável a mobilidade por ruas, praças e travessas. Na área de infraestrutura urbana, por exemplo, estão sendo executados os projetos Pelas Ruas do Centro Antigo e Entorno da Arena Fonte Nova, além da Requalificação Urbana da Baixa dos Sapateiros, já concluída. Pelas ruas do Centro Antigo - Planejado para ser executado por etapas, simultaneamente, em diferentes pontos da região central da cidade, cuida da pavimentação de vias e requalificação de calçadas, com melhorias na acessibilidade em toda a região antiga da cidade. Neste projeto estão incluídas mais de 300 ruas, inclusive a Rua Chile e mais 17 vias .

Inclusão social e turismo

Promover o turismo e ao mesmo tempo permitir que os próprios soteropolitanos usufruam das comodidades de uma cidade plenamente revitalizada nas suas áreas mais antigas, se constitui em um desafio constante dos trabalhos de revitalização urbanística promovido pelo Governo do Estado nas regiões do Centro Histórico e Centro Antigo de Salvador. Esta é uma das primeiras grandes obras brasileiras de urbanização que seguem as normas de acessibilidade e o desafio de implantar melhorias em ruas antigas. "Inicialmente, realizamos a requalificação das

calçadas com melhorias na acessibilidade para depois ser feita a pavimentação", explica Maurício Mathias, gestor da Diretoria do Centro Antigo de Salvador (Dircas/Conder). Segundo ele, algumas vias e travessas da região do Centro Antigo de Salvador além de antigas, são estreitas e íngremes, muitas das quais nunca foram beneficiadas com intervenções do porte deste projeto.

Diálogo com a Comunidade - Para a Conder executar o projeto, a equipe técnica da Coordenação Social do órgão vai a campo informar, previamente, aos moradores e comerciantes os

principais pontos dos serviços a serem realizados em cada uma das mais de 300 vias, que serão contempladas. "Este é um importante diferencial do projeto Pelas Ruas, o acompanhamento diário realizado pelas equipes de Engenharia e do Social, antes e durante o desenvolvimento da obra", ressalta Mathias. No primeiro contato são entregues folhetos explicativos, incluindo um número de contato telefônico (3116-6760) e e-mail da Coordenação do Social (socialpacpav@conder.ba.gov.br) para mais esclarecimentos. O atendimento é realizado das 8h30 ao meio-dia e das 13 às 18h.

Novas avenidas fazem a integração da cidade



Adilson Fonseca

Da BR-324 já dá para ver, pela abertura dos dois túneis, sob a Estrada de Campinas, o outro, de onde se vislumbra um trecho da Baía de Todos-os-Santos e os contornos do Subúrbio Ferroviário de Salvador. São as obras da Linha Azul, como é chamado o Corredor Transversal – I, que atravessa a cidade no sentido Leste Oeste, saindo da Avenida Paralela, a partir do trecho final da Avenida Gal Costa, até o bairro de Lobato, na região do Subúrbio Ferroviário. Trata-se da terceira maior avenida de Salvador, menor apenas que a Paralela e a Suburbana, com 12,7 quilômetros de extensão, mas com tecnologia de ponta, que inclui túneis, viadutos e pistas duplas sobre uma das áreas mais

esquecidas de Salvador, e que vai permitir a interligação entre dois polos da cidade, a Orla Suburbana e a Orla Atlântica. Da BR-324, na altura da Estação Pirajá, dois túneis estão sendo abertos, passando por debaixo da Estrada de Campinas e saindo, quase um quilômetro depois, na parte baixa do bairro de Campinas de Pirajá. O local é formado por encostas, terrenos alagadiços do antigo Dique de Campinas, e uma comunidade que encontra dificuldades para o acesso de veículos e infraestrutura de serviços urbanos. E é nesse espaço que as obras da Linha Azul mostram toda a sua complexidade.

Ponta a ponta - A Linha Azul, que vai ligar Patamares ao Lobato, tem na verdade quatro trechos de obras. O primeiro deles, a duplicação e ampliação da Avenida Pinto de Aguiar até a Avenida Paralela, foi concluído em 2014. O segundo trecho, que inclui a construção de dois túneis sob a Avenida Paralela até a Avenida Gal Costa, foi concluído no final do ano passado até a rotatória



que dá acesso à Avenida São Rafael, no bairro de São Marcos. O terceiro trecho, que complementa uma extensão da Avenida Gal Costa até a BR-324, passando pelas proximidades da Estação Pirajá e do terminal do Metrô, ainda está em obras. Nesse trecho está prevista a duplicação da Avenida Gal Costa, a

implantação da via de ligação Pirajá – Lobato. Essa última etapa da obra já teve os dois túneis que dão acesso à BR-324 abertos e está na etapa final da complementação do trecho que vai ligar à Avenida Suburbana. Ao todo, a Linha Azul, com 12,7 quilômetros de extensão em pistas duplas, terá 10 viadutos,

quatro túneis duplos, ciclovias e pista dupla com três faixas cada; incluindo uma exclusiva para o transporte público, integrando-se ao metrô. Com investimentos de R\$ 647 milhões, a ligação do subúrbio com a orla atlântica criará novas rotas para bairros como São Rafael, São Marcos, Sussuarana, Mata Escura e Campinas de Pirajá.

A quarta maior de Salvador

Quando estiver concluída, a Linha Azul será a quarta maior avenida de Salvador, atrás apenas da Paralela (18 quilômetros, inaugurada em 1974), da Linha Vermelha (Avenida 29 de Março, com 13,5 quilômetros, ainda em obras) e a Suburbana (14 quilômetros, inaugurada em 1971). A nova avenida leva o desenvolvimento e a integração da região do Miolo de Salvador (entre o Subúrbio Ferroviário e a BR-324), no primeiro trecho até os bairros de Boa Vista de Lobato e Campinas de Pirajá. E a partir da BR-324, os bairros de Sussuarana, São Marcos e Pituacu, até a Avenida Paralela, onde se interligará com um túnel, até a Avenida Pinto de Aguiar e à Orla Marítima. O trecho de 3,3 quilômetros entre a orla até o início da Avenida Gal Costa já está concluído desde 2014. Já o trecho de 7,2 quilômetros da Avenida Gal Costa até a BR-324 ainda está em obras. O mesmo acontece com o trecho de 1,5 quilômetro entre Campinas de Pirajá até a Avenida Suburbana, no bairro de Lobato. O sistema viário é caracterizado por pista dupla, com três faixas de tráfego, em cada sentido, incluindo um corredor exclusivo em condições de operar pelo sistema BRT (Bus Rapid Transit). As pistas são limitadas por um canteiro central com largura variável, passeios laterais e ciclovia. Visando assegurar as condições de funcionamento da macrodrenagem será implantado um canal pluvial de seção variável, com alguns trechos cobertos.

Linha Vermelha interliga grotões em Salvador

No outro extremo e já quase nos limites da cidade, entre a BR-324, Estrada Velha do Aeroporto e a região de Cajazeiras, a Linha Azul integra uma das regiões mais pobres e abandonadas de Salvador, ao resto da cidade da cidade. Ali é que está sendo implantada a Avenida 29 de Março, que interligará a Avenida Paralela, passando por Cajazeiras, até o bairro de Águas Claras, na BR-324, e de lá, com o Subúrbio Ferroviário, através da estrada Paripe-Base Naval. A obra foi iniciada em 2013, mas já dá para se ter uma dimensão de mudanças radicais numa área quase desconhecida da maior parte da população de Salvador: o Vale do Jaguaribe, entre os bairros da região de

Cajazeiras e a Estrada Velha do Aeroporto. A região é uma das mais insalubres de Salvador, pois entre a encosta da Estrada Velha do Aeroporto e o bairro de Jardim Jaguaribe II, passa o rio Jaguaribe, carregando todos os esgotos, desde a sua nascente, em Águas Claras, até sua foz, próximo à praia de Piatã. O vale do Rio Jaguaribe, uma região de muitos charcos e poucas habitações, é o caminho mais curto para ligar a Orla Atlântica ao Subúrbio Ferroviário. Segundo explica a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), o Corredor Transversal II foi concebido para fazer a integração rodoviária com a linha 2 do Metrô de Salvador, que passa pela Avenida Paralela.

Integração - O projeto consiste em um sistema viário que liga a Av. Otávio Mangabeira (Orla) à BR-324, passando pela Av. Orlando Gomes, Av. Luís Viana Filho (Paralela), Vale do Rio Jaguaribe e Via Regional. A primeira etapa das obras já foi entregue, com a duplicação da Avenida Orlando Gomes. No outro extremo da obra, em Águas Claras, na BR-324, foi concluído o complexo viário, que vai interligar com a BA-528 (Estrada Base Naval), no Subúrbio Ferroviário. A Linha Azul ainda não tem o prazo de conclusão das obras, mas adianta que a nova avenida via terá pista dupla com três faixas de tráfego por sentido, dispondo ainda de espaço para operar o sistema BRT - Buss Rapid Transit - além de ciclovias, passeios e



urbanização. O conjunto de obras combina modais de transporte complementares e se transformarão na primeira ligação viária entre a BR-324 e a Orla Atlântica. Segundo a Conder, serão 13,5 quilômetros de pistas duplas com três faixas de tráfego cada. A obra terá seis viadutos e cinco pontes; e quatro quilômetros de canal, por

onde passará o Rio Jaguaribe. A Linha Vermelha, como é mais conhecida tem um investimento de R\$ 581,5 milhões, com o acréscimo já previsto de R\$ 250 milhões para a ampliação de oito quilômetros de extensão, finalizando a ligação entre a BR-324, através da Estrada da Base Naval, até Paripe.

Mais obras garantem acessibilidade e mobilidade em toda a cidade

O subtrecho de dois quilômetros da Linha Azul, entre a Avenida Paralela e Cajazeiras ficou pronto. Com três faixas de tráfego e pista dupla, o novo acesso tem ciclovia em um dos lados, semáforo e faixas de pedestre. A obra foi realizada com recursos dos governos estadual e federal, e o valor está orçado em R\$ 78,3 milhões. O trecho inaugurado foi batizado de Avenida 29 de Março, uma homenagem a data de fundação de Salvador. Na prática, o primeiro trecho foi a duplicação da Avenida Orlando Gomes até a Avenida Paralela. O segundo, já inaugurado, segue da Paralela até a Aliomar Baleeiro. O terceiro será a duplicação da Via Regional, que liga a Aliomar Baleeiro a Águas Claras. Enquanto o quarto e último trecho é a ligação de Águas Claras à BR-324, que já foi entregue e está em funcionamento. Todo esse caminho terá 20 km e foi batizado de Linha Vermelha. No conjunto da obra, incluindo os trechos das avenidas Orlando Gomes, Avenida 29 de Março e a

ligação Paripe-Base Naval, a Linha Vermelha terá 20 quilômetros de extensão, por onde estarão distribuídos seis viadutos, pontes, calçada, ciclovia e pista dupla com três faixas cada; uma delas exclusiva para o transporte público. O investimento inicial é de R\$ 581,5 milhões, com o acréscimo já previsto de R\$ 250 milhões para a ampliação de oito quilômetros de extensão, finalizando a ligação até Paripe (Estação São Luís). As novas rotas beneficiarão, diretamente, moradores em bairros como Trobogy, Mussurunga, Bairro da Paz, Jardim Nova Esperança, Águas Claras e Cajazeiras.

Via Metropolitana - A Via Metropolitana Camaçari - Lauro de Freitas, que liga a BA-526 à Linha Verde, oferece mais uma opção de trajeto para quem deseja ir ao Litoral Norte da Bahia. Inaugurada em junho de 2018, a via expressa tem 11,2 quilômetros de extensão com pista dupla nos dois sentidos, sete viadutos, quatro pontes, um túnel



de acesso, canteiro central e uma praça de pedágio no sentido Salvador. Essa via é uma alternativa para quem não deseja trafegar pelo centro de Lauro de Freitas, reduzindo o tempo de deslocamento entre Salvador e o Litoral Norte, evitando o trânsito na cidade da RMS. Diariamente passam pela praça de pedágio uma média de três mil veículos. A praça é unilateral e no sentido Litoral Norte não há

pedágio - a estimativa de fluxo é de seis mil veículos seguindo no sentido da Estrada do Coco. Os horários de maior volume são entre 7h e 8h e também entre 17h e 18h. Trata-se de uma rodovia concessionada através da Agerba, atualmente administrada pela Concessionária Bahia Norte. A empresa que administra o sistema oferece importantes serviços de suporte ao usuário com recursos à

disposição, unidades de resgate, guinchos leves e pesados, além de caminhão para retirada de animais de grande porte da pista.

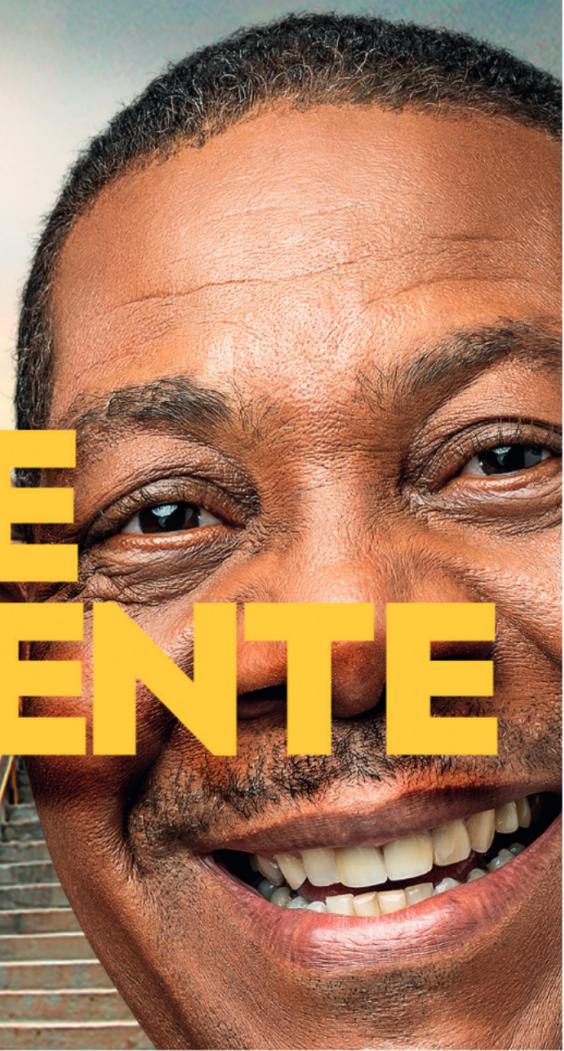
Via Barradão - No início do ano passado, o governador Rui Costa fez a entrega da Via Barradão (Avenida Mário Sérgio), ligando a Avenida Paralela até o bairro de Canabrava, e de lá até o Estádio do Barradão. Com quase quatro quilômetros de extensão, a Avenida Mario

Sérgio passa pelos bairros de Canabrava, Trobogy, Nova Brasília, Pau da Lima e se liga com a Via Regional, no bairro de São Marcos. A nova via fica a 300 metros da estação Flamboyant da linha 2 do metrô, e cuja implantação ficou a cargo da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado (Conder). A obra teve um investimento de R\$ 40 milhões

Nova Rodoviária - O processo para concessão e exploração da nova Rodoviária de Salvador está em andamento. Atualmente a Secretaria de Infraestrutura da Bahia (Seinfra) está elaborando o edital de licitação. O equipamento terá uma área total de 200 mil m² e um terminal com 70 mil m², que será construído nas margens da BR-324, em Águas Claras, com diferentes serviços de transporte, além de estar integrado a um terminal para ônibus urbanos e metropolitanos e estação de metrô. O terminal tem a expectativa de receber 39 mil usuários por dia e o investimento previsto é de R\$ 120 milhões.



Você logo reconhece uma obra do Governo do Estado. Ela é diferente: pensa na gente. São as obras que adiantam o nosso lado, trazem conforto, facilitam a vida, agitam a cidade ou fazem nossa família dormir mais tranquila. Na orla, no subúrbio, no Centro Histórico, dê uma volta no bairro, olhe em sua volta: se a obra mudou de verdade Salvador e melhorou a vida das pessoas, a obra é G, de Gente. G, de Governo do Estado.



OBRAS G DE GENTE

48 ENCOSTAS ENTREGUES



17 MIL MORADIAS EM SALVADOR



NOVO SAC SHOPPING DA BAHIA



RECUPERAÇÃO DO CENTRO ANTIGO



METRÔ SALVADOR LAURO DE FREITAS



NOVA CONCHA E SALA DO CORO DO TCA



TÚNEIS DA GAL COSTA



AVENIDA 29 DE MARÇO



3 NOVOS HOSPITAIS

NOVO INSTITUTO COUTO MAIA



NOVA VIA BARRADÃO