

Plano Funcional de Vias

CONDER / PMS

Relatório 01
Convênio - Nº 018 .88 .10
Salvador — Dez. 1988

ESTADO DA BAHIA

GOVERNADOR
WALDIR PIRES

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

PREFEITO
MARIO DE MELLO KERTÉSZ

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL - SEPLAM

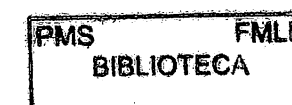
SECRETÁRIO
IVAN CARLOS ALVES BARBOSA

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO URBANO
NEWTON ARRUDA JUNIOR

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CONDER

DIRETOR PRESIDENTE
NEWTON OLIVEIRA

DIRETOR DE TRANSPORTES
JOÃO CIPRIANO BRASILEIRO



EQUIPE TÉCNICA

COORDENAÇÃO DE PROJETO DE TRANSPORTE

COORDENADOR

ELMO LOPES FELZEMBURG - ENGENHEIRO - CONDER

ANA TEREZA KAUARK CASTELO BRANCO - ARQUITETA - PMS

ANTONIO CARLOS MODESTO DE ANDRADE - ARQUITETO - PMS

CECÍLIA HEINE - ARQUITETA - PMS

GERALDO BATISTA - ARQUITETO - PMS

HELENITA AMBROS COSTA - ARQUITETA - PMS

IONE SOUTO VEIGA - ARQUITETA - PMS

JOELIETE VITORIA DE MATOS - ARQUITETA - PMS

MARCIA BRIM TOURINHO - ARQUITETA - PMS

MARIA DE FÁTIMA GUIMARÃES LIMA - ARQUITETA - PMS

MARILDA MENEZES MATTOS - ARQUITETA - PMS

MARIA TEREZA BRANDÃO ZOLLINGER - ARQUITETA - PMS

ULISSES BRITTO JUNIOR - ENGENHEIRO - CONDER

GT PROGRAMAÇÃO VISUAL E DESENHO

COORDENADORA

TANIA MARIA VITA MUNIZ ADERNE - ARTISTA PLÁSTICA - CONDER

DESENHO

GRAÇA MARIA MACHADO DE ASSIS - DESENHISTA - PMS

JOAO ALVES GUEDES - DESENHISTA - CONDER

JAIRO BORGES DA SILVA - DESENHISTA - CONDER

JOSE CARLOS ANDRADE CARDOSO - DESENHISTA - CONDER

NILDETE CASTRO DA PAIXÃO - DESENHISTA - PMS

SUZANA SIMÕES TOSTA - DESENHISTA - PMS

APOIO ADMINISTRATIVO

LILIA ARAÚJO GÔES FERNANDES DA SILVA - SECRETÁRIA - CONDER

APRESENTAÇÃO

- 1. INTRODUÇÃO**
- 2. A LEI DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**
- 3. A LEI DE HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO**
- 4. OBJETIVOS**
- 5. CARACTERIZAÇÃO DO TRÁFEGO ATUAL E FUTURO**
 - 5.1 Distribuição Modal de Viagens**
 - 5.2. População e Frota de Veículos**
 - 5.3. Tráfego Atual**
 - 5.4. Capacidade Atual das Vias**
 - 5.5. Estimativa de Tráfego Futuro**
 - 5.6. Capacidade Futura das Vias**
- 6. DESCRIÇÃO DO PROJETO**
 - 6.1. Avenida Anita Garibaldi**
 - 6.2. Avenida Juracy Magalhães Júnior**
 - 6.3. Avenida Jorge Amado**
 - 6.4. Avenida Orlando Gomes**
 - 6.5. Avenida Suburbana**
 - 6.6. Ligação Avenida Pinto de Aguiar/Avenida Dorival Caymi**

APRESENTAÇÃO

A COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CONDER e a SECRETARIA DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL - SEPLAM, através deste documento apresentam o 1º Relatório do Plano Funcional das Vias do Sistema Viário Básico, objeto de convênio firmado por esses Órgãos, sob nº 018.88.10 em 20 de abril de 1988.

O Plano Funcional surgiu em decorrência da Lei nº 3.377/84, que dispõe sobre o Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo do Município de Salvador e a de nº 3.429/84 de Hierarquização do Sistema Viário Básico, que define para o Sistema Viário da cidade uma seção transversal tipo e genérica, em função da sua classe funcional.

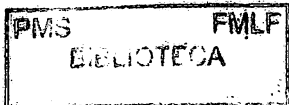
Essas Leis incorporaram muitas das recomendações provenientes do PLANDURB, e recentemente foram revisadas por uma equipe composta de técnicos da SECRETARIA DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL - SEPLAM/PMS e da COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CONDER, tendo sua aprovação pela Câmara Municipal em Dezembro de 1987.

O objetivo principal do Plano Funcional se constitui em adequar as vias do sistema viário da cidade em função da sua classe funcional, de acordo com as condicionantes de cada trecho de via, assegurando a capacidade de transporte futuro dos eixos viários da cidade e observando-se, desde já, os espaços físicos disponíveis para ampliação futura.

O Plano Funcional servirá para orientar os projetos de empreendimentos públicos e privados, fornecendo informações da concepção futura das vias, previsão de vias marginais, locais de acesso, número de pistas, etc.

Este 1º Relatório apresenta o Plano Funcional das seguintes vias:

Avenida Anita Garibaldi	2,9 Km
Avenida Juracy Magalhães Júnior	2,6 Km
Avenida Jorge Amado	2,4 Km
Avenida Orlando Gomes	3,2 Km
Avenida Suburbana	1 2 Km
Ligação Avenida Pinto de Aguiar/Avenida Dorival Caymi	6,8 Km



1. INTRODUÇÃO

O processo de urbanização da cidade do Salvador acentua-se a partir da década de 40, quando surgem as primeiras propostas sobre ordenamento do uso e ocupação do solo, através de estudos realizados pelo Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador - EPUCS.

No decorrer da década de 50 acentua-se o processo de expansão horizontal, decorrente do crescimento demográfico, de expansão do sistema viário e ainda pelo desenvolvimento do centro da cidade. Com o aumento da população, cresce a demanda por áreas habitacionais e a população de baixa renda vê-se obrigada a buscar a periferia, dada a pressão exercida nas áreas centrais.

Esta ocupação iniciou-se pelas cumeadas, posteriormente estendeu-se às encostas, definindo um sistema de vias de cumeadas, com baixa capacidade de tráfego e forte indução a manter espaços vazios, dada as dificuldades de acesso aos vales.

A partir da década de 60, quando se processa o crescimento das atividades econômicas, com a implantação de polos industriais em áreas vizinhas ao município, a cidade experimenta uma grande expansão, desta vez impulsionada pela abertura das avenidas de vale projetadas segundo técnicas modernas, proporcionando acessibilidade a áreas antes de difícil acesso.

O desenvolvimento ocorrido nas últimas décadas aliado ao acelerado processo de ocupação desordenada fez com que o setor público, preocupado com estas questões, retomasse em 1975 o processo de planejamento iniciado na década de 40.

Tornou-se necessário buscar funcionalidade espacial, aliando alocação de moradia às atividades econômicas, através da implantação de um sistema viário básico e canais de transporte de massa, afim de absorver as longas viagens, articulando os municípios, centros industriais e de serviços e áreas de moradia.

Especificamente para a capital, surge o Plano de Desenvolvimento Urbano - PLANDURB, que propõe dentre outras medidas sobre a problemática urbana, a integração do Uso do Solo e Transportes através da articulação das áreas de expansão com a área urbana contínua, através do Sistema Viário Básico e canais exclusivos de Transporte de Massa.

modo tal que possam absorver as longas viagens interzonais, do centro e para o centro, subcentros, núcleos industriais, institucionais e outros.

O PLANDURB, no entanto, não chega a ser institucionalizado como um plano, porém na década de 80 retomam-se esses estudos, resultando no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU, o qual foi institucionalizado através de quatro propostas de lei, são elas:

- Lei nº 3.345/83 - Lei do Processo de Planejamento e Participação Comunitária;
- Lei nº 3.377/84 - Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo;
- Lei nº 3.429/84 - Lei de Hierarquização do Sistema Viário Básico;
- Lei nº 3.525/85 - Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

A Lei nº 3.377/84 que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo no Município de Salvador e a de nº 3.429 de Hierarquização do Sistema Viário Básico, foram recentemente revisadas e aprovadas pela Câmara Municipal em dezembro de 1987.

Vale salientar que a aprovação dessas leis foi de fundamental importância para o município, deflagrando-se um processo de planejamento da cidade que se pretende contínuo.

2. A LEI DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A Lei nº 3.377/84 dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador originou-se do planejamento de caráter normativo intitulado PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que seria um modelo de desenvolvimento espacial da cidade.

O PDDU contém diretrizes relativas ao planejamento físico da cidade, incluindo a proposta de um MFT - Modelo Físico Territorial que indica como a cidade deve desenvolver, definindo-se as áreas reservadas para as diversas atividades urbanas (residencial, comercial, industrial, etc.)

A Lei assegura às atividades e empreendimentos públicos e privados, condições locacionais adequadas e de definição precisa (definição dos gabaritos).

ritos de altura, recuos, coeficientes e outros elementos), considerando ainda na definição dos parâmetros urbanísticos os aspectos relacionados com o sistema viário e transporte, sendo para fins de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, a rede viária do município definida por uma hierarquia de vias.

Portanto, a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo é um instrumento de viabilização do PDDU, buscando assegurar o cumprimento das diretrizes do MFI proposto no que tange ao crescimento da cidade elaborado pelo referido plano.

3. A LEI DE HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

Contém a relação das vias de hierarquização conforme sua classificação funcional, objetivando uma padronização para o enquadramento do sistema viário da cidade e consequentemente uma integração racional das vias.

Os conceitos e categorias das normas para classificação funcional das vias urbanas utilizadas na Lei estão definidas e agrupadas a seguir:

- Via Expressa (VE) - caracterizada por alta fluidez de tráfego, assegurada pelo controle total de acesso, com todas as intersecções em desnível;
- Via Arterial I (VA-I) - com alta capacidade de desempenho em pistas separadas por canteiro central, onde deve ser reservada área para implantação de canaletas exclusivas para o transporte público de passageiros. Seus acessos às propriedades lindeiras e/ou a outras vias de hierarquia inferior deverão ser efetuados através de uma Via Marginal (VM), cujos pontos de interligação estão sujeitos a controles específicos;
- Via Arterial II (VA-II) - com menor capacidade de desempenho que a VA-I, em pistas separadas por canteiro central, sempre que as condições topográficas do sítio sejam favoráveis. Só serão classificadas como VA-II, as vias já existentes na área urbana consolidada, que desempenham a função arterial, embora não possuam as características técnicas compatíveis com tal categoria. Não será exigida implantação de Via Marginal, podendo esta ser implantada ou não, a depender das condições topográficas do sítio urbano e da ocupação do solo. Permite-se acesso direto às edificações lindeiras;

- Via Coletora (VC-I, VC-II) - aquela que coleta e distribui o tráfego de todas as nucleações de bairros residenciais, comerciais, de serviço e outros, efetuando a alimentação das Vias Arteriais (VA), proporcionando acesso direto às propriedades lindeiras, apresentando alta acessibilidade e baixa fluidez de tráfego;
- Via Exclusiva (VEX) - aquela cuja função básica é atender a uma determinada especificidade e exclusividade de transporte de passageiros ou carga;
- Via Local (VL) - aquela cuja função é permitir o acesso às moradias, às atividades comerciais, de serviços, etc.;
- Via Marginal (VM) - aquela auxiliar do sistema de vias expressas (VE) e/ou arteriais (VA) que se desenvolvendo paralela a estas, possibilita o seu completo desempenho, assim como o acesso às vias hierarquicamente inferiores.

4. OBJETIVOS - ÁREA DE ESTUDO

A elaboração do Plano Funcional das Vias surgiu como recomendação da Lei nº 3377/84 e da Lei nº 3.429/84 para adequar a seção transversal proposta pelas mesmas às condicionantes de cada trecho da via, servindo como objeto de atuação e regulamentação em cumprimento dessas duas leis, ao mesmo tempo em que servirá de consulta para orientar os projetos de empreendimentos públicos e privados, fornecendo informações da concepção futura das vias, locais de acesso, faixa de domínio, etc.

O Plano Funcional compreende a indicação dos fluxos de tráfego, a proposta de configuração e operação de intersecções, ramos, obras de arte, número de pistas e faixas de rolamento, necessidades e locais de acesso, necessidade de vias auxiliares ou marginais vinculadas ao sistema viário principal, concepção básica de modo de funcionamento do plano de circulação, mão de direção, retorno, modo de operação do transporte coletivo, etc.. Constará também a delimitação da faixa de domínio das vias, para declaração das áreas de utilidade pública e, consequentemente, para efeito de preservação dos espaços físicos e estudos de articulação da via principal com o sistema secundário localizado na área de influência da via.

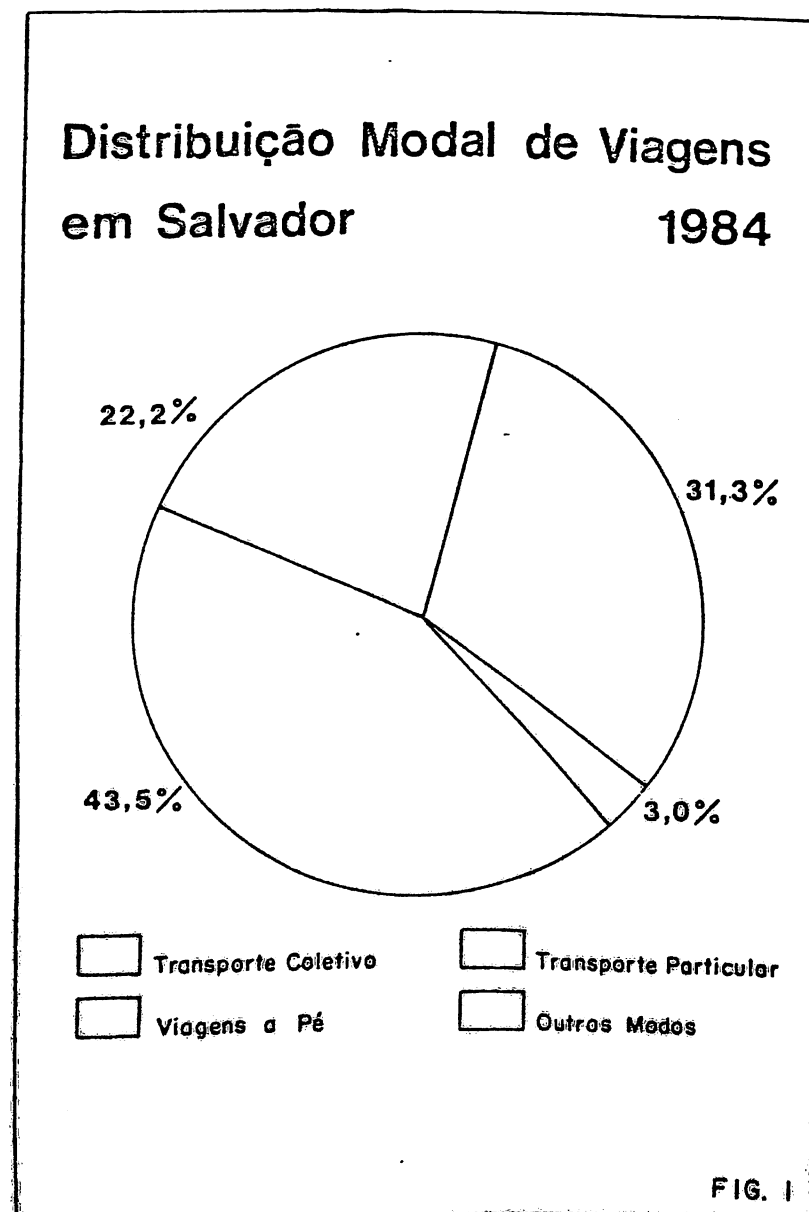
Como primeira etapa, as vias que fazem parte desse estudo são as seguintes, assim enquadradas: .

. Avenida Anita Garibaldi	Arterial I
. Avenida Juracy Magalhães Junior	Arterial I
. Avenida Jorge Amado	Arterial I
. Avenida Orlando Gomes	Arterial I
. Avenida Suburbana	Arterial II
. Ligação Avenida Pinto de Aguiar/Avenida Dorival Caymi	Coletora I

5. CARACTERIZAÇÃO DO TRÁFEGO ATUAL E FUTURO

5.1. Distribuição Modal de Viagens

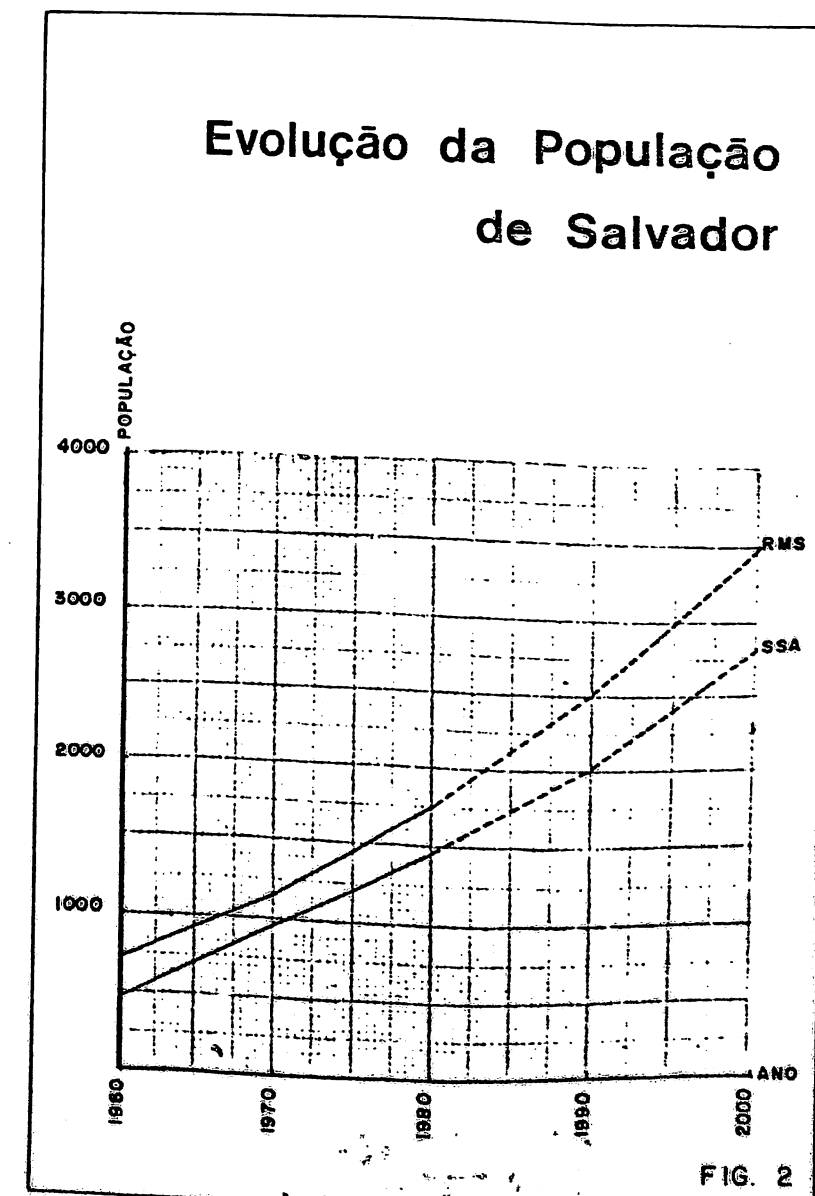
De acordo com a pesquisa domiciliar realizada em 1984 (GEIPOT) temos a seguinte distribuição modal de viagens em Salvador: 43,5% de viagens utilizando sistema de transporte coletivo, 31,3% de viagens de transporte particular, 22,2% de viagens a pé e 3,0% perfazendo um total de viagens por outros modos de transporte. (Fig. 1).



Observa-se que o percentual do modo transporte particular se apresenta muito alto quando comparamos com o modo transporte coletivo, denotando claramente a falta de condições oferecidas por esse último. Entretanto vale a constatação de que esse percentual tende a decrescer na medida em que se valoriza o transporte coletivo criando facilidades maiores de credibilidade perante o usuário.

5.2. População e Frota de Veículos

A população de Salvador segundo dados do IBGE cresceu a uma taxa média anual de 4,7% a. a. no período de 1960 a 1970. Esta taxa decresceu a partir daí apresentando de 1970 para 1980 um valor médio anual de 4,1% e de 1980 a 1988 um valor correspondente a 3,6% a.a.. Nos próximos anos, de acordo com previsões da CONDER, a população de Salvador deverá crescer a uma taxa média anual de 2,9%, devendo chegar ao ano 2.000 com 2,8 milhões de habitantes. Isso significa que, a cada ano, a cidade absorverá, em média 70 mil habitantes. (Tabela 1), (Fig. 2).



A frota de veículos total registrada em Salvador, englobando automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos era em 1970 de 154.199 unidades atingindo 288.391 em 1988. Espera-se que até o ano 2.000 tenhamos uma frota de 651.764 veículos. (Tabela 1)

TABELA 01

SALVADOR

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO E DA FROTA DE VEÍCULOS

ANO	POPULAÇÃO SALVADOR (Habitantes)	FROTA CAPITAL	
		AUTOMÓVEIS	TOTAL
1960	635.917	-	-
1970	1.007.277	-	-
1980	1.506.860	-	154.199
1984	1.735.849	-	220.775
1987	1.930.151	106.515	-
1988	1.992.128	-	288.391*
1990	2.109.732	-	331.324*
2000	2.807.896	256.685*	651.764**

FONTE:

População: 1960, 1970, 1980: Censo IBGE
1988: CEI, PMS
1990: CEI
2000: estimativa

Frota : DETRAN/SESTAT

* Dados estimados a partir de 1984

* Taxa de crescimento da frota de veículos = 7% a.a. a partir de 1984

* Taxa de crescimento da frota de automóveis = 7% a.a. a partir de 1987

Um importante indicador no desenvolvimento da demanda de transporte é o padrão de viagem exibido pela população, em termos do índice de automóveis por habitante. Observa-se que para os países em desenvolvimento a taxa de motorização é muito baixa (abaixo de 100 automóveis por 1.000 habitantes). E, Salvador tem-se que a taxa de motorização

corresponde a 55 automóveis por 1.000 habitantes em 1987. Fazendo-se uma estimativa para o ano 2.000 esse indicador tende a aumentar, passando a ser de 91 automóveis por 1.000 habitantes, levando em conta que a frota passou a ser de 256.685 e a população de 2.807.896 habitantes.

5.3. Tráfego Atual

Foram analisados os dados existentes referentes ao tráfego das vias em estudo, com o objetivo de se obter um conhecimento preciso das características do tráfego com vistas a obtenção de insumos para fundamentação de propostas de circulação e intervenção do sistema viário.

Foi feita análise de pesquisas volumétricas realizadas anteriormente por diversos órgãos objetivando conhecer o crescimento do tráfego, a composição e demais características.

Com relação às avenidas, temos que a Av. Anita Garibaldi e a Juracy Magalhães funcionam como distribuidoras de tráfego, servindo como principais opções de ligação viária entre as Zonas Sul (Centro Histórico, Zona Central de Tráfego), e Norte, com as viagens atraídas pelos subcentros localizados nas imediações do Iguatemi (Iguatemi, Rodoviária) e também Centro Administrativo, etc.

Essas duas avenidas, principalmente a Av. Anita Garibaldi, vem apresentando um rápido adensamento das áreas ainda livres por equipamentos de grande poder de atração tendendo com isso a gerar um significativo aumento de produção de viagens.

A Av. Orlando Gomes tem seu movimento acentuado nos fins de semana já que funciona como ligação Paralela/Orla. A Avenida Jorge Amado vem demonstrando um rápido crescimento de tráfego devido ao surgimento de grandes adensamentos no seu entorno. O tráfego na Avenida Suburbana é muito comprometido com relação às condições físicas em que a via se encontra, desse modo, já se observa a preferência do usuário mais afastado do subcentro Calçada, a optar pelo uso da BR-324, por esta apresentar-se com melhores condições de tráfego.

A tabela 2 nos dá o tráfego atual no sistema principal.

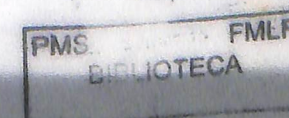


TABELA 2
SALVADOR TRÁFEGO ATUAL NO SISTEMA PRINCIPAL

VOLUME PICO HORARIO
ANO - 1988

NOME DAS VIAS	LOCAL	HORARIO	SENTIDO	AUTOMÓVEL	ÔNIBUS	CANINHÃO	TOTAL
AVENIDA ANITA GARIBALDI	IMEDIAÇÕES DA AVENIDA ADEMAR DE BARROS	7:30 - 8:30	B/C	1.659	25		1.684
			C/B	1.762	30		1.792
		18:00 - 19:00	B/C	662	33		695
			C/B	2.252	58		2.310
AVENIDA JURACY MAGALHÃES JUNIOR	CEASA	7:30 - 8:30	B/C	2.762	43	54	2.859
			C/B	2.088	35	26	2.149
		18:00 - 19:00	B/C	2.001	79	32	2.112
			C/B	2.510	52	11	2.573
AVENIDA JORGE AMADO	IMBUÍ/PARALELA	7:00 - 8:00	B/C	908	24	13	945
			C/B	-	-	-	-
		18:00 - 19:00	B/C	-	-	-	-
			C/B	743	46	15	804
AVENIDA ORLANDO GOMES	-	-	B/C	-	-	-	-
			C/B	-	-	-	-
		-	B/C	-	-	-	-
			C/B	-	-	-	-
AVENIDA SUBURBANA	1A - PLATAFORMA	17:30 - 18:30	SSA-SUB	351	171	50	572
	1B - PLATAFORMA		SUB-SSA	492	70	50	612
	2A - PERIPERI		SSA-SUB	230	60	33	323
	2B - PERIPERI		SUB-SSA	248	177	35	460
	3A - PARIPE		SSA-SUB	153	48	15	216
	3B - PARIPE		SUB-SSA	193	120	25	338
	4A - LIGACÃO SUBURBANA		SUB-BA	161	20	32	213
	4B - LIGACÃO SUBURBANA		BA-SUB	141	69	27	237

5.4. Capacidade Atual das Vias

Visando avaliação do desempenho dos veículos na corrente de tráfego das vias em estudo, foi identificada a capacidade que as mesmas possuem e qual o nível de serviço em que elas estão operando. Os estudos de capacidade seguiram a metodologia do Highway Capacity Manual, versão 1985. A análise de capacidade foi realizada para a hora de pico, diferindo portanto, de avenida para avenida, de acordo com os dados disponíveis e com os picos identificados. As Avenidas Anita Garibaldi e Juracy Magalhães Junior possuem elevada capacidade de tráfego, operando no nível C e D, respectivamente, encontrando-se em boas condições de uso, porém, suas interseções necessitam de melhores condições de escoamento de tráfego, precisando portanto de algumas melhorias viárias. A Avenida Suburbana também não apresenta no momento problemas de capacidade, estando operando em níveis de serviço A e B. O problema da via está ligado às péssimas condições de segurança existentes. Quanto às Avenidas Jorge Amado e Orlando Gomes, temos que não possuem problemas de capacidade, estando operando em níveis de serviço B e A, respectivamente.

A Tabela 3 a seguir, nos informa a capacidade atual das vias, com os respectivos níveis de serviço.

TABELA 3
SALVADOR

CAPACIDADE ATUAL DAS VIAS - 1988

NOME DAS VIAS	LOCAL	SENTIDO	NÚMERO DE FAIXAS/LARG.	VOLUME (VPH)	FLUXO DE SERVIÇO	CAPACIDADE (VPH)	NÍVEL DE SERVIÇO
AVENIDA ANITA GARIBALDI 18:00 - 19:00	IMEDIAÇÕES DA AVENIDA ADEMAR DE BARROS	C/B	3 faixas	2.310	2.718	4.474	C
AVENIDA JURACY MAGALHÃES JUNIOR 7:30 - 8:30	CEASA	B/C	3 faixas	2.859	3.364	4.474	D
AVENIDA JORGE AMADO 7:30 - 8:30	PARALELA/IMBUÍ BOCA DO RIO	B/C	3 faixas	945	1.112	2.383	B
AVENIDA ORLANDO GOMES	-	-	-	945	1.112	3.040	A
AVENIDA SUBURBANA 17:30 - 18:30	1A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	3,50	572	636	1.555	B
	1E - PLATAFORMA	PARIPE/CALÇADA	3,50	612	795	1.958	B
	2A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	3,50	323	384	1.699	A
	2B - PERIPERI	PARIPE/CALÇADA	3,50	460	597	1.440	B
	3A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	3,50	216	267	1.728	A
	3B - PARIPE	PARIPE/CALÇADA	3,50	338	422	1.498	A

5.5. Estimativa de Tráfego Futuro

Fazendo-se uma estimativa acerca da taxa de crescimento para o volume de tráfego por todos os modos no decorrer dos anos no Sistema Viário Principal, com base na pesquisa domiciliar realizada em 1984, pode-se considerar uma taxa de 6% a. a. para o modo automóvel e 5% para os outros modos das Avenidas Garibaldi, Juracy Magalhães e Jorge Amado. Para a Suburbana foi prevista uma taxa um pouco inferior, de 5% para automóvel e 4% para os outros modos, isso devido ela apresentar uma tendência de esvaziamento pela utilização da BR-324 que oferece melhores condições.

A tabela 4 ilustra a estimativa de tráfego futuro no sistema principal considerando-se o ano meta 2.000.

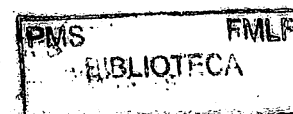


TABELA 4 ESTIMATIVA DE TRÁFEGO FUTURO NO SISTEMA PRINCIPAL
SALVADOR

VOLUME PICO CORRIDO
ANO - 2.000

NOME DAS VIAS	LOCAL	HORÁRIO	SENTIDO	MOTONÓVEL	ÔNIBUS	CAMINHÃO	TOTAL
AVENIDA ANITA GARIBALDI		7:30 - 8:30	B/C	3.338	45		3.383
			C/B	3.545	54		3.599
		18:00 - 19:00	B/C	1.332	59		1.391
			C/E	4.531	104		4.635
AVENIDA JURACY MAGALHÃES JUNIOR		7:30 - 8:30	B/C	5.558	77	97	5.732
			C/E	4.201	63	47	4.311
		18:00 - 19:00	B/C	4.026	142	57	4.225
			C/E	5.051	93	20	5.164
AVENIDA JORGE AMADO		7:30 - 8:30	B/C	1.827	43	23	1.893
			C/E	-	-	-	-
		18:00 - 19:00	B/C	-	-	-	-
			C/E	1.495	83	27	1.605
AVENIDA ORLANDO GOMES			B/C	-	-	-	-
			C/E	-	-	-	-
			B/C	-	-	-	-
			C/E	-	-	-	-
AVENIDA SUBURBANA	1A - PLATAFORMA	17:30 - 18:30	SSA - SUB	630	274	80	984
	1B - PLATAFORMA		SUB - SSA	884	112	80	1.076
	2A - PERIPERI		SSA - SUB	413	96	53	562
	2B - PERIPERI		SUB - SSA	445	283	56	784
	3A - PARIPE		SSA - SUB	275	77	24	376
	3B - PARIPE		SUB - SSA	347	192	40	579

5.6. Capacidade Futura das Vias

A análise de capacidade no ano meta 2.000 baseou-se nas estimativas feitas quanto ao tráfego futuro e também aos melhoramentos propostos na infra-estrutura viária das mesmas.

A Avenida Garibaldi possuirá um fluxo de serviço de 5.453 veículos no horário de pico enquanto a capacidade será de 5.027, significando portanto que 100% da capacidade total da via estará sendo solicitada.

A Avenida Juracy Magalhães com um fluxo de serviço de 6.744 veículos e possuindo uma capacidade de 5.027, estará trabalhando no nível de serviço F.

As vias anteriores descritas se apresentarão nos níveis E e F que representam o esgotamento da capacidade da via, fluxo instável e congestionado.

Deverão ser elaborados estudos e propostas visando novas formas de circulação, com vistas à transferência de um determinado volume de tráfego para outras áreas, facilitando assim o escoamen-

to e incrementação do transporte urbano como alternativa de melhorar a capacidade desses corredores.

As outras avenidas não apresentarão problemas de capacidade no ano meta, operando em níveis de serviço satisfatórios, apenas um trecho da Avenida Suburbana, nas imediações de Paripe se apresentará no nível D, proximidade de fluxo instável.

A Tabela 5 nos dá a capacidade futura das vias no ano meta 2.000.

TABELA 5
SALVADOR

CAPACIDADE FUTURA DAS VIAS

NOME DAS VIAS	LOCAL	SENTIDO	VOLUME (VPM)	FLUXO DE SERVIÇO (VPM)	CAPACIDADE (VPM)	NÍVEL DE SERVIÇO
AVENIDA ANITA GARIBALDI	IMEDIAÇÕES DA AVENIDA JORGE AMADO DE BARROS	C/B	4.635	5.453	5.027	E
AVENIDA JURACY MAGALHÃES JUNIOR	CEASA	B/C	5.732	6.744	5.027	F
AVENIDA JORGE AMADO	PARALELA/IMBUI/BOCA DO RIO	B/C	1.893	2.227	5.027	E
AVENIDA ORLANDO GOMES	-	-	1.902	2.238	5.027	E
AVENIDA SUBURBANA	1A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	984	1.093	1.555	D
	1B - PLATAFORMA	PARIPE/CALÇADA	1.076	1.397	1.958	D
	2A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	562	669	1.699	B
	2B - PERIPERI	PARIPE/CALÇADA	784	1.018	1.440	D
	3A - Av. SUBURBANA	CALÇADA/PARIPE	376	464	1.728	A
	3B - PARIPE	PARIPE/CALÇADA	579	724	1.498	B

6. DESCRIÇÃO DO PROJETO

6.1. AVENIDA ANITA GARIBALDI

Características do Corredor

A Av. Anita Garibaldi faz parte do Sistema Viário Principal da cidade, sendo classificada na Lei de Hierarquização do Sistema Viário como Via Arterial I.

Contando com uma extensão de 2,9Km, ligando-se em uma das suas extremidades à Av. Vasco da Gama, nas imediações do Posto São Jorge, desenvolvendo-se na direção Norte/Sul até a Avenida Ademar de Barros, seguindo Sudeste até a Rua Euricles de Mattos a Oeste/Leste até encontrar em sua outra extremidade a Av. Vasco da Gama nas imediações da fábrica da Coca-Cola.

Dentro do Sistema Viário da Cidade do Salvador a Av. Garibaldi completa a ligação do Comércio aos Bairros de Ondina Rio Vermelho e Pituba pela Av. Contorno e Av. Reitor Miguel Calmon. Também permite a ligação Vale/Cumeada com a Av. Cardeal da Silva e possui uma pista de 3 faixas por sentido de tráfego com largura total de 10,50m e canteiro central de largura variada.

A Praça Lord Cochrane é a interseção mais importante ao longo da via, funcionando como rotatória coletando o tráfego na direção bairro/Comércio e permitindo também a ligação com o bairro do Garcia e adjacências.

Existem 4 retornos ao longo da Avenida: na Praça Lord Cochrane, próximo ao monumento Cleriston Andrade, em frente ao Hospital Jorge Valente e no viaduto da Rua Euricles de Mattos.

A análise do Uso e Ocupação do Solo da Via define dois trechos com características diferenciadas. O primeiro trecho, nas imediações da Praça Lord Cochrane, predomina pequeno comércio e serviços; no segundo, depois do viaduto que liga a Rua Caetano Moura à Av. Cardeal da Silva até as proximidades da Vila Mattos, estão situados os centros médicos e o Hospital Jorge Valente, gerando uma grande demanda

de tráfego para a via, problemas de estacionamento, obstrução de uma faixa de rolamento, passeios, etc.

Concepção do Projeto

O Plano Funcional da Av. Anita Garibaldi teve como diretriz principal a criação de Via Marginal nos trechos ainda possíveis e, de canaleta exclusiva no canteiro central para Transporte de Massa leve contando com Estações de Transbordo em locais de maior movimento de pedestres.

A execução das vias marginais permite o acesso e estacionamentos para os equipamentos lindeiros à Via Principal, proporcionando maior fluidez do tráfego de passagem, garantindo a capacidade operacional da via, atualmente comprometida devido a existência de estacionamentos e paradas de táxi ao longo do meio-fio em alguns trechos.

Propõe-se a implantação de canaleta exclusiva para Transporte Massa leve já prevista no plano de transporte da Região Metropolitana de Salvador, formando o corredor Rodoviária- Lapinha. No estudo do Plano Funcional, esta canaleta fica interrompida na altura da Praça Lord Cochrane por não ter sido compatibilizada com o Projeto do TMS (Transporte de Massa de Salvador), na sua interseção com a Vasco da Gama, como previsto no Plano de Transporte da Região Metropolitana.

É necessário como alternativa que seja feito um estudo para penetração através da Av. Reitor Miguel Calmon dando acesso às imediações do viaduto do Campo Grande.

Atendendo a proposta da canaleta exclusiva se faz necessário a eliminação dos retornos existentes no canteiro central já que estes, devido a largura do canteiro, não funcionariam com área de estoque adequado.

Substituindo o retorno que dá acesso a Av. Ademar de Barros no sentido Rio Vermelho/Ondina, foi projetado um viaduto (paralelo ao viaduto que liga a Rua Caetano Moura à Av. Cardeal da Silva) aproveitando as rampas de subida e descida da Av. Garibaldi para a Federação.

6.2. Avenida Juracy Magalhães Júnior

Características do Corredor

A Av. Juracy Magalhães Júnior faz parte do Sistema Viário Principal da cidade, sendo classificada na Lei de Hierarquização do Sistema Viário como Via Arterial I.

Possui 3 faixas de tráfego por sentido com pistas de 10,50m e com canteiro central. Atualmente só existe pista marginal em pequenos trechos, que funcionam como acesso independente para alguns equipamentos (CEASA, Hospital Aliança, Posto de Abastecimento).

Com extensão aproximada de 2,6km tem início no Largo da Mariquita indo se encontrar com a Rua Lucaia, tomando a partir daí direção Nordeste até a Av. Antonio Carlos Magalhães. Através da Rua Lucaia interliga-se com a Av. Vasco da Gama e Garibaldi, importantes corredores de penetração na área central da cidade; sua ligação com a Av. Antonio Carlos Magalhães dá acesso aos bairros da Pituba, Itaigara, Iguatemi e Orla Marítima. A via permite acesso ao Vale das Pedrinhas e faz a ligação Vale/Cumeada com os bairros de Brotas, Nordeste de Amaralina e Santa Cruz, caracterizando-se como um importante corredor de tráfego da cidade.

O uso do solo predominante é de comércio e serviços. O comércio se desenvolveu mais no trecho da Rua Lucaia até as proximidades do Vale das Pedrinhas. Um polo gerador de tráfego situado nesta Avenida é a CEASA (Central de Abastecimento) e pronto para funcionar está o Hospital Aliança, equipamento de grande porte.

Ainda existem grandes áreas de terrenos ao longo da avenida, que no momento se encontram em fase de especulação imobiliária.

As residências que ocupam pequeno trecho da área marginal da avenida estão situadas em encostas e não possuem acesso direto à via.

Concepção do Projeto

A Av. Juracy Magalhães faz parte do Corredor Lapa/Rodoviária previsto pelo Plano de Transporte da Região Metropolitana de Salvador, ligando a Av. Anita Garibaldi à Av. Antonio Carlos Magalhães. O Plano Funcional da Av. Juracy Magalhães dá continuidade à canaleta exclusiva projetada na Av. Anita Garibaldi passando em viaduto sobre a Av. Vasco da Gama, juntamente com as pistas de tráfego fazendo a ligação Av. Anita Garibaldi/Av. Juracy Magalhães.

A canaleta exclusiva no canteiro central da Av. Juracy Magalhães foi projetada até a intersecção com a Av. Antonio Carlos Magalhães. Deverá ser estudada a continuação da canaleta até a Rodoviária como estava previsto anteriormente ou como alternativa à penetração até o bairro da Pituba.

O projeto prevê pista marginal em ambos os lados, com exceção do trecho da Rua Lucaia, com entradas e saídas adequadas para a via principal. O projeto não inclui o trecho da avenida que segue até o Largo da Mariquita no Rio Vermelho.

Foram previstos dois viadutos no trecho estudado: - em frente à EMBASA, fazendo ligação com o Rio Vermelho ou, em sentido contrário, ligando-se à Av. Anita Garibaldi e Av. Vasco da Gama; - em frente ao Hospital Aliança, substituindo os retornos Iguatemi/Pituba e CEASA/Av. Anita Garibaldi, permitindo acesso ao Hospital.

Foram previstas três estações de passageiros ao longo da canaleta exclusiva, de forma a atender aos bairros do Candeal, Alto de Santa Cruz e adjacências, CEASA, Vale das Pedrinhas e Lucaia.

6.3. Avenida Jorge Amado

Características do Corredor

A Av. Jorge Amado interliga as Avenidas Paralela e Otávio Mangabeira, localizando-se entre os bairros do Imbuí e Boca do Rio. É também conhecida como Estrada do Imbuí ou Via Cascão. Iniciando-se na Avenida Paralela, na pista que corre no sentido Norte, logo após a travessia sobre o Rio Cascão, tomando a direção Leste paralelamente ao Rio Cascão, até a confluência com o Rio das Pedras. Neste trecho, a avenida possui uma pista com 8,00 metros de largura, contando com uma faixa de tráfego por sentido, inclusive na ponte sobre o Rio das Pedras. É dotada ainda de vias marginais localizadas em ambos os lados, possibilitando através dessas o acesso às demais ruas do bairro do Imbuí.

Após a ponte, continuando na mesma direção com uma faixa de tráfego por sentido, a sua largura aumenta para 10,00 metros até a interseção com a Avenida Otávio Mangabeira. Nesse trecho, salvo nos acessos ao posto de gasolina e sede da CONCIC Portuária, a via não apresenta marginais. Nota-se que a ocupação dos terrenos lindeiros, na área compreendida entre a ponte e a sede da CONCIC, ainda se constitui rarefeita, estando a partir daí até a orla totalmente ocupada por construções de 1, 2 e até 3 pavimentos.

Concepção do Projeto

No plano viário da Cidade do Salvador, pela sua localização, a Avenida Jorge Amado possui fundamental importância, apresentando-se como um dos segmentos da via que ligará, no futuro, a cidade entre a sua costa Oeste e Leste. Essa ligação se dará partindo da Avenida Suburbana, na costa Oeste, onde através do Viaduto dos Motoristas atingirá a Avenida San Martin e posteriormente a Avenida Barrois Reis. Na interseção dessa última com a BR-324, se iniciará a Via Saboeiro, que seguirá através do vale da Baixa do Arraial, atravessando a Avenida Silveira Martins em túnel, finalizando na rótula existente na Avenida Edgard Santos, nas imediações do Sanatório Juliano Moreira. Continuando através da Avenida Edgard Santos encontra-se a Paralela e finalmente a Avenida Jorge Amado, que interliga-se com a Avenida Otávio Mangabeira, na costa Leste.

A concepção do projeto visou dotar a Avenida Jorge Amado das condições físicas necessárias para uma operação eficiente, quando da conclusão do sistema acima citado. Desse modo, como o principal ponto crítico do projeto era a descontinuidade entre a Avenida Edgard Santos e a implantação da atual Avenida Jorge Amado, optou-se por uma mudança do traçado dessa última, no primeiro trecho, a fim de que se pudesse obter uma interligação com a Avenida Edgard Santos através de viadutos sobre a Avenida Paralela. Essa interseção compõe-se de quatro (4) viadutos, sendo dois (2) correspondentes às duas pistas da Avenida Jorge Amado sobre uma das pistas da Avenida Paralela e duas correspondendo a travessia da outra pista da Avenida Paralela e sua marginal sobre a Avenida Jorge Amado, desde que a topografia do local favorece essa inversão. Foi previsto ainda três (3) ramos que atenderão aos principais movimentos, interligados a Avenida Paralela através de vias marginais, sendo que o movimento no sentido entre a Avenida Edgard Santos e a Avenida Paralela, no sentido Norte, se fará por intermédio de um retorno projetado entre as pistas da Avenida Jorge Amado, por impossibilidade de utilização da cabeceira da pista. Ao encontrar o Rio das Pedras, a via, que possuía direção Oeste/Leste, se desloca um pouco para o Sul, ficando as pistas de cada lado do Rio, até encontrar a atual pista da Avenida Jorge Amado no término do primeiro trecho. Nesse intervalo da via será necessária a implantação de duas pontes para a travessia do Rio das Pedras. A partir daí, o projeto se constituirá, basicamente, na duplicação da pista, paralelamente a atual, até atingir a Av. Otávio Mangabeira, havendo um retorno, nos dois sentidos, nas imediações da sede da CONCIC. As pistas projetadas possuem três faixas de tráfego com largura de 11,80 metros cada pista. Ao longo da via, em ambos os lados, foi previsto marginais com largura entre 7,00 e 9,50 metros, com exceção próximo à orla marítima, quando a topografia e a ocupação existente tornam inviável a implantação das mesmas. Devido às particularidades de sua implantação, quanto ao relevo, cursos d'água e a ocupação existente, os canteiros centrais não puderam apresentar uma largura constante. Na interseção com a Av. Otávio Mangabeira está previsto um controle semaforizado, que favorecerá tanto a travessia de pedestres, quanto à formação de GAP's ao longo do trajeto da Av. Otávio Mangabeira.

6.4. Avenida Orlando Gomes

Características do Corredor

A Avenida Orlando Gomes faz parte do Sistema Viário Principal da cidade, sendo classificada na Lei de Hierarquização de Sistema Viário como Via Arterial I. Interliga as Avenidas Luis Viana Filho (Paralela) e Otávio Mangabeira, iniciando-se no bairro de Piatã. Desenvolve-se no sentido Norte, com largura média em torno de 11,50 m até a confluência com a Paralela, com extensão aproximada de 3,2 Km. É dotada de via marginal apenas nos trechos de acesso aos loteamentos Parque Residencial Village Piatã e Parque Costa Verde.

A ocupação dos terrenos lindeiros é descontínua no trecho compreendido da Av. Otávio Mangabeira à área de propriedade da PMS, sendo caracterizada pela presença de clubes de esportes e acessos a loteamentos residenciais ocupados por construções de 1 e 2 pavimentos.

No trecho seguinte, até a Paralela, os terrenos lindeiros são totalmente desocupados, devido principalmente às condições físicas dos mesmos, apresentando à Leste da via área alagadiça, com lâmina d'água na cota 2 e, a Oeste, topografia acidentada variando da cota 41,4 à 4 (alagadiço).

Concepção do Projeto

No plano viário da Cidade de Salvador é prevista a ligação da Av. Orlando Gomes com a Via Jaguaribe, importante via de penetração do miolo, permitindo a ligação Orla Marítima - Subúrbio. Essa ligação se dará partindo da Av. Paralela, acompanhando o vale do Rio Jaguaribe, passando por Cajazeiras, Castelo Branco, ligando-se a um trecho da Via Regional, cruzando a BR-324, seguindo pela BA-528, finalizando com a ligação a Periperi.

Na concepção do projeto procurou-se dotar a Av. Orlando Gomes de condições físicas necessárias para operar com eficiência, adequada a sua função de Via Arterial I, com duas pistas de tráfego separadas por canteiro central, vias marginais e viabilizar a ligação com a Via Jaguaribe.

Essa ligação se fará através da mudança de traçado da Av. Orlando Gomes e de viadutos sobre a Av. Paralela, com ramos possibilitando todos os movimentos necessários. A partir daí, o projeto se constituirá, basicamente, da duplicação da pista.

Considerando-se a ocupação atual, o uso futuro, as condições topográficas e a extensão da via, foram definidos o lado da duplicação, os retornos, os acessos e saídas das vias marginais, os pontos de ônibus, a largura dos canteiros laterais e os estacionamento, e a ligação com outras vias previstas.

As pistas projetadas possuem três faixas por sentido de tráfego, com largura total de 11,80 m.

Ao longo da via foram previstas marginais em ambos os lados, possibilitando acesso aos terrenos lindeiros, com largura entre 7,00 e 9,50m, com exceção do trecho de topografia desfavorável, não sendo permitida sua implantação (declividade > 15%): lado Oeste, do Loteamento Parque Costa Verde até a Paralela, ligação prevista, e lado Leste, a partir da mudança de traçado da Av. Orlando Gomes até a citada ligação. Os canteiros laterais têm larguras variando de 3,00m a 10,70m dependendo da situação física e ocupacional de cada trecho.

6.5. Avenida Suburbana

Características do Corredor

A Avenida Afrânio Peixoto faz parte do Sistema Viário Principal da cidade, sendo classificada na Lei de Hierarquização de Sistema Viário como Via Arterial II. Também conhecida como Av. Suburbana, inicia-se na parte baixa do Viaduto dos Motoristas (proximidades da Baixa do Fiscal) e termina em frente ao mercado principal de Paripe, com extensão de aproximadamente 12Km. Atende diretamente aos subúrbios de Lobato, Plataforma, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe. Estes são servidos também pelo sistema ferroviário da RFFSA, que até a década de 60 se constituiu o único transporte regular para atendimento aos referidos subúrbios.

A Avenida Suburbana recebeu alguns melhoramentos referentes a passeios e recapeamentos das pistas, mas ainda se encontra em condições desfavoráveis com relação à drenagem, e também segurança para circulação do transporte coletivo e de outros veículos que a utilizam.

Observa-se que os maiores volumes de tráfego são verificados nos postos mais próximos do subcentro da Calçada, e à medida que se vai penetrando no subúrbio, estes volumes decem, pois muitos usuários preferem utilizar a BA-528 e BR-324 devido aos problemas mencionados anteriormente.

A referida avenida possui duas pistas de largura média de 7,00 metros, com duas faixas de tráfego por sentido. Estão separadas por canteiro central de largura em torno de 2,00 metros. Em toda a extensão da avenida observa-se ausência de baias nos pontos de parada para coletivos, contando apenas com abrigos, em sua maioria.

Nas interseções, observa-se a existência de espaços restritos para atender aos movimentos dos veículos circulantes.

Concepção do Projeto

O objetivo principal do Plano Funcional da Avenida Suburbana foi dotá-la de condições favoráveis para fluidez do tráfego

de veículos, procurando atender as condições de segurança, não esquecendo de observar o estado de abandono de determinados trechos lindeiros, onde o solo está ~~ocupado~~ por invasões, muitas delas inabitáveis.

Em linhas gerais, o projeto recomenda a manutenção das duas faixas de tráfego em cada pista da avenida e do canteiro central com largura de 2,00 metros. A maior parte das intervenções ocorrem nos pontos de ônibus, que terão baias para embarque/desembarque de passageiros e nas interseções consideradas como críticas.

Ao longo da avenida os passeios deverão ter larguras de 2,00 metros, sendo necessárias algumas desapropriações, consequentes da carência de espaços físicos disponíveis para as soluções que possam minimizar os conflitos existentes.

Nas proximidades do Viaduto dos Motoristas, propõe-se a ligação direta deste viaduto com a Avenida Suburbana sem penetrar na interseção, e a duplicação do mesmo com acesso direto a partir da Rua Luiz Maria.

Ao longo da avenida, determinadas interseções com outras vias receberão remanejamentos nos traçados viários, a fim de facilitar a circulação dos veículos. Na maioria dos casos optou-se por conservar os movimentos existentes. Utilizou-se também de pequenas desapropriações de terrenos ou imóveis. Neste caso estão incluídas as seguintes interseções: Avenida Suburbana com Estrada Lobato - Campinas; com Rua Sertão (Plataforma); com Rua Terezinha; com Rua Frederico Visco (Periperi) com Rua Santa Mônica (Coutos).

Na interseção da Avenida Suburbana com a Rua da Glória (Periperi), propõe-se sensível modificação da situação existente, para compatibilizar com o projeto de uma via que interliga Periperi com a BA-528, considerando que a ligação existente não oferece atendimento satisfatório devido ao seu estado precário de conservação e traçado em local inadequado para alargamento da pista. A solução proposta utiliza a interseção do tipo trevo, elevando-se o greide da Avenida Suburbana o necessário para o cruzamento em níveis diferenciados com a via projetada. As pistas projetadas terão duas faixas de tráfego por sentido.

**6.6. Ligação Avenida Pinto de Aguiar/Avenida Dorival Caymi
(Avenida Leste/Oeste)**

Características do Corredor

A Avenida Leste Oeste interligará a Avenida Pinto de Aguiar com a Avenida Orlando Gomes e esta com a Avenida Dorival Caymi.

O espaço físico compreendido entre as Avenidas Pinto de Aguiar e Orlando Gomes apresenta-se praticamente sem ocupação, salvo de maneira rarefeita ao longo da Avenida Pinto de Aguiar e da Orla Marítima, onde estão implantados os Loteamentos Patamares e Costa Verde. O restante da área encontra-se em estado nativo, onde predomina um relevo acidentado, e os talwegues entre as colinas formam pequenos riachos que vão formar os vales do Riacho Passa Vaca e do Rio Jaguaribe.

O segundo trecho da via, entre as Avenidas Orlando Gomes e Dorival Caymi, foi implantado marginal ao Córrego do Bispo, aproveitando sempre que possível o leito dos caminhos existentes, até as proximidades da Av. Orlando Gomes, quando muda de direção para coincidir com uma rua já pavimentada ao lado do Clube dos Sargentos.

Concepção do Projeto

A concepção do projeto teve como premissa, no primeiro trecho entre as Avenidas Pinto de Aguiar e Orlando Gomes, nortear a ocupação futura do espaço existente criando uma via coletora, de onde irradiarão empreendimentos novos, bem como interligando-se aos loteamentos existentes (Patamares e Costa Verde), permitindo o escoamento do tráfego em direção às avenidas interceptoras. A intersecção com a Avenida Pinto de Aguiar será efetuada através de viadutos, aproveitando-se o desnível existente entre as duas avenidas. Já foi concebido, no trecho, a duplicação da Avenida Pinto de Aguiar, criando-se uma situação definitiva. A partir daí a via segue pelo Rio Passa Vaca até coincidir com a via Leste Oeste, projetada no Loteamento Patamares e ainda não executada, que deu o nome à via em pauta. No final desta, segue atravessando o Rio Jaguaribe, indo encontrar a Avenida da Orlando Gomes.

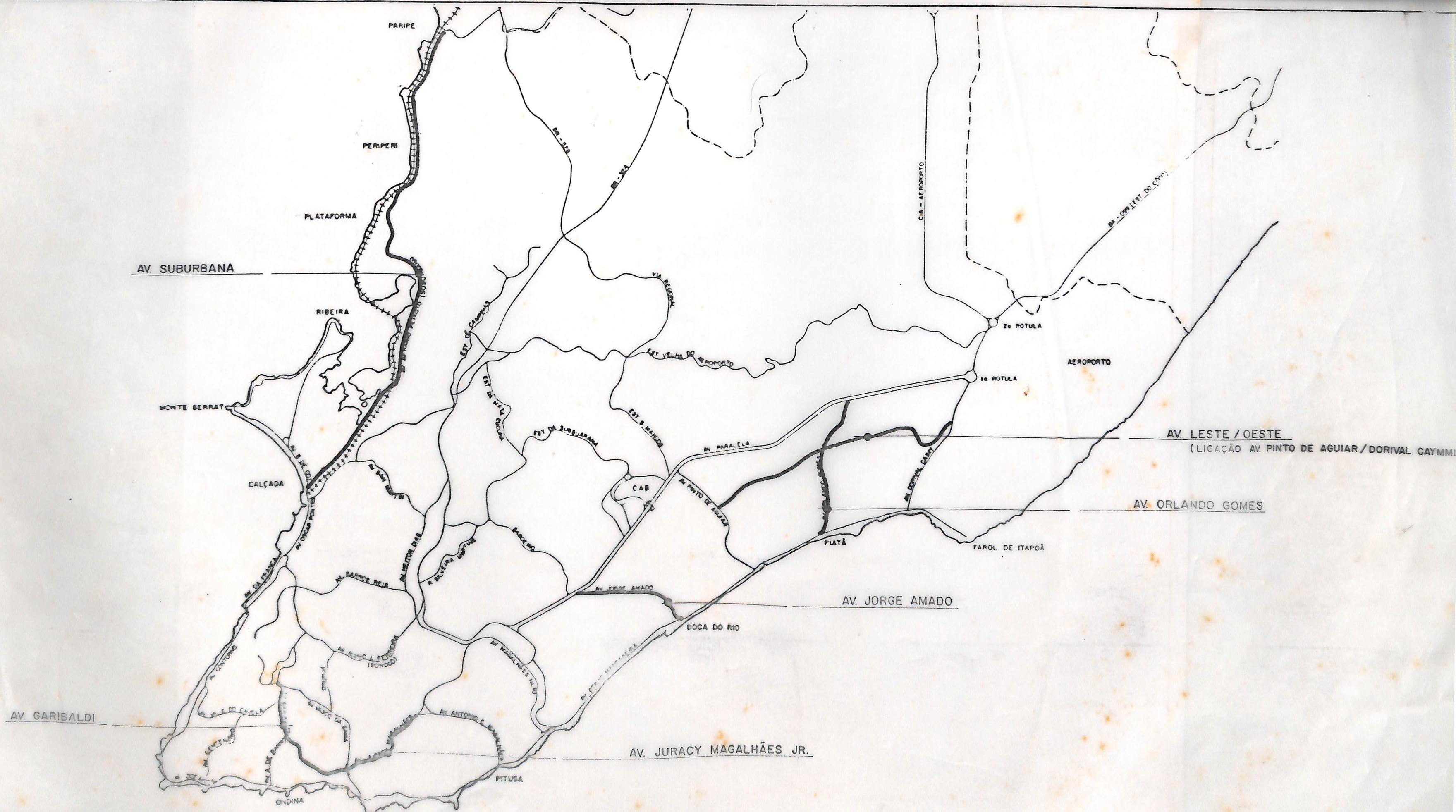
A via apresenta as características de uma Coletora I, dentro das diretrizes da Lei de Hierarquização Viária, com caixa de 13,00m e passeios com 2,50m, permitindo duas faixas de tráfego em sentidos contrários e estacionamento em ambos os lados. A intersecção com a Av. Orlando Gomes será efetuada em nível através dos retornos projetados.

O segundo trecho da via, entre as Avenidas Orlando Gomes e Dorival Caymi, além de favorecer uma ligação entre as Avenidas Otávio Mangabeira e Dorival Caymi/Paralela, desviando do tráfego intenso na Av. Otávio Mangabeira no trecho de Itapoã, principalmente nos fins de semana, proporciona ainda uma penetração ao miolo do bairro de Itapoã, atualmente desprovido de um sistema viário eficiente que favoreça também o transporte coletivo de passageiros, hoje muito deficiente, pois não atinge as áreas internas do bairro, limitando-se a percorrer as Avenidas Otávio Mangabeira e Dorival Caymi.

A via em questão inicia-se na atual rua ao lado do Clube dos Sargentos na Avenida Orlando Gomes. Daí, atravessando o Córrego do Bispo, corre paralelamente à adutora da EMBASA, contornando o Bairro do Coqueirinho e chegando à parte baixa do Loteamento Colina da Fonte, onde corre paralela ao Córrego do Bispo, intercepta a antiga Estrada de Mussurunga, e continuando paralela ao Córrego aproveita o leito em terra batida de ruas já existentes. Nas proximidades da Av. Pinto de Aguiar, faz sua primeira ligação com essa avenida na rótula próxima ao Supermercado Paes Mendonça. Seguindo ainda as margens do Córrego do Bispo, que nesse ponto já corre paralelamente à Av. Dorival Caymi, vai atingir a rua que liga essa avenida ao Parque de Exposições Agro-Pecuárias. As características físicas da via nesse trecho permanecem as mesmas do trecho anterior.

O retorno em frente ao Hospital Jorge Valente será feito pelo viaduto da Rua Euricles de Mattos que também sofreu melhorias. Quanto à interseção da Av. Ademar de Barros e a Av. Garibaldi, os veículos que saem da primeira com destino à Av. Vasco da Gama ou Av. Reitor Miguel Calmon (Vale do Canela) não mais necessitarão retornar em frente ao Hospital Jorge Valente, que como citado anteriormente, foi deslocado para o viaduto da Rua Euricles de Mattos.

As alterações previstas no Plano Funcional da Av. Garibaldi têm como objetivo a sua ampliação e melhoria viária, garantindo a sua capacidade de forma a absorver a expansão da ocupação futura do uso do solo no corredor.



PMS FMLF
BIBLIOTECA

MAPA GERAL
Localização das Vias