



FMLF - Fundação Mário Leal Ferreira

Estudo de Estrutura Viária a Nível de Microacessibilidade

Região do Subúrbio Trecho Plataforma - Paripe

Dezembro/98

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. MACROPLANO DE CIRCULAÇÃO - Trecho Plataforma / Paripe

1.1. Estrutura Viária – Articulação Atual

1.2. Macroestrutura Viária – Articulação Proposta

2. MICROACESSIBILIDADE – INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS

2.1. Setor Plataforma

2.1.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

2.1.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

2.1.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.2. Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

2.2.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

2.2.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

2.2.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.3. Setor Periperi

2.3.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

2.3.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

2.3.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.4. Setor Coutos

2.4.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

2.4.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

2.4.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.5. Setor Paripe

2.5.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

2.5.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

2.5.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

3. RESUMO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

3.1. Concepção Geral

3.2. Custos e Investimentos Necessários

APRESENTAÇÃO

Este documento técnico contém o Estudo da Estrutura Viária a nível de Microacessibilidade da Região do Subúrbio Ferroviário - Trecho Plataforma / Paripe, parte do Programa de Reurbanização do Subúrbio Ferroviário, em função do equacionamento do carregamento da via férrea e dos projetos de drenagem propostos para a região.

O objetivo principal é o Estudo de Articulação Viária de Microacessibilidade às estações e terminais de integração com outros modais de transporte, no sentido de subsidiar os estudos e projetos de drenagem, pavimentação, contenção de encostas e saneamento urbano desta região e assegurando assim, que as medidas previstas sejam a eles incorporadas, mesmo que não sejam implantadas imediatamente. Essas proposições deverão ser consideradas no Plano Urbanístico, ora em desenvolvimento pela Prefeitura Municipal de Salvador.

Outro objetivo é que sejam também asseguradas as faixas de domínio das diretrizes viárias, tanto para as novas ligações propostas, bem como para as melhorias a serem implementadas no sistema viário existente.

As proposições aqui contidas foram baseadas no Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio - Trecho Plataforma / Paripe, desenvolvido por PMS / FMLF / TTC, em dezembro/98, no Plano Integrado de Transporte - Integração do Sistema Ferroviário / Rodoviário, elaborado pela SMTU, em setembro/98, e pela legislação referente ao Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo, Lei Nº 3.853/98, alterada pela Lei Nº 3.377/98.

As intervenções de microacessibilidade aqui desenvolvidas visam a articulação regional e setorial da região, através de construção de novas vias, melhorias das vias existentes e o tratamento, com adequações geométricas, dos pontos críticos e interseções. Consequentemente, espera-se a melhoria da qualidade ambiental e da vida comunitária com a implementação conjunta de instalação dos equipamentos urbanos e outras medidas afins, tais como implantação de ciclovia e bicicletários, paisagismo, áreas de recreação, etc.

Cabe destacar que as melhorias previstas no sistema viário existente e em determinados pontos críticos e interseções são indicadas em dois níveis de intervenções, visando proporcionar subsídios ao estabelecimento de prioridades no futuro plano de implantação: medidas de ação imediata e medidas de longo prazo.

Esse documento técnico está organizado, basicamente, nos capítulos relativos à proposta da macroplano de circulação, às intervenções viárias propostas e considerações gerais.

O capítulo 1 – Macroplano de Circulação, estão apresentados, resumidamente, os objetivos e premissas das proposições, a concepção funcional adotada e as intervenções viárias previstas no Estudo de Macroestruturação Viária do Subúrbio Ferroviário.

O capítulo 2 – Microacessibilidade - Intervenções Viárias Propostas, onde são destacados os principais problemas detectados em cada um dos cinco setores de análise, e as respectivas caracterizações das novas vias, caracterizações das melhorias nas vias existentes e adequações viárias dos pontos críticos e das interseções.

O capítulo 3 – Resumo e Considerações Gerais, está apresentada a Concepção Geral do Estudo, com os principais problemas existentes, as propostas recomendadas, os resultados esperados, os impactos previstos e as sugestões de medidas complementares a serem tomadas para implementar o sistema viário existente, bem como para assegurar a futura microacessibilidade proposta. São também apresentados os custos estimados para as diferentes medidas sugeridas e em especial para as novas vias a serem construídas.

Salvador, 09 de dezembro de 1998.

1. MACROPLANO DE CIRCULAÇÃO – Trecho Plataforma / Paripe

A Região do Subúrbio Ferroviário, localizada ao norte do município, abriga, conforme dados do IBGE/96, cerca de 258,8 mil habitantes, correspondendo a aproximadamente 12% da população de Salvador. Essa situação gera aproximadamente 80,8 mil viagens por transporte coletivo na hora-pico da manhã, considerando as linhas de ônibus e o trem de subúrbio.

A ocupação desordenada da região, associada aos problemas decorrentes da própria geomorfologia do local, resultou na carência de um sistema viário que promova acessibilidade adequada às demais regiões do município ou mesmo dentro da própria região, comprometendo principalmente o atendimento pelo transporte coletivo. Além disso, a linha férrea existente que liga Calçada a Paripe tem seu traçado sobre a borda da orla da Baía de Todos os Santos, estando portanto deslocada das áreas adensadas na maior parte de seu percurso.

Para facilitar o entendimento das proposições de microacessibilidade da área de estudo, está descrita a seguir uma breve conceituação da articulação da estrutura viária atual e da macroestrutura viária proposta, conforme as análises apresentadas no documento técnico do Estudo de Macroestrutura Viária na Região de Subúrbio – Trecho Plataforma / Paripe.

1.1. ESTRUTURA VIÁRIA – ARTICULAÇÃO ATUAL

Os principais acessos à Região do Subúrbio são efetuados através da Av. Afrânio Peixoto, conhecida como Av. Suburbana, e pelas rodovias BA 528 e BA 526.

A **Av. Suburbana** é a principal via de penetração à área de estudo, com seu traçado paralelo à linha ferroviária, duas pistas separadas por canteiro central e largura de passeio público irregular, comportando duas faixas de rolamento para veículos. Os principais problemas são encontrados junto às interseções com as vias coletoras e nos subcentros de Periperi e Paripe. Apesar do baixo volume de tráfego das vias coletoras, os conflitos observados são decorrentes das condições topográficas desfavoráveis que comprometem a configuração geométrica desses pontos e prejudicam inclusive a visibilidade e a acomodação dos veículos.

As rodovias **BA 526** e a **BA 528** são usadas predominantemente para os deslocamentos de longa distância, permitindo o acesso para São Tomé de Paripe/Base Naval de Aratu e Simões Filho ao norte, e para a Área Central de Salvador ao sul. Possuem pista simples com acostamento, operando em geral com uma faixa de rolamento por sentido.

A partir da Av. Suburbana estão, em geral, estruturadas as **vias coletoras dos tipos I e II**. Algumas destas vias fazem conexão entre a Av. Suburbana e as rodovias, outras dão acesso aos conjuntos habitacionais e aos loteamentos seguindo, quase sempre, a topografia acidentada da região. Essas vias nem sempre cumprem essa função por apresentar sérios problemas de geometria, conseqüente da topografia acidentada e pelo fato dos loteamentos terem sido implantados isoladamente sem um planejamento de estrutura viária prévio, dificultando a articulação com as vias arteriais, bem como, entre as próprias vias coletoras existentes, agravadas pela inexistência de infra-estrutura de drenagem, saneamento básico e iluminação pública deficiente. Em geral essas vias são pavimentadas, porém muitas delas apresentam estado de conservação precário, prejudicando a operação do tráfego; no mesmo

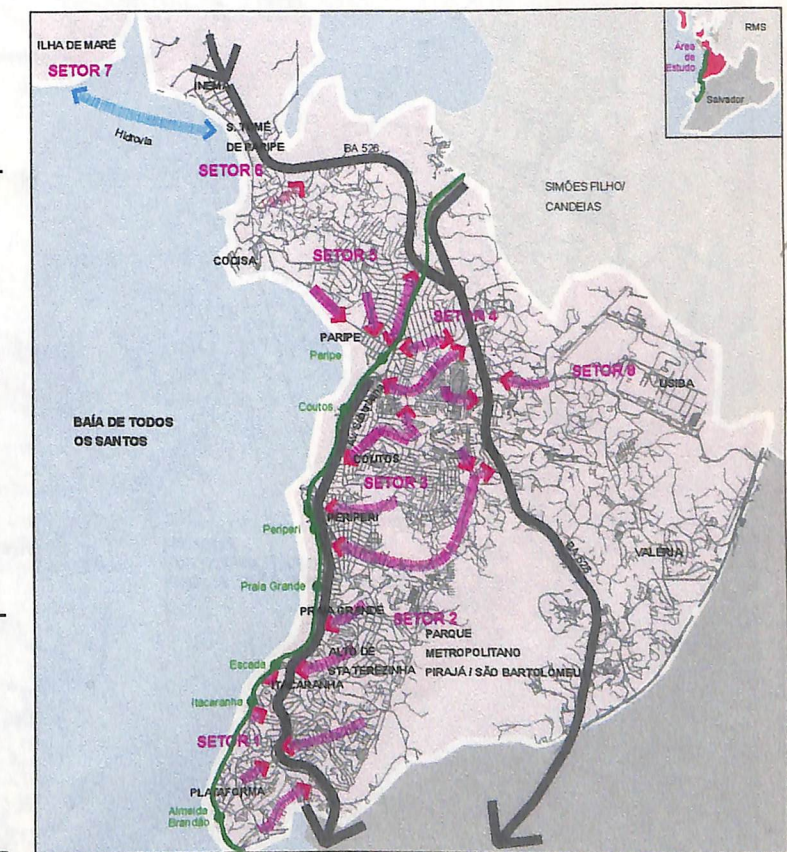


Figura 1.1.1
Concepção da Articulação
Viária Atual

Legenda

- Estrutura viária principal
- Articulação interna ao Subúrbio

Fonte: Estudo de Macroestrutura Viária da Região de Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe, PMS/FMLF/TTC, dezembro/

estado encontram-se os passeios públicos, que são descontínuos ou até inexistentes, obrigando a circulação dos pedestres na faixa de rolamento dos veículos. O conflito com a circulação dos ciclistas é outro problema constado nessas vias, tanto com relação aos automóveis quanto com os pedestres.

A concentração das atividades terciárias entorno das vias coletoras de acesso aos subcentros de bairro como Paripe e Periperi, modificou as condições de trânsito dessas áreas, gerando conflitos freqüentes entre os volumes de tráfego e o significativo volume de ciclistas e principalmente de pedestres, uma vez que os passeios são em geral estreitos e ocupados por camelôs.

As vias que compõe o sistema local não são pavimentadas e, muitas vezes, apresenta valas de água servidas a céu aberto pela ausência de infra-estrutura de saneamento básico.

Nesse esquema atual os deslocamentos intersetoriais da Região do Subúrbio são dependentes, na maioria dos casos, do sistema viário principal (Av. Suburbana e Rodovias), conflitando com os volumes de tráfego em direção às regiões de Calçada e Península Itapagipe, Área Central, Barra, Rio Vermelho, Pituba, Matatu, *Shopping Iguatemi*, CAB e Itapuã/Aeroporto.

Embora estas viagens intersetoriais apresentem baixo volume, as interferências provocadas pela topografia irregular e geometria das interseções desfavoráveis, tornam os deslocamentos ainda mais problemáticos, além do desconforto pela perda de tempo para efetuar tais trajetos.

A Figura 1.1.1 mostra esta articulação atual baseada nos principais eixos viários da Região do Subúrbio.

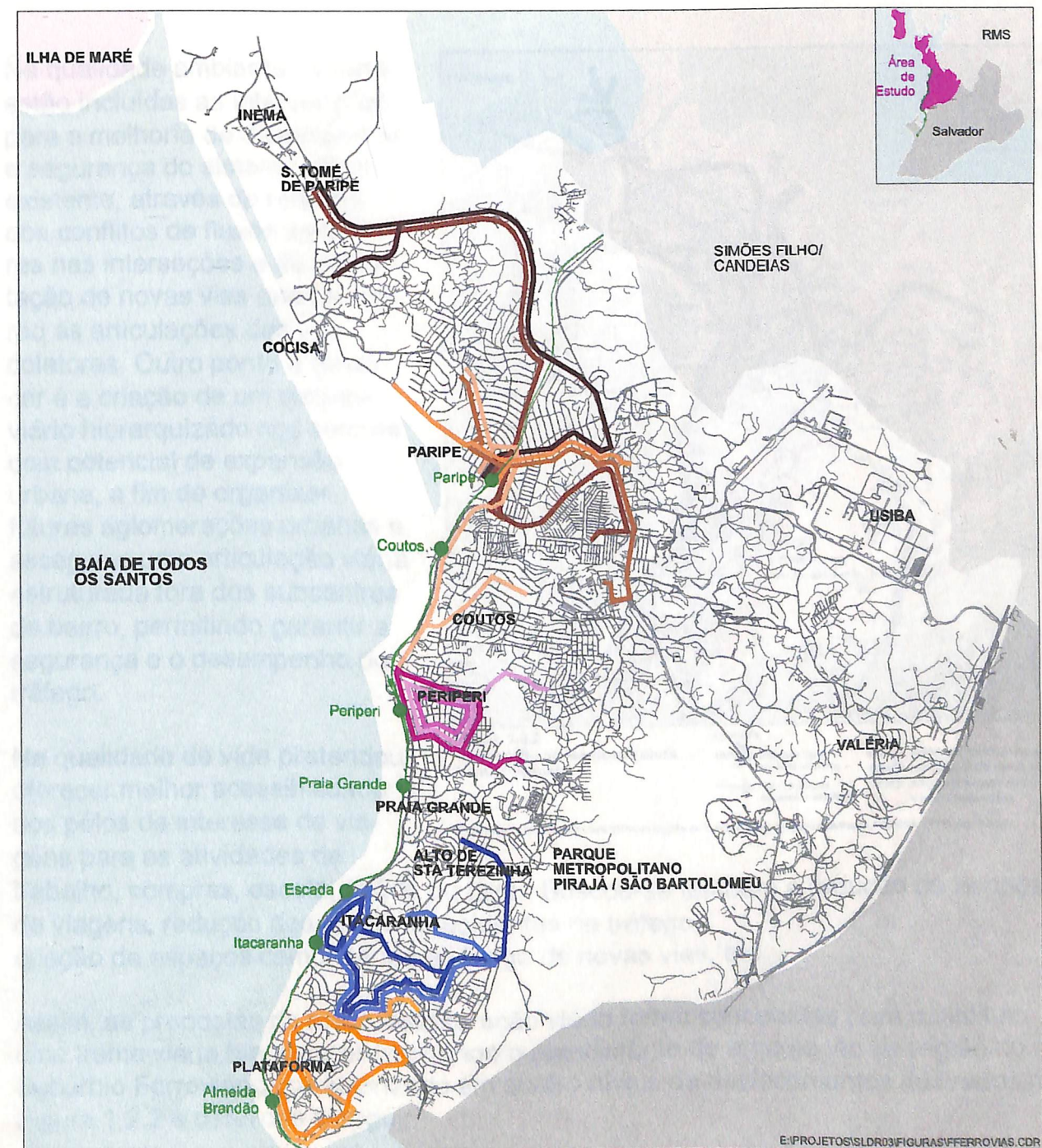


Figura 1.2.1
Itinerário das Linhas de Ônibus Municipais
Alimentadoras de Integração com o Trem

Fonte: SMTU, Setembro/98
Nota: Extraído do Estudo de Macroestrutura Viária da Região de Subúrbio - Trecho Plataforma/Paripe, PMS/FMLF/TTC, dezembro/98

Legenda

- Estação Paripe
- Estação Periperi
- Estação Escada
- Estação Plataforma/Almeida Brandão

1.2. MACROESTRUTURA VIÁRIA – ARTICULAÇÃO PROPOSTA

A formulação das propostas para a Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio foi desenvolvida com vistas aos projetos coligados referentes às intervenções em macro e microdrenagem, pavimentação, recuperação ambiental da área, implantação de equipamentos de apoio social e elaboração de Plano Urbanístico, a fim de que as diversas equipes dos projetos coligados possam compatibilizar as proposições setoriais e, posteriormente, a PMS venha assegurar uma faixa de domínio para as futuras implantações a serem previstas no Plano.

Levou-se em consideração, também, os estudos de Plano Integrado de Transportes voltado para a recuperação do trem e sua alimentação através do modo ônibus municipal proposto pela SMTU – Secretaria Municipal de Transportes Urbanos no documento técnico de setembro/98. A Figura 1.2.1 apresenta esta proposta de alimentação.

O objetivo considerado na Macroestrutura Viária foi a melhoria da acessibilidade da população, seja internamente à própria região, como também a outras regiões da cidade e ainda proporcionar a acessibilidade dos veículos, dos pedestres e dos ciclistas às estações de trem e aos subcentros de bairros como Periperi e Paripe.

Foi considerada a operação do trem de passageiros somente na área municipal, de Paripe à Calçada, com pista totalmente bloqueada e sua transposição efetuada através de 10 passarelas previstas no projeto de recuperação do Trem do Subúrbio, sendo que o trem de carga não deverá operar no trecho de Paripe / Calçada.

Também foram levadas em conta as várias intervenções urbanas previstas para a melhoria do Subúrbio Ferroviário em função do Programa de Recuperação da Baía de Todos os Santos e o Plano Integrado de Transporte, incluídos nas ações conjuntas entre a PMS – Prefeitura Municipal de Salvador e o Governo do Estado:

- . Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu;
- . Programa Bahia Azul;
- . Recuperação do Trem de Passageiros do Subúrbio;
- . Integração do Subsistema Ferroviário/Rodoviário.

As proposições de intervenções visam a articulação viária para suprir a carência e/ou permitir a ligação com os equipamentos urbanos previstos, buscando também a melhoria da qualidade ambiental e comunitária com o aproveitamento de fundo de vales e outras áreas ainda disponíveis. Para a Macroestrutura Viária foram consideradas as áreas com potencial para reurbanização urbana existentes em Plataforma, Periperi, Paripe e Escada.

Na qualidade ambiental urbana estão incluídas as intervenções para a melhoria de desempenho e segurança do sistema viário existente, através da redução dos conflitos de fluxos veiculares nas interseções e da implantação de novas vias que facilitarão as articulações das vias coletoras. Outro ponto a destacar é a criação de um sistema viário hierarquizado nos setores com potencial de expansão urbana, a fim de organizar futuras aglomerações urbanas e assegurar uma articulação viária estruturada fora dos subcentros de bairro, permitindo garantir a segurança e o desempenho do tráfego.

Na qualidade de vida pretendeu oferecer melhor acessibilidade aos pólos de interesse de viagens para as atividades de trabalho, compras, escola, saúde ou lazer. Buscou-se também a redução de tempos de viagens, redução dos riscos de acidentes de tráfego, criação de espaços comunitários ao longo de novas vias, etc.

Assim, as propostas da macroestruturação viária foram concebidas para constituir uma trama viária hierarquizada visando o atendimento de articulação da região do Subúrbio Ferroviário, caracterizado em quatro níveis de deslocamentos ilustrados na Figura 1.2.2 e definidas a seguir.

Articulação regional será destinada para priorizar o tráfego de passagem, usando como suporte vias de ligação direta entre as arteriais existentes que possibilitarão a reorganização do trânsito nos subcentros de bairro como Periperi e Paripe, e/ou

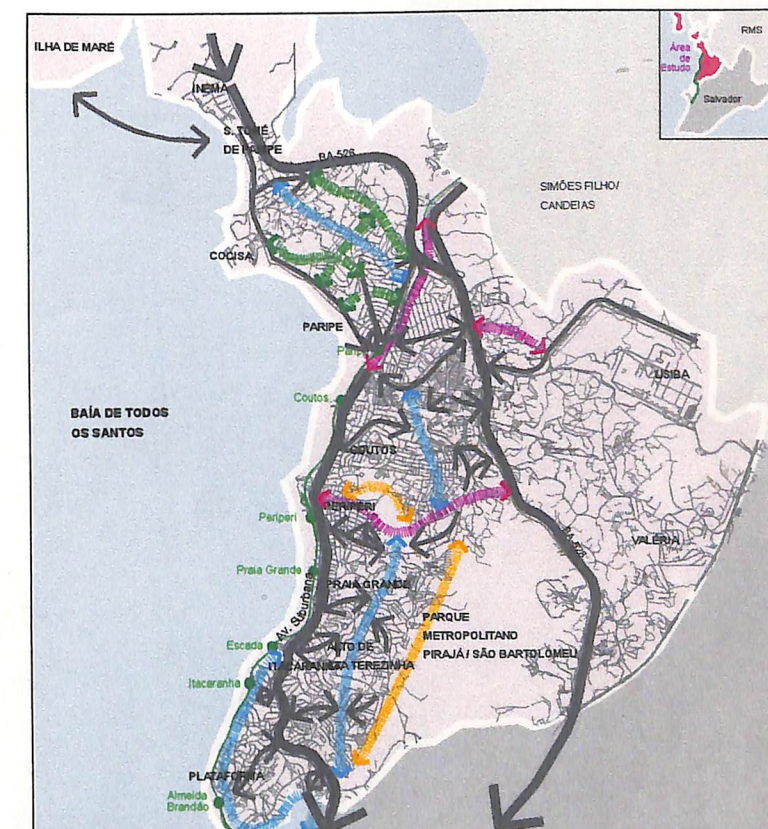


Figura 1.2.2
Concepção da Macroestrutura Viária Proposta

Fonte: Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio - Trecho Plataforma/Paripe, PMS/FMLF/ITC, dezembro/98

então para permitir melhor conexão entre vias de interesse regional.

Nesse tipo de via o uso do solo lindeiro é geralmente caracterizado pela predominância de atividades terciárias e equipamentos urbanos, que por consequência atraem volumes consideráveis de viagens, gerando a necessidade de reservar espaços para a circulação de pedestres, o estacionamento de veículos e a operação de carga e descarga.

Articulação setorial, terá a função de promover as articulações entre as vias coletoras existentes, além de dar acesso às vias arteriais. A proposta é a criação de novas vias que venham integrar o tecido urbano, apresentando característica funcional e física de acordo com o uso do solo existente na sua área de influência.

Quando essas novas vias forem implantadas numa área residencial, deverão ter um tratamento viário adequado para atender ao volume de tráfego previsto e voltado às funções cotidianas da comunidade, aliando nela espaços para pedestres e ciclovias, áreas para recreação, lazer e para atividades culturais.

Em áreas com interesse turístico, essa via setorial deverá estar associada, por exemplo, aos espaços para passeios e contemplação, às áreas de estacionamento de veículos e bicicletas, etc.

Para manter as características funcionais dessa via setorial é importante a criação de um instrumento legal de controle do uso solo, permitindo apenas a instalação de atividades correlatas aos princípios iniciais de utilização dessa nova intervenção urbana.

Articulação Interna aos Setores, terá a função das vias coletoras, articulando os setores habitacionais à estrutura viária principal do setor e cumprindo o papel de distribuição das viagens locais.

Via Local para Delimitação, sua característica funcional será a criação de limite de espaços públicos livres de interesse ambiental e ecológico, a fim de controlar as possíveis edificações ilegais.

A Figura 1.2.3 apresenta a macroestrutura viária, conforme proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região de Subúrbio – Trecho Plataforma/Paripe, elaborado pela PMS / FMLF / TTC em dezembro/98.

2. MICROACESSIBILIDADE - INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS

Com base nas proposições de intervenções viárias constantes no Estudo da Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio - Trecho Plataforma / Paripe com as respectivas concepções funcionais, nas propostas para o sistema de alimentação do trem por ônibus municipal e nos projetos de incentivo ao turismo, foi desenvolvido o Estudo de Estrutura Viária de Microacessibilidade composto por:

- construção de novas vias;
- melhorias propostas em vias existentes; e
- adequação viária dos pontos críticos e interseções.

Buscou-se adequar estas proposições viárias de forma a atender à legislação em vigor no Município, relativa ao Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - Lei Nº 3.377/98, que alterou a Lei Nº 3.853/88. Foi observada a hierarquização das vias existentes através das respectivas categorias (função e atendimento), as exigências para a implantação de novas vias, os recuos necessários e as características técnicas e padrões mínimos exigidos conforme cada categoria, principalmente quanto à faixa de domínio, passeios laterais, além da largura das faixas de rolamento.

Para facilitar a análise e a definição das proposições foram considerados cinco setores homogêneos, segundo as características próprias de cada local: sistema viário de acesso ao setor, estações do trem, topografia, barreiras físicas (trem e rodovias), limitações naturais (orla marítima e Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu) e unidade urbanística de cada local, baseada fundamentalmente no uso e ocupação do solo. A Figura 2.1 mostra a articulação das pranchas por setor.

As propostas de intervenções viárias estão organizadas por setores Plataforma, Alto de Santa Terezinha, Periperi, Coutos e Paripe, apresentando primeiramente a construção de novas vias seguida por melhorias propostas em vias existentes e adequação viária dos pontos críticos e interseções.

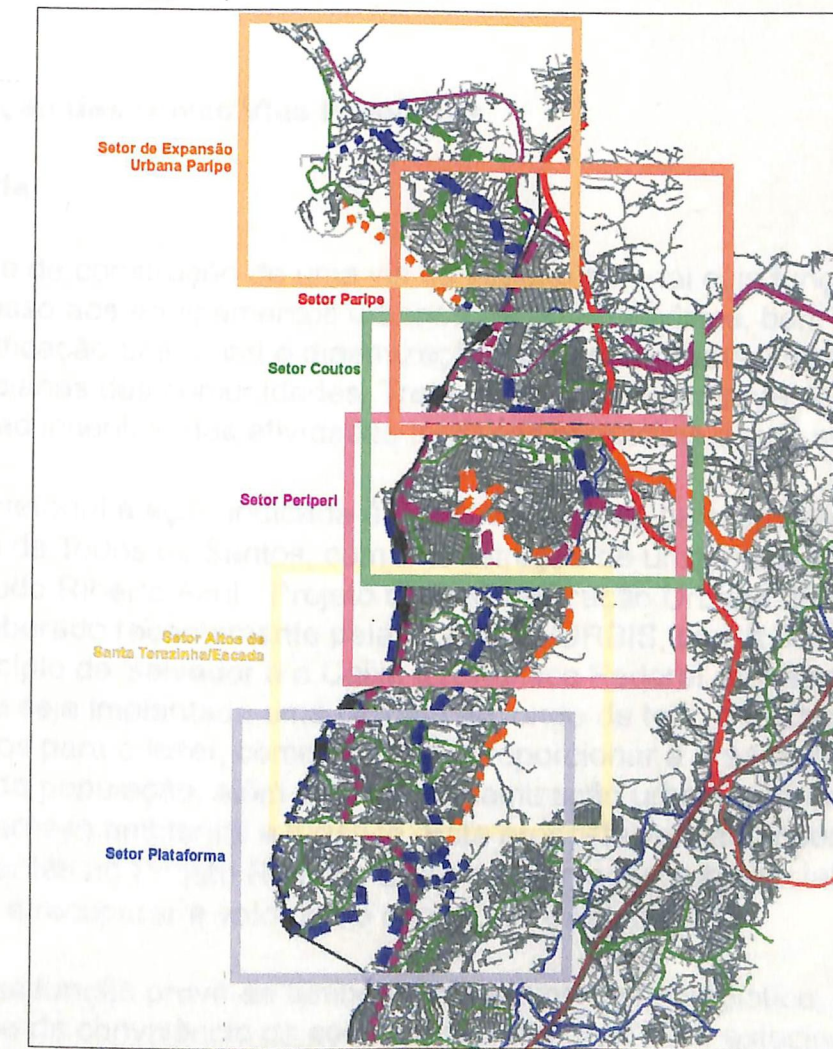


Figura 2.1
Articulação das Pranchas por Setor

2.1. SETOR PLATAFORMA

Plataforma é estruturada pela Av. Suburbana, classificada como via arterial II, sendo que a partir dela estão as vias coletoras do tipo II que dão acesso ao setor. A linha de trem tangencia o setor, passando à beira de orla da Baía de Todos os Santos e distante de área adensada, possuindo a estação Almeida Brandão que carece de vias de acesso de ônibus dada a precariedade das vias existentes, devendo portanto atender atualmente apenas à demanda de passageiros lindeiros.

Os principais problemas verificados nesse setor estão localizados na Av. Suburbana junto às interseções com as vias coletoras, onde o uso do solo lindeiro caracteriza-se pela predominância da atividade comercial, em geral, de médio e grande porte, diferentemente do trecho Calçada a Plataforma, cujo volume de trânsito apesar de intenso, causa pouco conflito com o uso do solo, dado que uma grande parte das edificações tem alinhamento recuado em relação ao meio fio da via. Neste caso a situação ainda é mais problemática pela existência de sinuosidade viária e aclives/declives freqüentes, ambos gerados pela topografia irregular.

No bolsão de Plataforma estão as vias coletoras formadas pelas ruas dos Ferroviários, Alto do Sertão/Úrsula Catharino, que são interligadas principalmente pela Av. Suburbana para efetuar as viagens intersetoriais, ou então através da R. Almeida Brandão hoje estreita, sem pavimentação e sem passeio público com traçado junto à linha do trem.

Além dos problemas relativos ao desempenho e segurança do sistema viário, esse setor apresenta também deficiências quanto aos aspectos de qualidade de vida e de paisagem urbana. Nesse sentido, algumas das proposições aqui apresentadas buscam a revitalização das atividades comerciais, de serviços e lazer, assim como a recuperação ambiental.

Frente às deficiências do sistema viário e às proposições de Macroestrutura Viária, neste estudo de Microacessibilidade do Setor Plataforma estão propostas medidas que visam atender, principalmente, aos objetivos de alimentação do transporte coletivo municipal à estação Almeida Brandão e a recuperação urbana através dos projetos de fomento ao turismo, além de prever a necessidade de reserva de capacidade das vias existentes para o futuro desenvolvimento induzido pelas melhorias urbanas previstas para o setor.

A seguir são apresentadas as propostas por tipo de intervenção (construção de novas

vias, melhoria das vias existentes e tratamento de pontos críticos), caracterizando em cada caso, as respectivas funções, tipo de ação e os controles necessários baseados nas peculiaridades desse setor.

2.1.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

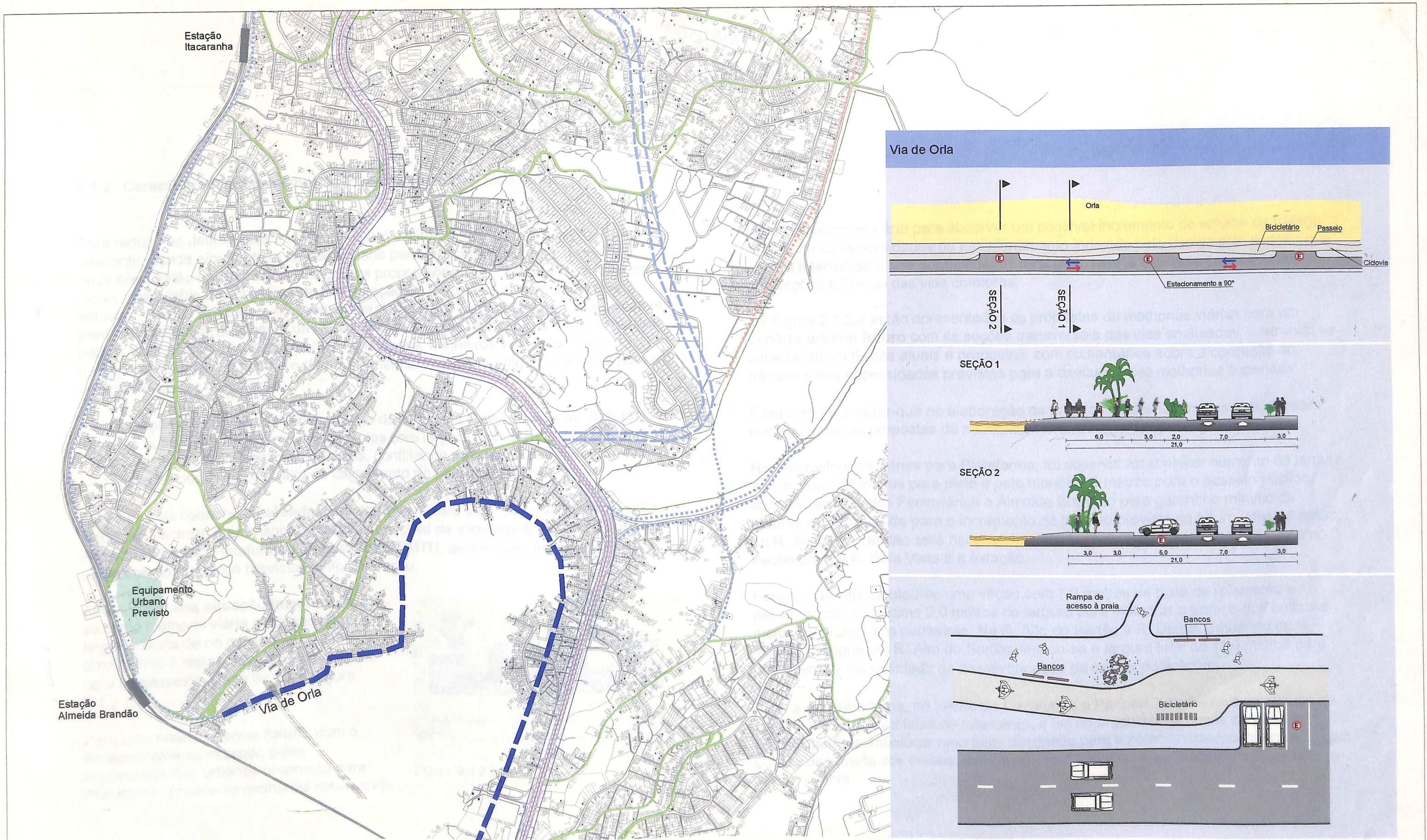
• Nova Via de Orla

A proposta consiste de construção de uma via de ligação setorial cuja função é proporcionar o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos, bem como promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas das comunidades. Trata-se fundamentalmente de uma ligação destinada ao incentivo das atividades turísticas potenciais desse setor.

Para essa ligação setorial a ação indicada é o aproveitamento da proposta de fomento ao turismo da Baía de Todos os Santos, com a construção de uma via de continuidade à projetada no Estudo Ribeira Azul - Projeto de Requalificação Urbana da Enseada dos Tainheiros, elaborado recentemente pela CONDER/URBIS, com a colaboração da Prefeitura do Município de Salvador e a Caixa Econômica Federal. Por ser uma via de orla, sugere-se que seja implantada uma ciclovia ao longo de todo o trecho, além de outros equipamentos para o lazer, como forma de proporcionar à área melhoria da qualidade de vida da população, além de maior dinamização urbana nos aspectos voltados para o interesse ambiental e turístico. Esta proposta vem ao encontro das expectativas constantes no Projeto Ribeira Azul: transformação substancial, ampla e integrada de modo a recuperar e valorizar o cenário ali existente.

Para assegurar essa função prevê-se também um tratamento paisagístico, associado à implantação de área de convivência da comunidade, bicicletários e estacionamento de veículos em pontos específicos conforme é mostrado no detalhe da Figura 2.1.1.1. Nesta mesma figura pode ser identificada a localização da intervenção, uma interseção típica e seções previstas ao longo da via.

Como controle está previsto assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta e um tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência. Outro objetivo deste controle é garantir que não ocorra a apropriação indevida da faixa de domínio da nova via.



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\WN-PLATAFORMA.CDR

Legenda :

Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Macroestrutura Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II
Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Vias Novas Setor Plataforma

Escala

s/escala

Norte



Data
dezembro/98

Figura
2.1.1.1

2.1.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Para reduzir as deficiências do sistema viário existente, com problemas de descontinuidade e/ou de falta de capacidade para a circulação de veículos e de pedestres, estão apresentadas a seguir as proposições para cada via, excluindo as locais, com vistas aos objetivos de alimentação do transporte coletivo municipal à estação Almeida Brandão e à necessidade de reservar capacidade nas vias existentes para o futuro desenvolvimento da região, induzido pelas melhorias urbanas previstas para o setor como a recuperação da Enseada dos Tainheiros voltada ao fomento turístico, instalação de marina e de equipamento urbano na antiga indústria desativada nas proximidades da estação.

Com exceção à R. dos Ferroviários, trecho da R. Úrsula Catharino e a Av. Suburbana, todas as outras vias possuem pistas simples com largura menor ou igual a 7,0 metros, e duplo sentido de circulação de veículos, conflitando na maioria dos casos com a circulação de pedestres por falta de calçamento do passeio público.

Todas as vias coletoras analisadas que atendem a este setor servirão de apoio para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à estação de trem Almeida Brandão (Plataforma), proposto pela SMTU, assim como para atingir os equipamentos urbanos previstos junto à estação.

Assim, para uma **situação imediata** propõe-se como melhoria viária a adoção de uma largura de via de no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.1.2.1.

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento induzido pelas implementações urbanas propostas para Plataforma, propõe-se melhorias reservando

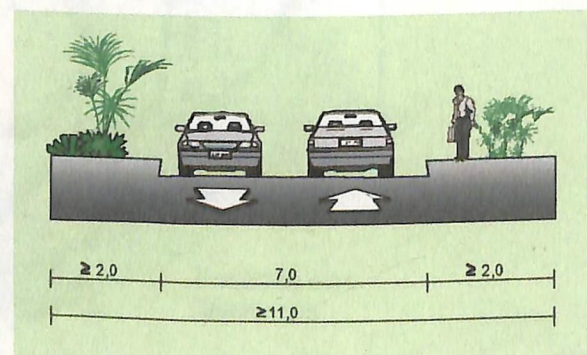


Figura 2.1.2.1

maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento induzido pelo uso do solo lindeiro que poderá intensificar o uso por atividades terciárias, hoje já existente em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Na Figura 2.1.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

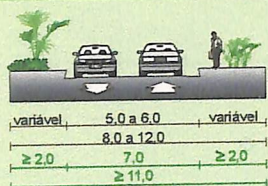
É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem nas vias, estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

Nessas melhorias viárias para Plataforma, foi possível estabelecer aumento de largura de via, com 9,0 metros para pista e pelo menos 2,0 metros para o passeio público, apenas nas ruas dos Ferroviários e Almeida Brandão para garantir o mínimo de reserva de capacidade para o incremento de trânsito previsto no futuro. Mesmo assim, na R. Almeida Brandão será necessário executar o realinhamento da linha férrea no trecho entre a R. Bela Vista e a estação.

Para outras vias, adotou-se uma seção com 7,0 metros de pista de rolamento e passeios com no mínimo 2,0 metros de largura para melhorar o tráfego dos ônibus e maior segurança aos pedestres. Na R. Alto do Sertão e R. Úrsula Catharino da R. Volta do Tanque até R. Alto do Sertão, limitou-se a largura total de 11,0 metros para não envolver necessidade de desapropriação de muitas edificações.

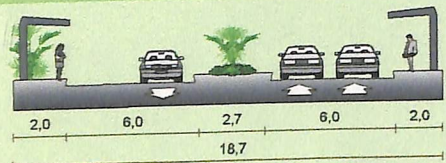
Para a Av. Suburbana, no trecho de Plataforma a Periperi, propõe-se a ampliação da via criando a terceira faixa de rolamento, a fim de organizar os fluxos de trânsito, possibilitando estabelecer uma faixa destinada para o estacionamento intercalado com pontos de parada dos ônibus, devido ao uso do solo com atividades terciárias hoje já predominante.

R. Volta do Tanque
R. João da Cruz



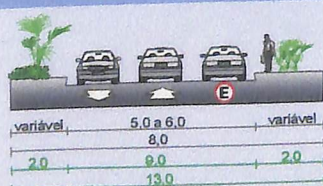
- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento
- Será necessário desapropriar algumas edificações para implantação da seção proposta

R. Úrsula Catharino
(da R. Almeida Brandão até R. Volta do Tanque) ①



- Melhoria no trecho existente para dar continuidade ao trecho de pista dupla para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão

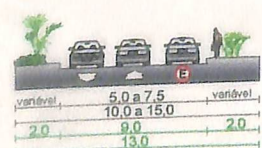
R. Almeida Brandão



- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão
- Realinhar a linha férrea no trecho entre R. Bela Vista e a Estação de Trem Almeida Brandão

E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IMV-PLATAFORMA.CDR

Legenda



Existente
Melhoria Proposta



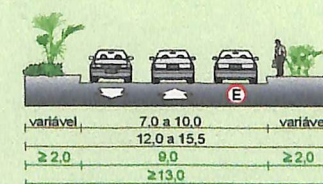
- Desapropriação de Edificações
- Desapropriação de Recuos
- Equipamento Urbano Previsto

Nota: - Em todas as vias existentes deverão ser construídos os passeios públicos, conforme a seção proposta
- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.

Classificação Viária

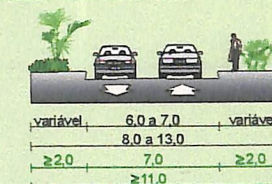
- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II
- Via Local

R. dos Ferroviários



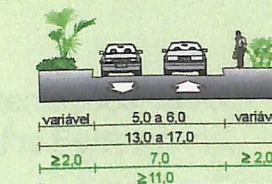
- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificação

R. Alto do Sertão



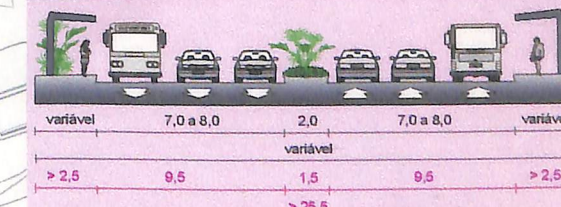
- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento
- Próximo à R. do Sertão, será necessário desapropriar alguns imóveis para implantação da seção proposta

R. Úrsula Catharino
(da R. Volta do Tanque até R. Alto do Sertão) ②



- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento

Melhoria da Av. Suburbana
de Plataforma até Periperi



- Alargar a via utilizando os recuos dos imóveis existentes, internos à faixa de domínio
- A faixa do ônibus poderá ser intercalada com E



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Plataforma

Escala

s/escala

Norte
N

Data
dezembro/98

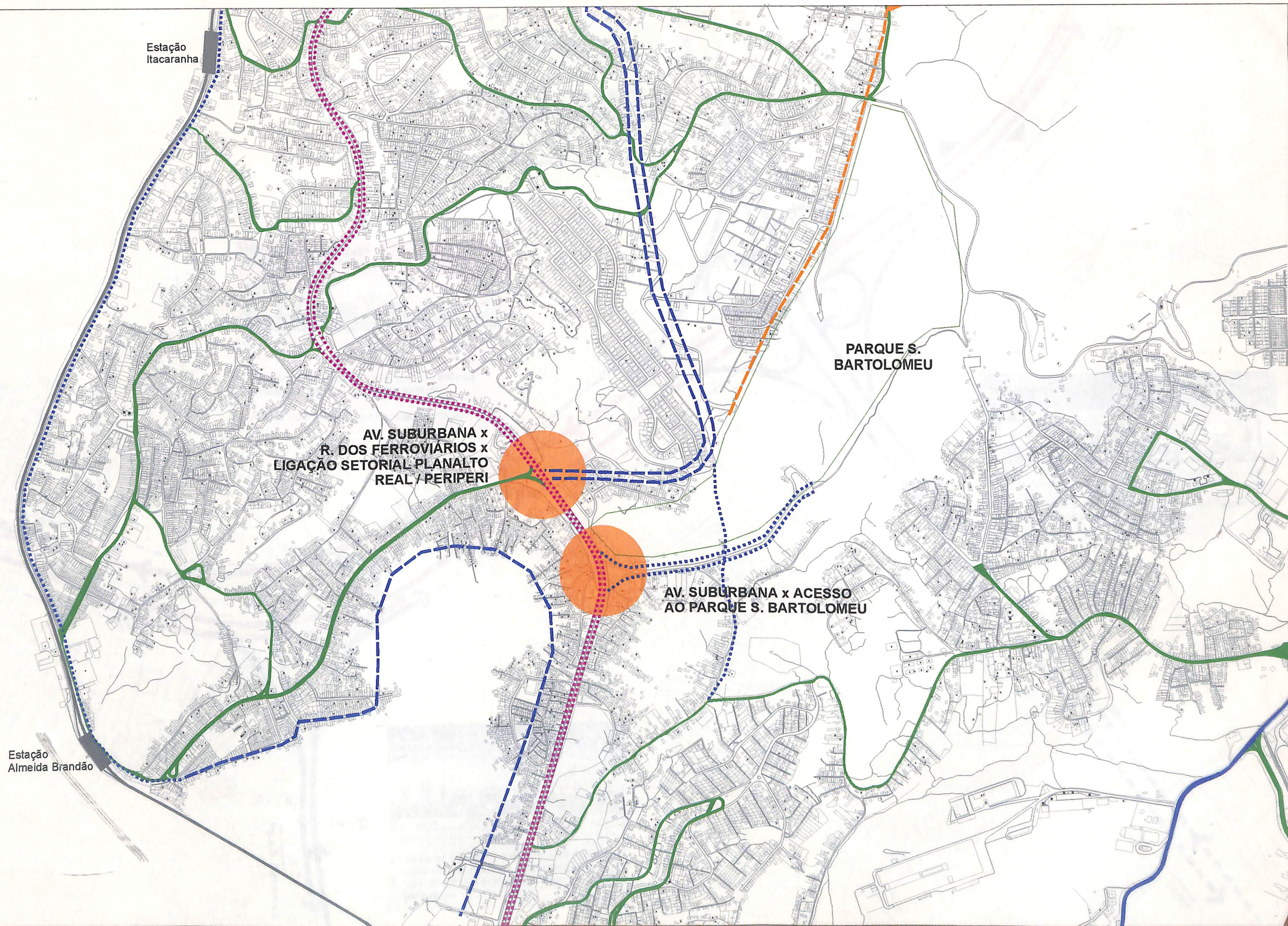
Figura
2.1.2.2

2.1.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

Em Plataforma foram diagnosticados os pontos críticos junto às interseções da Av. Suburbana com o Acesso ao Parque São Bartolomeu e com a R. dos Ferroviários, como estão indicados na Figura 2.1.3.1.

A Figura 2.1.3.2 apresenta o plano funcional de circulação nessas interseções incluindo, no caso do cruzamento com a R. dos Ferroviários, a conexão em desnível com a futura Ligação Setorial Planalto Real / Periperi. Nessas propostas funcionais foram levadas em conta a adequação viária, reservando faixas para conversões dos fluxos veiculares e até mesmo aumento de capacidade viária na Av. Suburbana, a fim de proporcionar maior segurança de trânsito, melhoria no desempenho do sistema viário e o atendimento aos itinerários do transporte coletivo de alimentação à estação Almeida Brandão.

A título de referência, a Figura 2.1.3.3 mostra o itinerário das linhas de transporte coletivo propostas pela SMTU para integração com o trem do Subúrbio.



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IPC-PLATAFORMA.CDR

Legenda



Pontos Críticos



Macroestrutura
Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor Plataforma

Escala

s/escala

Norte

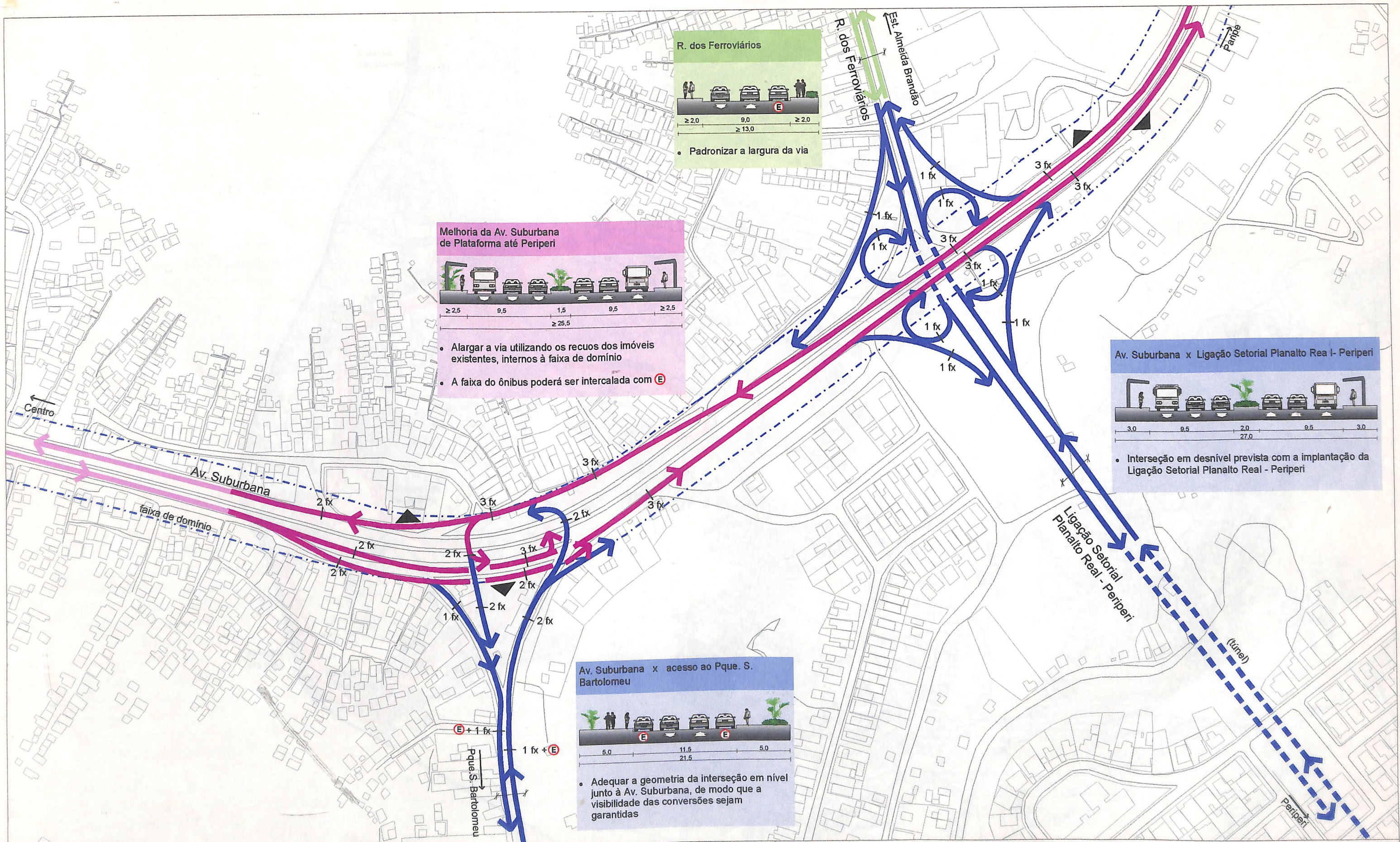


Data

dezembro/98

Figura

2.1.3.1



Legenda

▲ ponto de ônibus

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

↔ esquema de circulação existente

↔ esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

— Via Expressa	— Via Coletora I
— Via Arterial I	— Via Coletora II
— Via Arterial II	— Via Local

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Plataforma

Av. Suburbana x Acesso ao Parque S. Bartolomeu

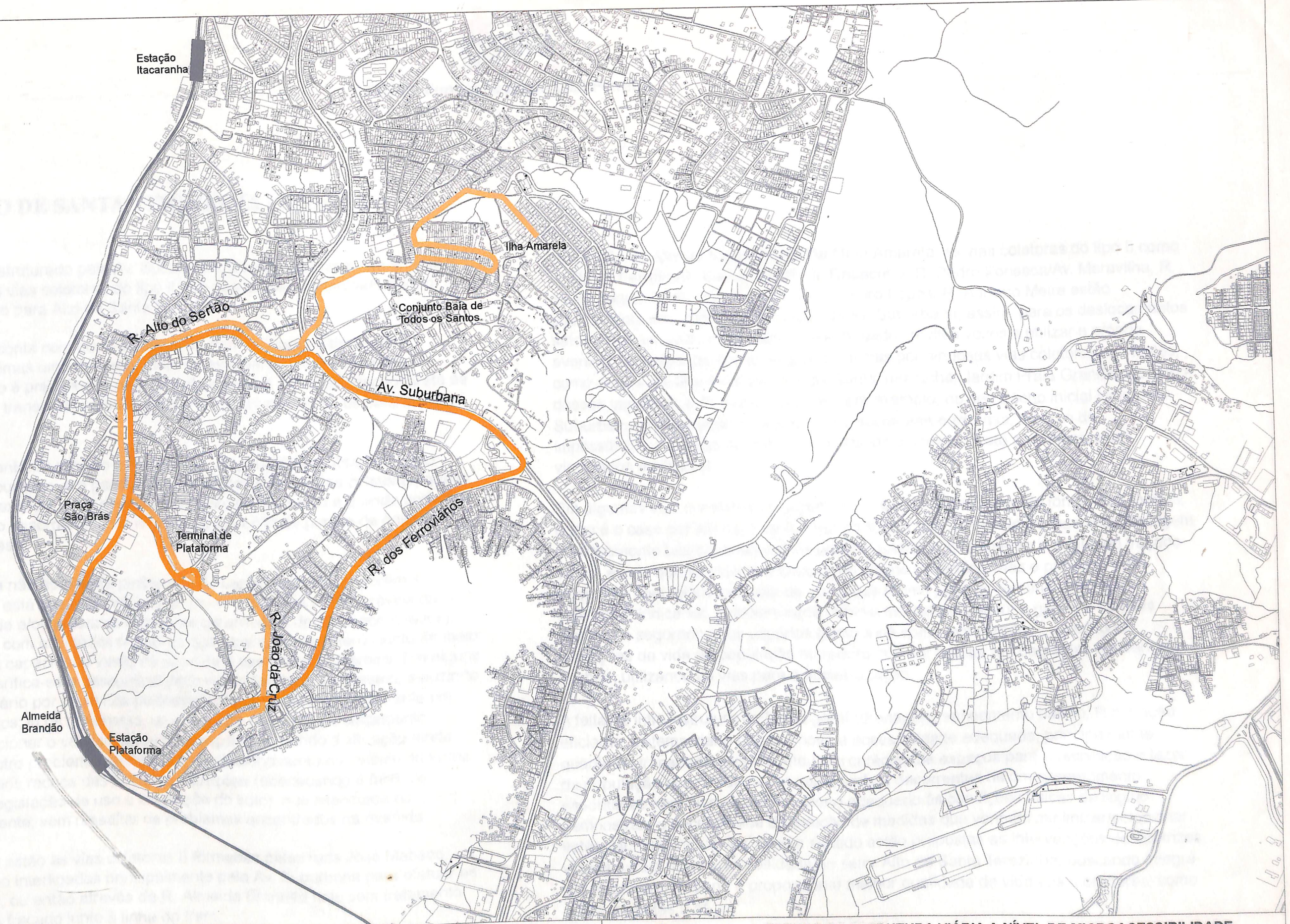
Av. Suburbana x R. dos Ferroviários x Ligação Setorial Planalto Real/Periperi

Escala 0 50 100 150

Norte

Data dezembro/98

Figura 2.1.3.2



Legenda

-  Plataforma/São João - Estação Plataforma
-  Ilha Amarela/Conjunto Baía de Todos os Santos - Estação Plataforma

Fonte: SMTU, setembro/98

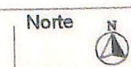


ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Itinerários das Linhas Alimentadoras Estação Plataforma

Escala

s/escala



Data
dezembro/98

Figura
2.1.3.3

2.2. SETOR ALTO DE SANTA TEREZINHA / ESCADA

Este setor também é estruturado pela Av. Suburbana, classificada como via arterial II, e a partir dela estão as vias coletoras do tipo II que dão acesso de um lado para o setor Escada e de outro para Alto de Santa Terezinha.

Nesse trecho, o setor conta com duas estações de trem - Escada e Itacaranha, localizadas muito próximas uma da outra, além de estarem fora de áreas mais populosas. Seu acesso é prejudicado pela falta de estrutura viária de ligação direta às estações, obrigando o transporte coletivo percorrer caminhos negativos para a possível integração.

Assim como no setor anterior relativo a Plataforma, os principais problemas estão localizados na Av. Suburbana, em geral, nas interseções com as vias coletoras, quase sempre associados à existência de atividades comerciais de médio e grande porte que geram estacionamento desordenado de veículos, instalação de pontos de ônibus e circulação de pedestres.

Atualmente, a avenida não apresenta problemas de capacidade viária, porém a segurança de trânsito está comprometida, quer pelas condições desfavoráveis da topografia (sinuosidade e/ou presença constante de aclives e declives acentuados), quer pelo uso do solo com atividades terciárias que atraindo estacionamento junto ao meio fio, reduzindo assim a capacidade viária da avenida e das vias transversais. Em alguns trechos específicos verifica-se a descontinuidade no calçamento do passeio, induzindo à utilização do leito viário por parte dos pedestres, pondo estes freqüentemente em risco de atropelamentos; já os motoristas, uma vez que não existe o calçamento, aproveitam para estacionar o veículo sobre este espaço, tornando a situação ainda mais preocupante. Outro problema verificado é o estacionamento do veículo de forma desorganizada junto aos recuos das novas construções (obedecendo à faixa de domínio prevista na legislação de uso e ocupação do solo), que associada ao comentado anteriormente, vem ressaltar os problemas encontrados na avenida.

No bolsão de Escada estão as vias coletoras II formadas pelas ruas José Mabaco, Palestina e C, que são interligadas principalmente pela Av. Suburbana para efetuar as viagens intersetoriais, ou então através da R. Almeida Brandão hoje sem tratamento viário adequado, com traçado junto à linha do trem.

No bolsão de Alto de Santa Terezinha / Ilha Amarela, as vias coletoras do tipo II como R. David Ferreira/R. Esmeralda/R. da Cabaceira, R. Pedro Fonseca/Av. Maravilha, R. Santa Terezinha/R. Geir de Matos e R. Pedro Lopes/ R. Adriano Meira estão basicamente estruturadas em função da Av. Suburbana, assim, para os deslocamentos setoriais os usuários motorizados são obrigados muitas vezes a utilizar a própria avenida, ou então, percorrer longas distâncias por sinuosas vias coletoras existentes, como ocorre em Ilha Amarela, Alto de Santa Terezinha, Jardim Praia Grande, etc. Além dessas questões, a R. Santa Terezinha por exemplo, no seu trecho inicial junto à Av. Suburbana, possui uma inclinação muito acentuada e extensa, a ponto de impossibilitar a tráfego de ônibus, dificultando o acesso direto aos loteamentos vinculados a essa via.

Em algumas vias o tratamento urbanístico não é proporcionado de forma homogênea, como é o caso por exemplo da R. Geir de Matos que apresenta trechos sem drenagem e saneamento básico, ausência de passeio lateral e alinhamento irregular do traçado viário, sendo que em outros a população dispõe de jardins, vias e passeios para pedestres com relativo padrão de qualidade (como junto ao terminal de ônibus existente), indicando a necessidade mínima de uniformização, a garantia de mais conforto e segurança aos usuários (tanto a pé como motorizados), e melhores condições de vida da população moradora que por habitar em pequenas residências acabam utilizando as vias para a sociabilização.

A falta de infra-estrutura de forma geral (drenagem, saneamento básico, iluminação eficiente, sistema viário que promova a acessibilidade adequada, principalmente quanto ao transporte coletivo, etc.) e a carência de espaços para a recreação e lazer da população que reside nesse setor, ambos decorrentes de um assentamento espontâneo sem planejamento urbano adequado às condições físicas da região, demonstram a necessidade de adoção de medidas que venham minimizar/solucionar estes aspectos negativos. Nesse sentido estão propostas as intervenções de diretrizes viárias para a microacessibilidade no setor Alto de Santa Terezinha, buscando integrá-las no contexto urbano e proporcionar melhor qualidade de vida aos moradores, como estão descritas a seguir.

2.2.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Setorial de Planalto Real/Periperi

Essa proposta de via setorial atravessa os setores habitacionais de Plataforma, Alto de Santa Terezinha e Periperi, tendo como função a articulação intersetorial e intrasetorial que deverá proporcionar melhor acessibilidade acrescido de um tratamento urbanístico voltado para as atividades cotidianas dos moradores em sua área de influência.

Essa nova ligação viária irá interligar as vias coletoras existentes, dará apoio à Av. Suburbana retirando as viagens intrasetoriais, possibilitará o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos como o Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu ao sul e, ao norte à marina, terminal intermodal de Periperi e orla turística, além de promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as características peculiares dos moradores em sua vivência familiar diária e junto às comunidades.

Face ao atendimento às funções previstas, a proposta é de implantação de uma via com o aproveitamento do fundo do vale, cuja recuperação está prevista no projeto de drenagem desse setor. Para atender às ligações viárias necessárias propõe-se a construção de uma via com duas pistas separadas pelo rio, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público. Com o objetivo de oferecer áreas para recreação e maior segurança aos usuários de bicicleta, a proposta engloba a construção de uma ciclovia ao longo da margem do rio e paralela ao passeio destinado aos pedestres, conjugada com a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana da área e de equipamentos culturais e de lazer de uso local.

Existe apenas um pequeno trecho, junto à interseção da nova via com a R. Adriano Meira, que deverá ser em desnível, por se tratar de um ponto inicial dos dois córregos que compõem o fundo de vale a ser tratado.

No desenvolvimento da proposta foram consideradas as exigências definidas na legislação em vigor, referente às características da via, passeios, recuos mínimos e da faixa de domínio, segundo a categoria definida para essa obra viária.

A continuidade ao sul dessa ligação setorial de Planalto Real/Periperi poderá conectar-se à Av. Suburbana na diretriz da R. dos Ferroviários como mostra a Figura 2.1.3.2, assim como poderá integrar-se às intervenções a serem desenvolvidas no

Estudo de Macroestrutura Viária do Trecho Plataforma/Calçada, uma vez que seu traçado depende da localização do viário a ser proposto no setor Alto do Cabrito, bem como do tipo de solução a ser adotada para não interferir na área do Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu (túnel por exemplo), além dos acessos ao próprio parque e aos empreendimentos previstos no Projeto Novos Alagados.

Como controle está previsto assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta de 60,0 metros de largura segundo as exigências do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente e de 30,0 metros conforme a legislação municipal para a proteção do rio. Também sugere-se especificar os tipos de uso do solo lindeiro compatíveis com as características do uso existente na sua área de influência, para não correr o risco de descaracterizar a região interferida. Como objetivos deste controle estão: a garantia de que não irá ocorrer a apropriação indevida da faixa de domínio da nova via como já vem ocorrendo em vários trechos vistoriados; e a preservação do canal de drenagem associada à implantação das pistas em ambos os lados do rio, que servirá também para a manutenção freqüente do leito do rio.

A Figura 2.2.1.1, a seguir destaca as intervenções previstas, indicando a localização, uma interseção típica e a seção proposta para este novo viário.

• Via Local de Delimitação do Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu

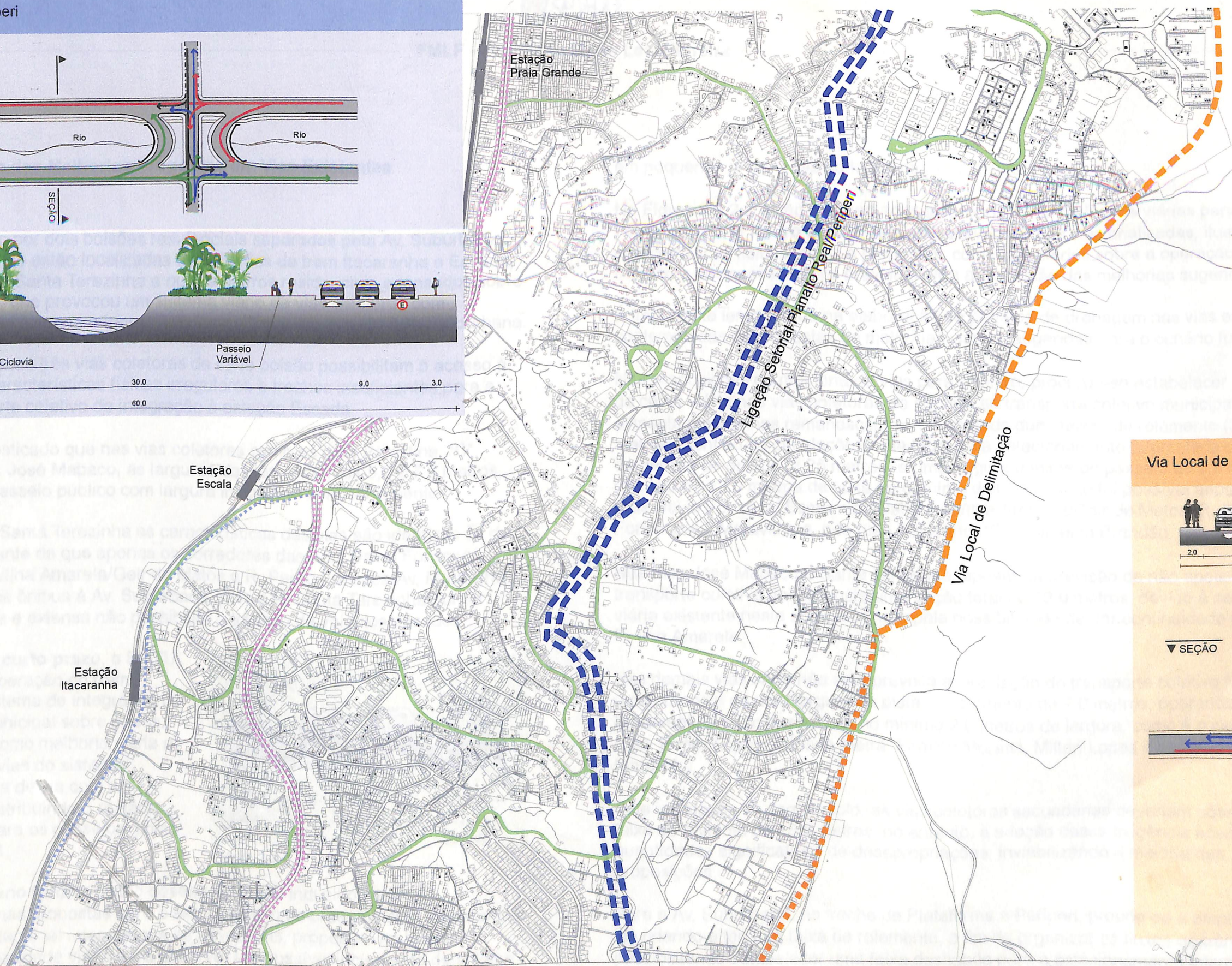
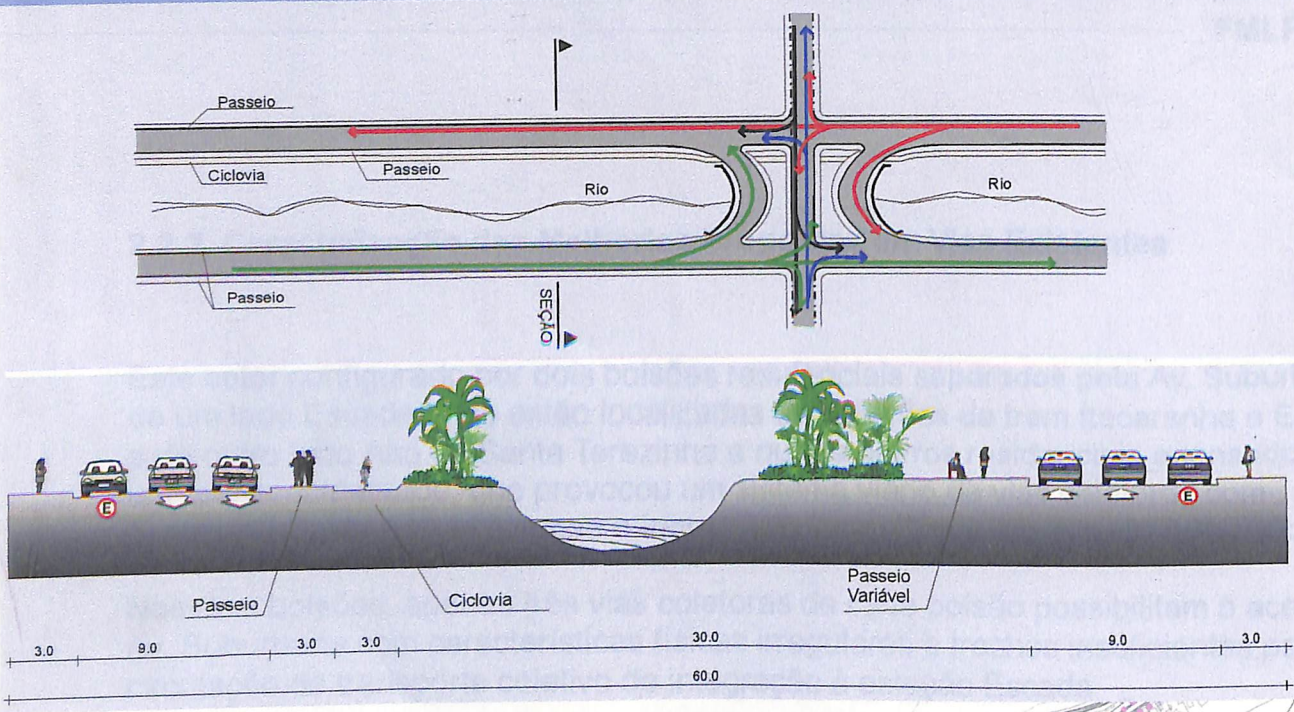
A Via Local de Delimitação do Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu deverá ter a função de criar a delimitação de espaços públicos livres de interesse ambiental e ecológico, a fim de controlar as possíveis edificações ilegais, como é o caso do parque. Com a implantação dessa nova via estará sendo também instituído o acesso para os serviços de manutenção desse espaço.

A ação envolve a construção de vias locais de pista simples, com pelo menos uma faixa de circulação por sentido, com passeios públicos de ambos os lados.

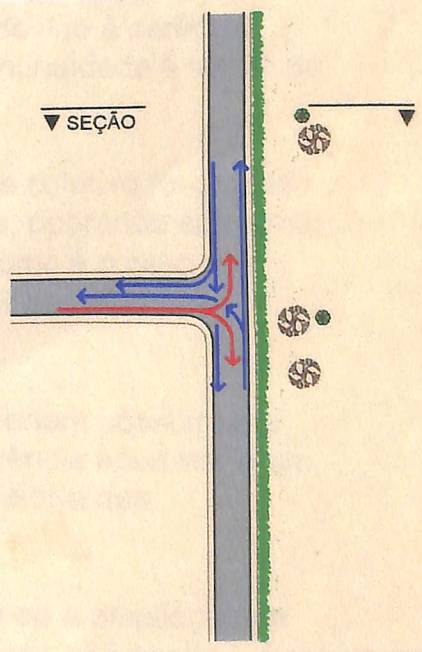
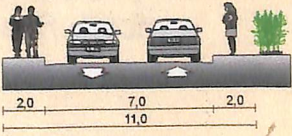
O controle previsto é de assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta, assim como facilitar a fiscalização dos limites do parque, impedindo a invasão ou o acesso da área de maneira irregular.

Conforme já comentada, a Figura 2.2.1.1 mostra a localização dessa nova via e o viário proposto através de uma interseção típica e de uma seção padrão.

Ligação Setorial Planalto Real/Periperi



Via Local de Delimitação



E:\SLDR03\FIGURAS\VN TEREZINHA.CDR

Legenda :

Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Macroestrutura Viária Prevista

Classificação Viária

- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II
- Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Vias Novas
Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

Escala
s/escala

Norte
N

Data
dezembro/98

Figura
2.2.1.1

2.2.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Este setor configurado por dois bolsões residenciais separados pela Av. Suburbana, de um lado Escada onde estão localizadas as estações de trem Itacaranhá e Escada, e de outro lado Alto de Santa Terezinha e outros bairros residenciais adensados sobre um relevo acidentado, que provocou um sistema viário de vias coletoras com geometria desfavorável sinuosa e íngreme, principalmente no acesso à Av. Suburbana.

Nos dois bolsões, apenas três vias coletoras de cada bolsão possibilitam o acesso à Av. Suburbana com características físicas irregulares e trechos insuficientes para a circulação de transporte coletivo de integração à estação Escada.

Em Escada foi diagnosticado que nas vias coletoras como as ruas Palestina, "C", Almeida Brandão e R. José Mabaco, as larguras de vias variam de 5,0 a 7,5 metros, possuindo em geral passeio público com largura irregular e sem calçamento.

No bolsão de Alto de Santa Terezinha as características das vias são idênticas às de Escada, com o agravante de que apenas os corredores das ruas David Fonseca/Esmeralda/Cabaceira/Ilha Amarela/Geir de Matos e R. Pedro Fonseca/Av. Maravilha permitem o acesso dos ônibus à Av. Suburbana, pois a R. Santa Terezinha por ter declividade acentuada e extensa não possibilita o trânsito de veículos pesados.

Para uma **situação a curto prazo**, a SMTU e a CPE prevêem a operação do trem remodelado com o sistema de integração do transporte coletivo municipal sobre pneus. Portanto, propõe-se como melhoria viária a adoção, em todas as vias do sistema coletor, de uma largura de via com no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.2.2.1.

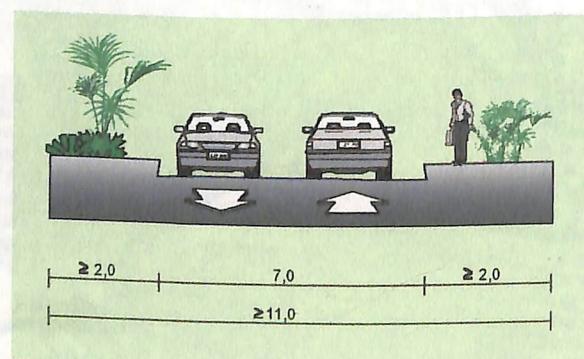


Figura 2.2.2.1

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento induzido pelas implementações urbanas propostas para o setor, como o empreendimento associado à estação Escada e ao terminal intermodal e às novas vias, propõe-se melhorias reservando maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento induzido pelo uso do solo lindeiro que poderá intensificar a instalação de atividades terciárias, hoje já existente

em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Na Figura 2.2.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem nas vias estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

Nas proposições de melhoria de vias para o futuro, procurou-se estabelecer aumento da calha viária nas vias coletoras de suporte ao transporte coletivo municipal de alimentação e linhas remanescentes, reservando duas faixas de rolamento (3,35 metros / sentido de circulação), uma faixa para estacionamento intercalada com pontos de parada de ônibus (2,25 metros) e uma largura mínima de passeio de 2,0 metros, totalizando 13,0 metros de faixa de domínio das vias, como foi possível adotar para as ruas David Fonseca/Esmeralda/Cabaceira/Ilha Amarela/Geir de Matos, R. Pedro Fonseca/Av. Maravilha e, nas ruas Palestina, "C" e Almeida Brandão.

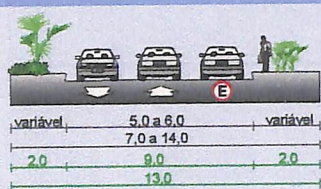
Nas ruas José Mabaco e Santa Terezinha, apesar da previsão de não apoiar ao transporte coletivo, foi proposta uma seção total de 13,0 metros, devido à carência viária existente neste setor urbano e pela possibilidade de dar continuidade à seção da R. Ilha Amarela.

Nas demais vias onde não está prevista a circulação do transporte coletivo foi definida uma proposta de uma largura da pista de rolamento de 7,0 metros, operando com uma faixa/sentido e um passeio de no mínimo 2,0 metros de largura, como é o caso das ruas Pedro Lopes, Adriano Meira, Firmino Moraes, Milton Lopes e parte da Av. Maravilha.

Pela legislação de uso do solo, as vias coletoras secundárias deveriam possuir uma faixa de domínio de 15,5 metros, no entanto, a adoção dessa exigência acarretaria em quantidades significativas de desapropriações, inviabilizando a maioria das proposições.

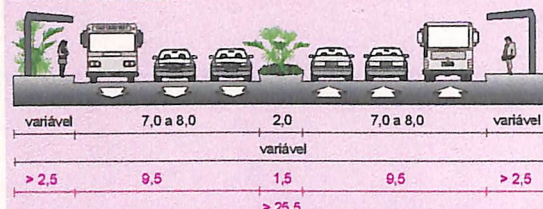
Para a Av. Suburbana, no trecho de Plataforma a Periperi, propõe-se a ampliação da via criando a terceira faixa de rolamento, a fim de organizar os fluxos de trânsito, possibilitando estabelecer uma faixa destinada para o estacionamento intercalado com pontos de parada dos ônibus, devido ao uso do solo com atividades terciárias, hoje já predominante, principalmente junto às interseções com as vias coletoras.

R. Almeida Brandão
R. "C"



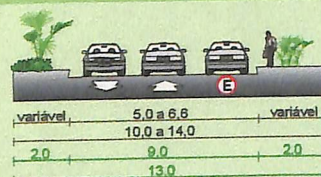
- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão

Melhoria da Av. Suburbana
de Plataforma até Periperi



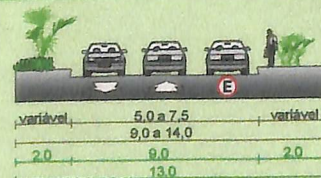
- Alargar a via utilizando os recuos dos imóveis existentes, internos à faixa de domínio
- A faixa do ônibus poderá ser intercalada com E

R. Palestina



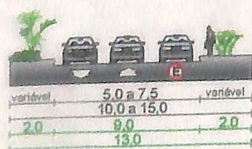
- Alargar as vias para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

R. José Mabaco



- Alargar as vias para viabilizar o acesso ao setor Terezinha
- Próximo a Av. Suburbana, será necessário desapropriar um imóvel para implantar a seção-tipo proposta

Legenda



Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista
Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Desapropriação de Edificações
Desapropriação de Recuos
Equipamento Urbano Privado

Nota: - Em todas as vias existentes deverão ser construídos os passeios públicos, conforme a seção proposta

- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.

Classificação Viária

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II
Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

Escala

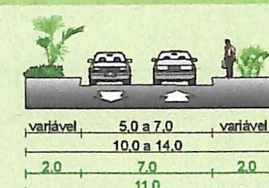
s/escala

Norte

Data
dezembro/98

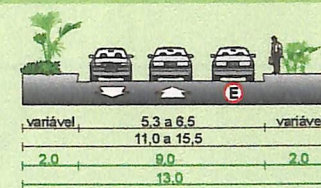
Figura
2.2.2.2

R. Pedro Lopes
R. Firmino Moraes
R. Adriano Meira



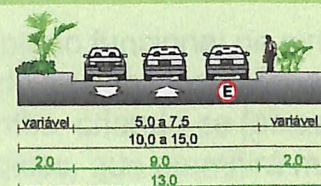
- Alargar as vias para melhorar o acesso ao setor Terezinha
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento e desapropriação de edificações

R. Sta. Terezinha
R. Ilha Amarela



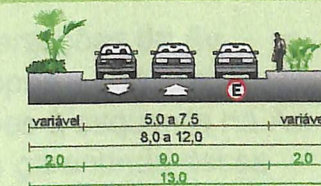
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento
- A melhoria proposta na R. Santa Terezinha, apesar de não passar ônibus, é uma função da continuidade da caixa viária

R. Geir Matos



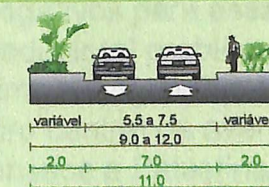
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

R. Pedro Fonseca
Av. Maravilha (da R. Pedro Fonseca até R. "S")
R. "S"



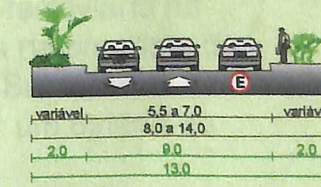
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

Av. Maravilha (da R. "S" até R. Milton Lopes)
R. Milton Lopes



- Alargar a via para melhorar o acesso ao setor
- Próximo a R. Sta. Terezinha, será necessária a desapropriação de alguns imóveis para implantação da seção proposta

R. David Ferreira
R. da Esmeralda
R. da Cabeceira



- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação às Estações de Trem Plataforma / Almeida Brandão / Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

2.2.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

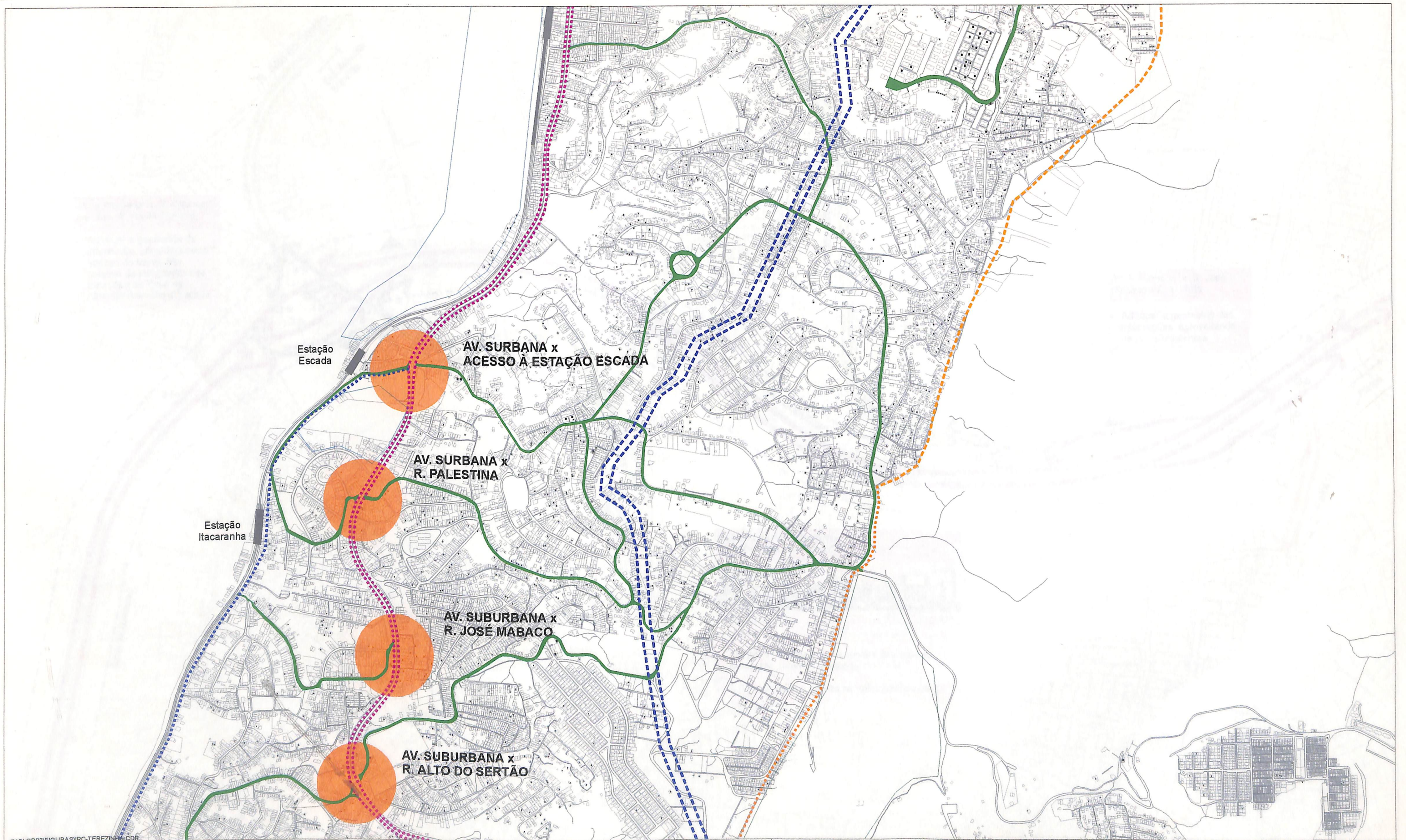
No setor Alto de Santa Terezinha / Escada, os principais pontos críticos estão na própria Av. Suburbana e junto à interseção com o sistema viário coletor, caracterizados no acesso às ruas Alto do Sertão, José Mabaco, Palestina e R. "C" que ligam à estação de trem Escada, como estão indicados na Figura 2.2.3.1.

A Figura 2.2.3.2 apresenta o plano funcional de circulação nas interseções da Av. Suburbana com as ruas Alto do Sertão, José Mabaco, onde se propôs a adequação dos fluxos veiculares conflitantes, criando-se faixas para conversões à esquerda na Av. Suburbana em locais estratégicos, que permitirá maior visibilidade garantindo dessa forma a segurança e o desempenho do tráfego, e ao mesmo tempo, o atendimento aos itinerários das linhas de transporte coletivo municipal de alimentação às estações Almeida Brandão e Escada.

A Figura 2.2.3.3 mostra o plano funcional de circulação nas interseções da Av. Suburbana com as ruas Palestina e R. "C" que dão acesso à estação de trem Escada. Esta solução facilitará a integração do transporte coletivo de pequeno porte, proposta pela SMTU, que devido às características físicas da R. Santa Terezinha e a falta de abertura no canteiro central da Av. Suburbana junto à R. Palestina está obrigando que sejam executados percursos negativos para essa integração rodo-ferroviária na estação Escada. Assim, para reduzir tal problema foi desenvolvida na proposta de plano funcional, a criação de uma via ligando a R. Palestina à Av. Suburbana associada à abertura do canteiro central da avenida, a fim de criar um binário de acesso entre as ruas Pedro Fonseca e Palestina.

Na interseção da Av. Suburbana com as ruas "C" e Santa Terezinha, propõe-se a readequação geométrica do cruzamento, para permitir o acesso do transporte coletivo à estação Escada, conforme o itinerário das linhas alimentadoras ilustrado na Figura 2.2.3.4.

Essas adequações viárias estão aliadas à melhoria da Av. Suburbana, representada na criação da terceira faixa de rolamento/sentido destinada aos pontos de parada dos ônibus e ao estacionamento dos veículos gerados pelo uso do solo lindeiro onde predomina as atividades terciárias.



E:\SLDR03\FIGURAS\PC-TEREZHINHA.CDR

Legenda



Pontos Críticos



Macroestrutura
Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice nos Pontos Críticos
Setor Alto de Santa Terezinha/ Escada

Escala

s/escala

Norte

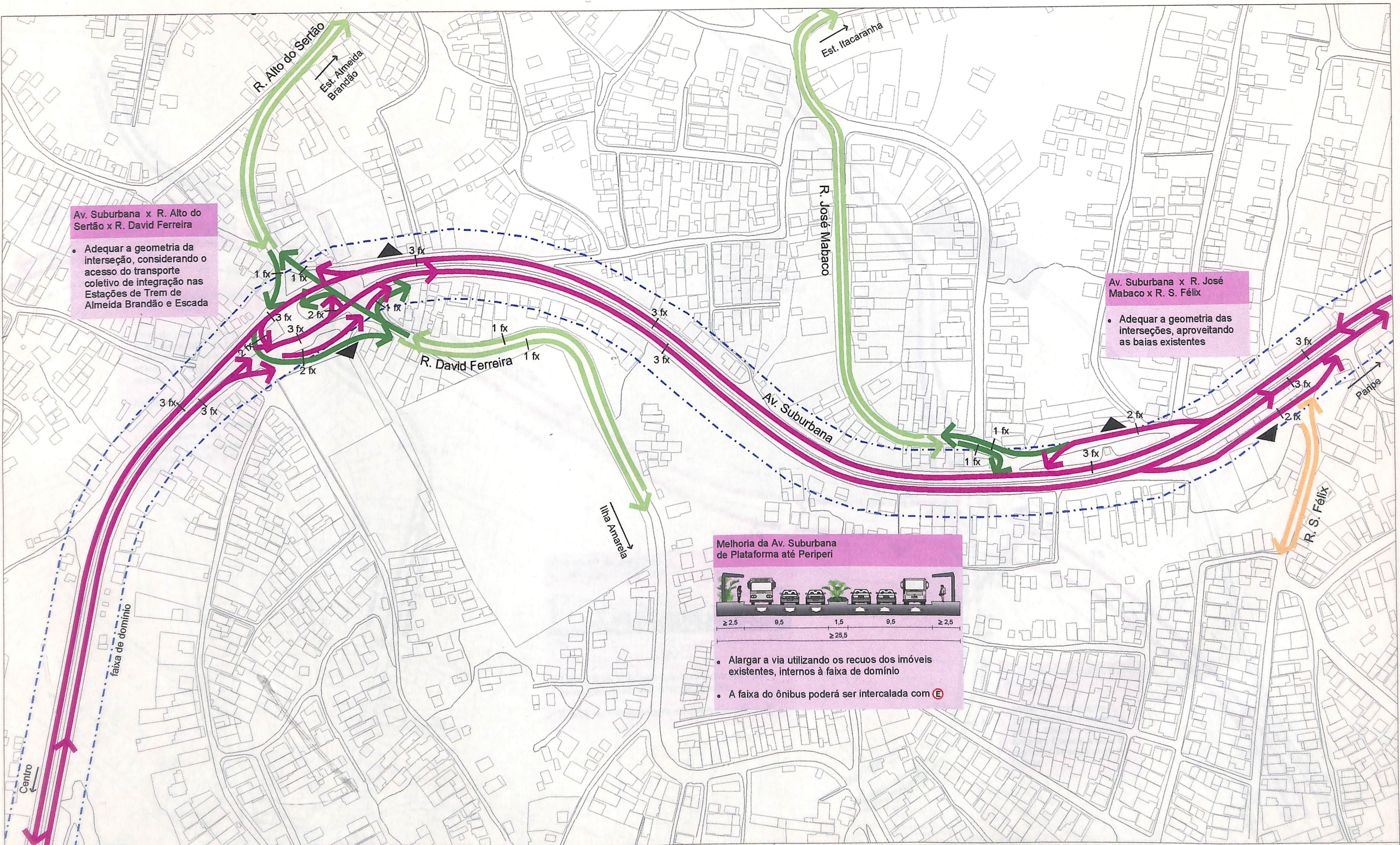


Data

dezembro/98

Figura

2.2.3.1



Legenda

- ponto de ônibus
- 2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos
- esquema de circulação existente
- esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

Via Expressa	Via Coletora I
Via Arterial I	Via Coletora II
Via Arterial II	Via Local

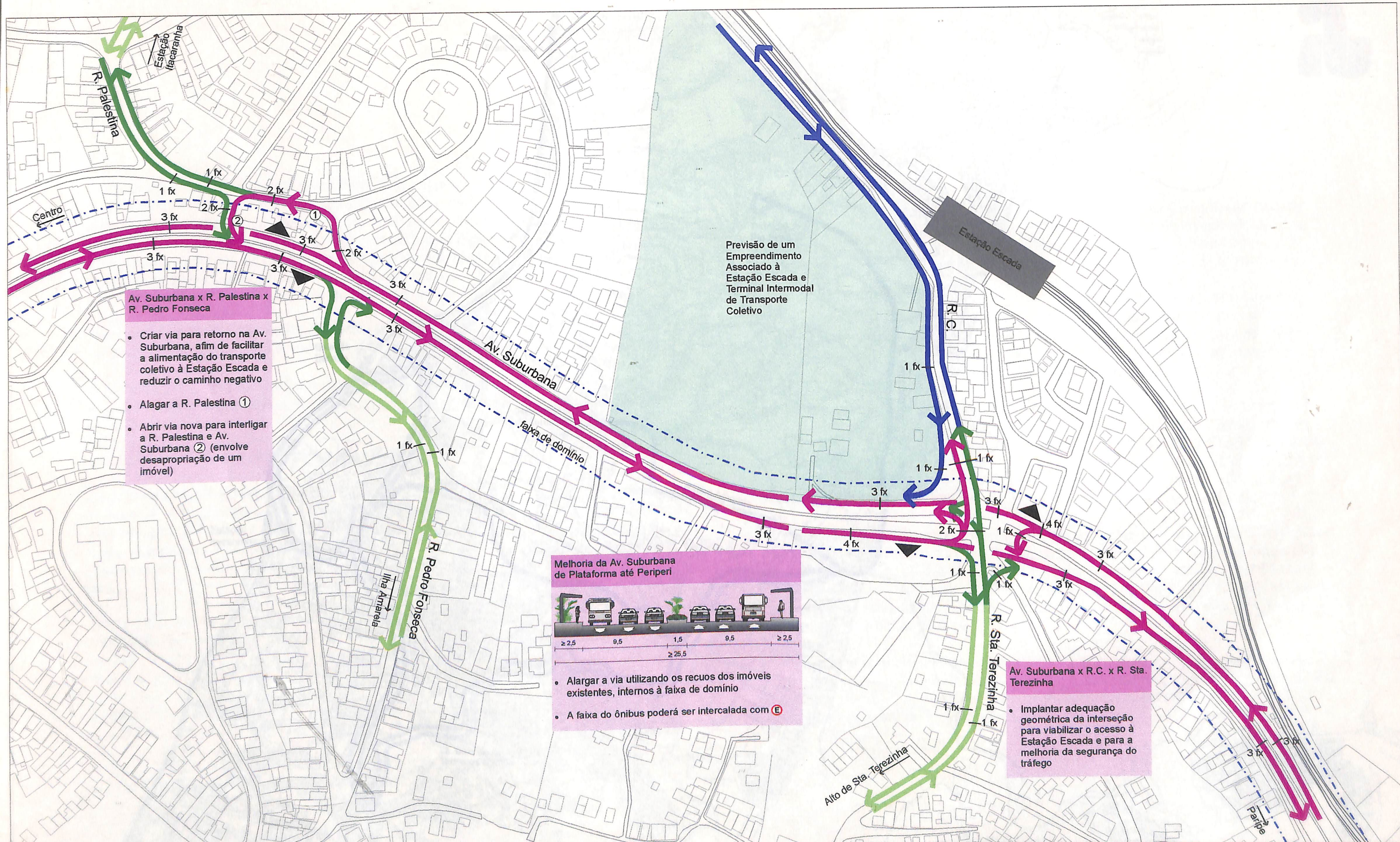
ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe
Proposta de Plano Funcional - Setor Alto de Santa Terezinha / Escada
Av. Suburbana x R. Alto do Sertão
Av. Suburbana x R. José Mabaco

Escala
0 50 100 150

Norte

Data
dezembro/98

Figura
2.2.3.2



Legenda

▲ ponto de ônibus

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

esquema de circulação existente

esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

Av. Suburbana x R. Palestina e R. C.

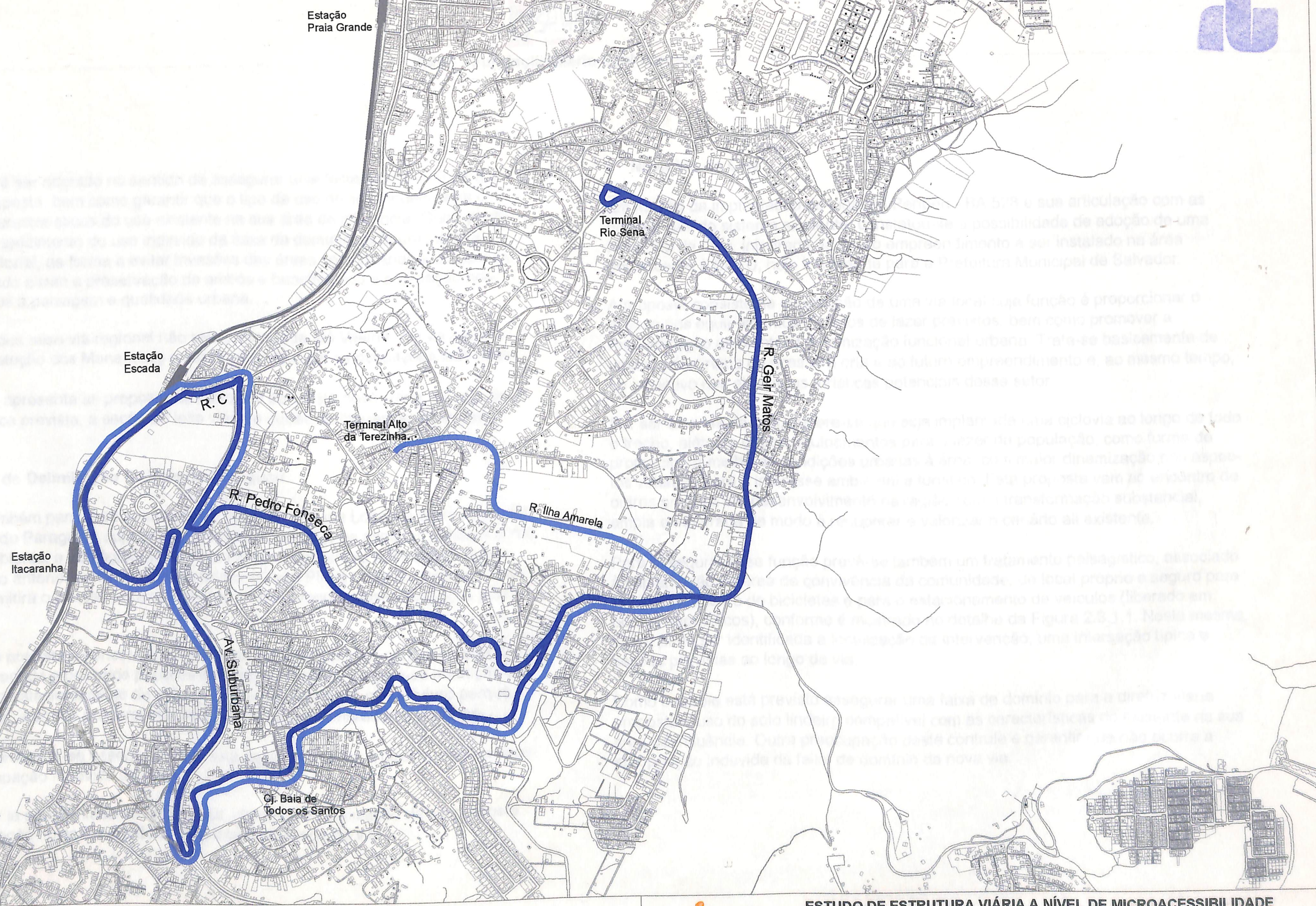
Acesso à Estação de Trem Escada

Escala 0 50 100 150

Norte

Data dezembro/98

Figura 2.2.3.3



Legenda

 Rio Sena/Bariri - Estação Escada

 Alto de Santa Terezinha - Estação Escada

Fonte: SMTU, setembro/98

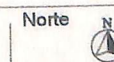


ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Itinerários das Linhas Alimentadoras
Estação Escada

Escala

s/escala



Data
dezembro/98

Figura
2.2.3.4

O controle deverá ser adotado no sentido de assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta, bem como garantir que o tipo de uso do solo lindeiro seja compatível com as características do uso existente na sua área de influência. Outro ponto importante é o impedimento do uso indevido da faixa de domínio da futura via e do futuro parque setorial, de forma a evitar invasões das áreas comunitárias e do passeio público, garantindo assim a preservação de ambos e beneficiando a população nos aspectos relativos à paisagem e qualidade urbana.

Recomenda-se que essa via regional não seja prolongada até Valéria, por atravessar uma Área de Proteção dos Mananciais e assim não estimular as ocupações indevidas.

A Figura 2.3.1.1 apresenta as proposições definidas para este novo viário, identificando a interseção típica prevista, a seção do leito viário e outras melhorias recomendadas.

• Vias Locais de Delimitação do Vale do Paraguari

Está prevista também para esse setor a construção de uma Via Local de Delimitação do Parque do Vale do Paraguari, cuja função principal é delimitar os espaços públicos livres de interesse ambiental e ecológico, visando controlar as possíveis edificações ilegais, como já proposto anteriormente no Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu. Esta via também permitirá o acesso para os serviços de manutenção desses espaços públicos.

Neste caso está prevista a construção de via local de pista simples, com uma faixa de circulação por sentido e passeios públicos em ambos os lados. Sugere-se a adoção de uma faixa para o estacionamento de veículos, face à atratividade que o futuro parque exercerá no local, além de proporcionar maior facilidade aos moradores lindeiros.

Como controle pretende-se assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta e evitar a ocupação indevida da área.

A Figura 2.3.1.1 já apresentada anteriormente, identifica a localização da via proposta com uma interseção típica e a seção a ser adotada ao longo da via.

• Nova Via de Orla

Em função da implantação da Ligação Periperi - BA 528 e sua articulação com as demais vias do sistema existente, constatou-se a possibilidade de adoção de uma Nova Via de Orla, integrada ao futuro empreendimento a ser instalado na área pertencente à CBTU, hoje transferida para a Prefeitura Municipal de Salvador.

A proposta consiste de construção de uma via local cuja função é proporcionar o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos, bem como promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana. Trata-se basicamente de uma via destinada ao acesso à orla e ao futuro empreendimento e, ao mesmo tempo, ao incentivo das atividades turísticas potenciais desse setor.

Por ser uma via de orla, sugere-se que seja implantada uma ciclovia ao longo de todo o trecho, além de outros equipamentos para o lazer da população, como forma de proporcionar melhores condições urbanas à área, com maior dinamização nos aspectos voltados para o interesse ambiental e turístico. Esta proposta vem ao encontro de outros projetos em desenvolvimento na região com a transformação substancial, ampla e integrada de modo a recuperar e valorizar o cenário ali existente.

Para assegurar essa função prevê-se também um tratamento paisagístico, associado à implantação de área de convivência da comunidade, de local próprio e seguro para o estacionamento de bicicletas e para o estacionamento de veículos (liberado em pontos específicos), conforme é mostrado no detalhe da Figura 2.3.1.1. Nesta mesma figura pode ser identificada a localização da intervenção, uma interseção típica e seções previstas ao longo da via.

Como controle está previsto assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta e uso do solo lindeiro compatível com as características do existente na sua área de influência. Outra preocupação deste controle é garantir que não ocorra a apropriação indevida da faixa de domínio da nova via.

2.3. SETOR PERIPERI

O setor Periperi, delimitado de um lado pela linha férrea e a Baía de Todos os Santos, e de outro pelo Parque Metropolitano Pirajá/São Bartolomeu, tem acessibilidade apoiada basicamente na Av. Suburbana, como via arterial II que tangencia o subcentro de Periperi e, na R. das Pedrinhas / R. Edmundo Visco e R. da Glória que proporcionam as ligações intrasetoriais como vias coletoras do tipo I e II, respectivamente. A linha de trem corre paralela à Av. Suburbana, sendo a estação Periperi lindeira à avenida.

Os problemas de maior relevância neste setor são verificados na Av. Suburbana e nas vias coletoras do subcentro de Periperi pelo conflito na circulação dos pedestres e dos veículos, associado à necessidade de estacionamento ao longo da via gerado pelas atividades terciárias existentes.

A Av. Suburbana no trecho correspondente a este setor apresenta duas pistas separadas por canteiro central, comporta duas faixas de rolamento para veículos e possui volume de tráfego menor, porém ocorre o atrito lateral provocado pelo uso do solo lindeiro quase sem recuo frontal, diferentemente ao trecho anterior.

As vias coletoras do tipo I, existentes no setor de Periperi, são desempenhadas apenas pela R. das Pedrinhas/R. Edmundo Visco interligando as vias arteriais (Av. Suburbana e rodovia BA 528), onde se mesclam as viagens de passagem e locais, operando em uma faixa de rolamento por sentido e com passeio público sem calçamento e/ou em condições precárias. As questões operacionais são problemáticas por desembocar no subcentro de Periperi onde o uso do solo com atividades terciárias acaba restringindo a capacidade viária e conflitando com o alto volume de pedestres e ciclistas colocando-os em risco de segurança de tráfego. Essa situação é agravada pelo uso ilegal dos passeios públicos com as invasões de edificações comerciais e de barracas de camelôs.

Como apoio da R. das Pedrinhas, no subcentro de Periperi, está a R. da Glória classificada como coletora II, que é estreita apresentando os mesmos problemas operacionais de segurança de tráfego, apesar do uso do solo lindeiro ser predominantemente residencial.

A seguir são apresentadas as propostas por tipo de intervenção (construção de novas vias, melhoria das vias existentes e tratamento de pontos críticos), caracterizando em

cada caso, as respectivas funções, tipo de ação e os controles necessários baseados nas peculiaridades desse setor.

2.3.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Periperi - BA 528

Através da Ligação Periperi - BA 528, a diretriz viária proposta terá como função principal a articulação regional para o tráfego de passagem.

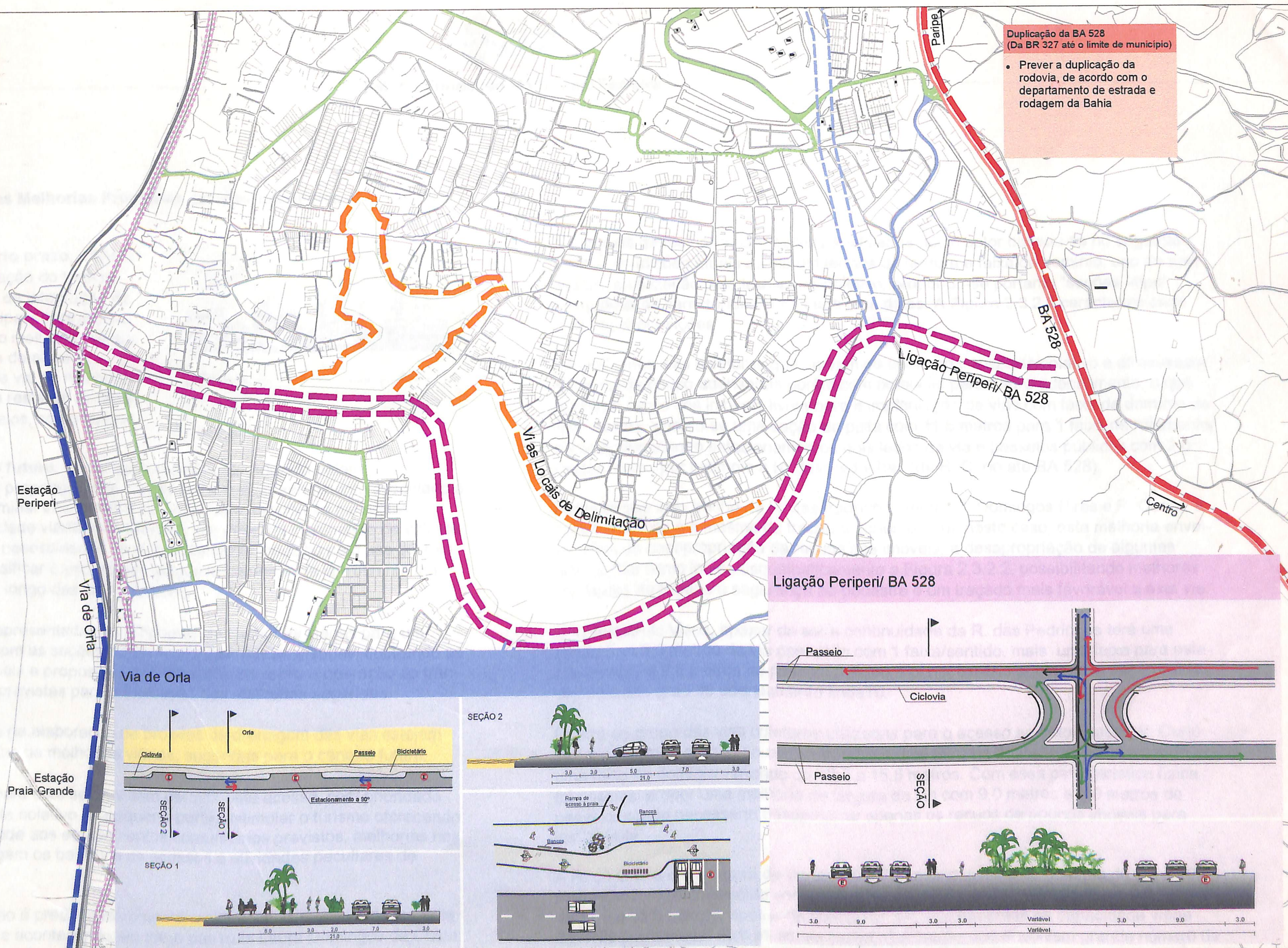
Nas demais funções previstas enquadram-se: desafogar o trânsito do subcentro de Periperi e da Av. Suburbana; priorizar a R. das Pedrinhas para o transporte coletivo, trânsito local e via de acesso ao subcentro comercial e de serviços, já que esta via apresenta esta vocação, eliminando por sua vez o tráfego de passagem que deverá ser assumido pela nova ligação; promover a acessibilidade aos equipamentos urbanos projetados (terminal de integração do transporte coletivo junto à estação ferroviária de Periperi, marina, equipamentos comunitários); e delimitar a área de regulação das enchentes do Vale do Paraguari.

Dentre as ações previstas está o aproveitamento do fundo do vale a ser recuperado no projeto de drenagem, para a construção de nova via, prevendo a melhoria do trecho existente através de adequação geométrica.

A construção deve contemplar uma via de fundo de vale com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento, passeios laterais para os pedestres e espaço para estacionamento que poderá ser transformado em faixa de rolamento quando a demanda exigir. Ao longo de um dos lados da via propõe-se uma pista para circulação de bicicletas, além de áreas para recreação e lazer. Esta solução prevê tratamento paisagístico nas vias como forma de valorizar os espaços e proporcionar um cenário agradável à população que fará uso do local.

A preocupação fundamental neste caso deve ser a adequação do novo viário às condições topográficas do local onde será inserido, integrando-o à paisagem urbana e ajustando as conexões de forma a não criar pontos de conflito de trânsito (tanto para os veículos, quanto para os pedestres).

- Prever a duplicação da rodovia, de acordo com o departamento de estrada e rodagem da Bahia



Legenda :

 Via Expressa  Via Coletora I
 Via Arterial I Via Coletora II
 Via Arterial II Via Local



Proposta de Vias Novas Setor Periperi

s/escala

Data
dezembro/98

Figura
2.3.1.1

2.3.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Para uma **situação a curto prazo**, a SMTU e a CPE prevêem a operação do trem remodelado com o sistema de integração do transporte coletivo municipal sobre pneus. Portanto, propõe-se como melhoria viária a adoção, em todas as vias do sistema coletor, de uma largura de via de no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.3.2.1.

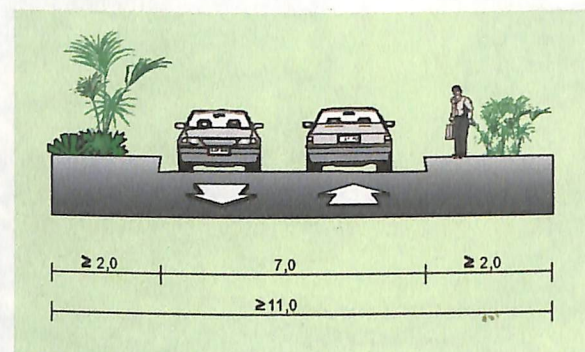


Figura 2.3.2.1

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento induzido pelas implementações urbanas propostas para o setor como o empreendimento associado à estação Periperi e ao terminal intermodal e as novas vias, propõe-se melhorias reservando maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento induzido pelo uso do solo lindeiro que poderá intensificar o uso por atividades terciárias, hoje já existente em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Na Figura 2.3.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem das vias estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

As melhorias propostas para este setor, visam permitir este acesso, com prioridade aos pedestres e transporte coletivo de pequeno porte, estimular o turismo oferecendo condições de acessibilidade aos equipamentos comunitários previstos, melhorias nas vias coletoras que interligam os bairros e os acessos a atividades peculiares de Periperi.

O uso do solo nesta região é predominantemente residencial, com atividade terciária de pequeno e médio porte acontecendo em torno das ruas Laura Domingos da Costa, Domingos Pires, Edmundo Visco e Pedrinhas (trecho entre R. Domingos Pires e R. Dr. Walter Almeida).

A proposta de melhoria para as vias analisadas neste setor baseou-se no seguintes pontos: condições atuais da via em termos de largura e faixa de domínio, uso do solo lindeiro e utilização pelo transporte coletivo, propondo-se portanto "seções -tipo" adequadas às características de cada uma delas. A Figura 2.3.2.2 caracteriza cada uma das proposições.

No grupo das vias coletoras que servem de apoio ao transporte coletivo e atravessam áreas ainda pouco adensadas porém com potencial para futuro adensamento, e que possuam recuo dos imóveis livres para a implantação de vias com faixa de domínio de 15,5 metros, adotou-se uma seção de pista com 11,5 metros para 1 faixa de rolamento/sentido, oferecendo estacionamentos dois lados da via e passeios públicos com 2,0 metros, como por exemplo a R. das Pedrinhas (da R. Curió até BA 528).

Para um segundo trecho da R. das Pedrinhas (entre R. Domingos Pires e R. Curió), a seção proposta é a mesma do trecho anterior, porém, neste caso, esta melhoria envolve, além de desapropriação de recuos dos imóveis, a desapropriação de algumas edificações como indica esquematicamente a Figura 2.3.2.2, possibilitando melhores condições de tráfego e segurança ao pedestre e um traçado mais favorável a esta via.

A R. Edmundo Visco, apesar de ser a continuidade da R. das Pedrinhas terá uma seção com 9,0 metros de via operando com 1 faixa/sentido, mais uma faixa para estacionamento e 2,0 metros de passeio público. Foi necessário adotar essa seção viária devido o alto grau de adensamento lindeiro.

Dentro do grupo das vias coletoras utilizadas para o acesso ao setor, está a R. Curió que proporciona acesso ao conjunto habitacional Mirante do Periperi apresentando uma faixa de domínio variando de 12,0 a 15,5 metros. Com essa característica física foi possível propor uma melhoria de largura da via com 9,0 metros e 2,0 metros de passeio, sendo necessário desapropriar apenas os recuos de poucos imóveis para implantá-la.

A R. da Glória com largura de via de 4,0 a 7,0 metros e faixa de domínio de 6,0 a 10,0 metros, e R. Walter Almeida com largura de via de 6,5 a 9,6 metros e faixa de domínio de 11,0 a 15,5 metros, apesar de configurar estrangulamentos na capacidade viária deverão permanecer com as atuais características porque envolvem grande número de desapropriações, tanto de recuos de imóveis quanto de edificações, sendo que futuramente deverão tornar-se vias locais após a implantação de Ligação Periperi/BA 528.

2.3.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Para uma **situação a curto prazo**, a SMTU e a CPE prevêem a operação do trem remodelado com o sistema de integração do transporte coletivo municipal sobre pneus. Portanto, propõe-se como melhoria viária a adoção, em todas as vias do sistema coletor, de uma largura de via de no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.3.2.1.

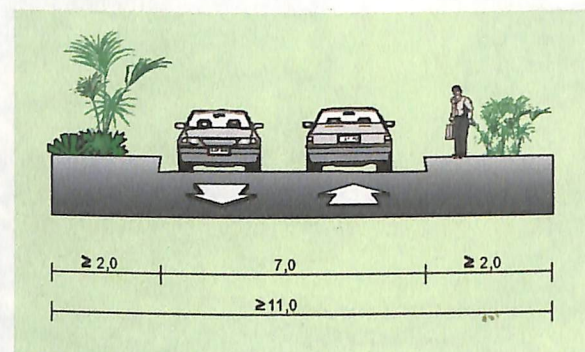


Figura 2.3.2.1

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento induzido pelas implementações urbanas propostas para o setor como o empreendimento associado à estação Periperi e ao terminal intermodal e as novas vias, propõe-se melhorias reservando maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento induzido pelo uso do solo lindeiro que poderá intensificar o uso por atividades terciárias, hoje já existente em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Na Figura 2.3.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem das vias estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

As melhorias propostas para este setor, visam permitir este acesso, com prioridade aos pedestres e transporte coletivo de pequeno porte, estimular o turismo oferecendo condições de acessibilidade aos equipamentos comunitários previstos, melhorias nas vias coletoras que interligam os bairros e os acessos a atividades peculiares de Periperi.

O uso do solo nesta região é predominantemente residencial, com atividade terciária de pequeno e médio porte acontecendo em torno das ruas Laura Domingos da Costa, Domingos Pires, Edmundo Visco e Pedrinhas (trecho entre R. Domingos Pires e R. Dr. Walter Almeida).

A proposta de melhoria para as vias analisadas neste setor baseou-se no seguintes pontos: condições atuais da via em termos de largura e faixa de domínio, uso do solo lindeiro e utilização pelo transporte coletivo, propondo-se portanto "seções -tipo" adequadas às características de cada uma delas. A Figura 2.3.2.2 caracteriza cada uma das proposições.

No grupo das vias coletoras que servem de apoio ao transporte coletivo e atravessam áreas ainda pouco adensadas porém com potencial para futuro adensamento, e que possuam recuo dos imóveis livres para a implantação de vias com faixa de domínio de 15,5 metros, adotou-se uma seção de pista com 11,5 metros para 1 faixa de rolamento/sentido, oferecendo estacionamentos dois lados da via e passeios públicos com 2,0 metros, como por exemplo a R. das Pedrinhas (da R. Curió até BA 528).

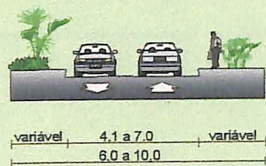
Para um segundo trecho da R. das Pedrinhas (entre R. Domingos Pires e R. Curió), a seção proposta é a mesma do trecho anterior, porém, neste caso, esta melhoria envolve, além de desapropriação de recuos dos imóveis, a desapropriação de algumas edificações como indica esquematicamente a Figura 2.3.2.2, possibilitando melhores condições de tráfego e segurança ao pedestre e um traçado mais favorável a esta via.

A R. Edmundo Visco, apesar de ser a continuidade da R. das Pedrinhas terá uma seção com 9,0 metros de via operando com 1 faixa/sentido, mais uma faixa para estacionamento e 2,0 metros de passeio público. Foi necessário adotar essa seção viária devido o alto grau de adensamento lindeiro.

Dentro do grupo das vias coletoras utilizadas para o acesso ao setor, está a R. Curió que proporciona acesso ao conjunto habitacional Mirante do Periperi apresentando uma faixa de domínio variando de 12,0 a 15,5 metros. Com essa característica física foi possível propor uma melhoria de largura da via com 9,0 metros e 2,0 metros de passeio, sendo necessário desapropriar apenas os recuos de poucos imóveis para implantá-la.

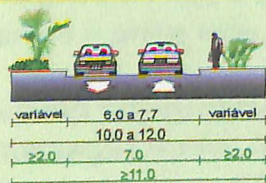
A R. da Glória com largura de via de 4,0 a 7,0 metros e faixa de domínio de 6,0 a 10,0 metros, e R. Walter Almeida com largura de via de 6,5 a 9,6 metros e faixa de domínio de 11,0 a 15,5 metros, apesar de configurar estrangulamentos na capacidade viária deverão permanecer com as atuais características porque envolvem grande número de desapropriações, tanto de recuos de imóveis quanto de edificações, sendo que futuramente deverão tornar-se vias locais após a implantação de Ligação Periperi/BA 528.

R. da Glória



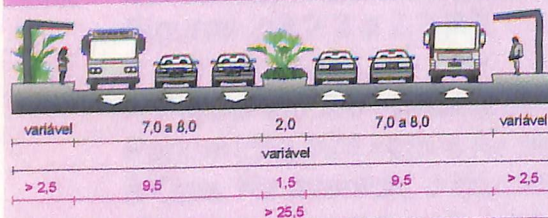
- Via existente a permanecer, pois no futuro será via local com a implantação de ligação Periperi / BA 528 prevista

R. Domingos Pires R. Laura Domingos da Costa



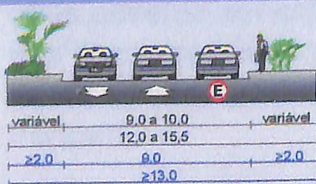
- Alargar a via para melhorar a acessibilidade do setor Periperi
- Utilizar o recuo dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

Melhoria da Av. Suburbana de Plataforma até Periperi



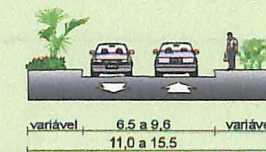
- Alargar a via utilizando os recuos dos imóveis existentes, internos à faixa de domínio
- A faixa do ônibus poderá ser intercalada com (E)

R. Edmundo Visco (da Av. Suburbana até R. Domingos Pires)



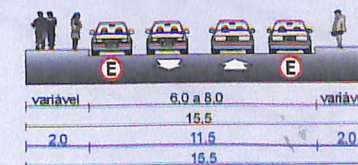
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Periperi e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo dos imóveis para alargamento e desapropriação pontual de edificações

R. Dr. Walter Almeida



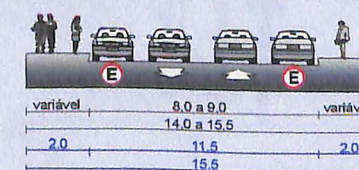
- Via existente a permanecer, pois no futuro será via local com a implantação de ligação Periperi / BA 528 prevista

R. das Pedrinhas (da R. Curió até BA-528) ②



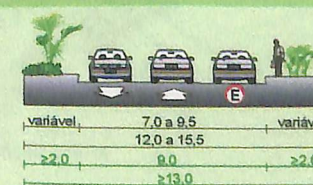
- Alargar a via para melhorar o acesso ao setor
- Utilizar o recuo dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

R. das Pedrinhas (da R. Domingos Pires até R. Curió) ①

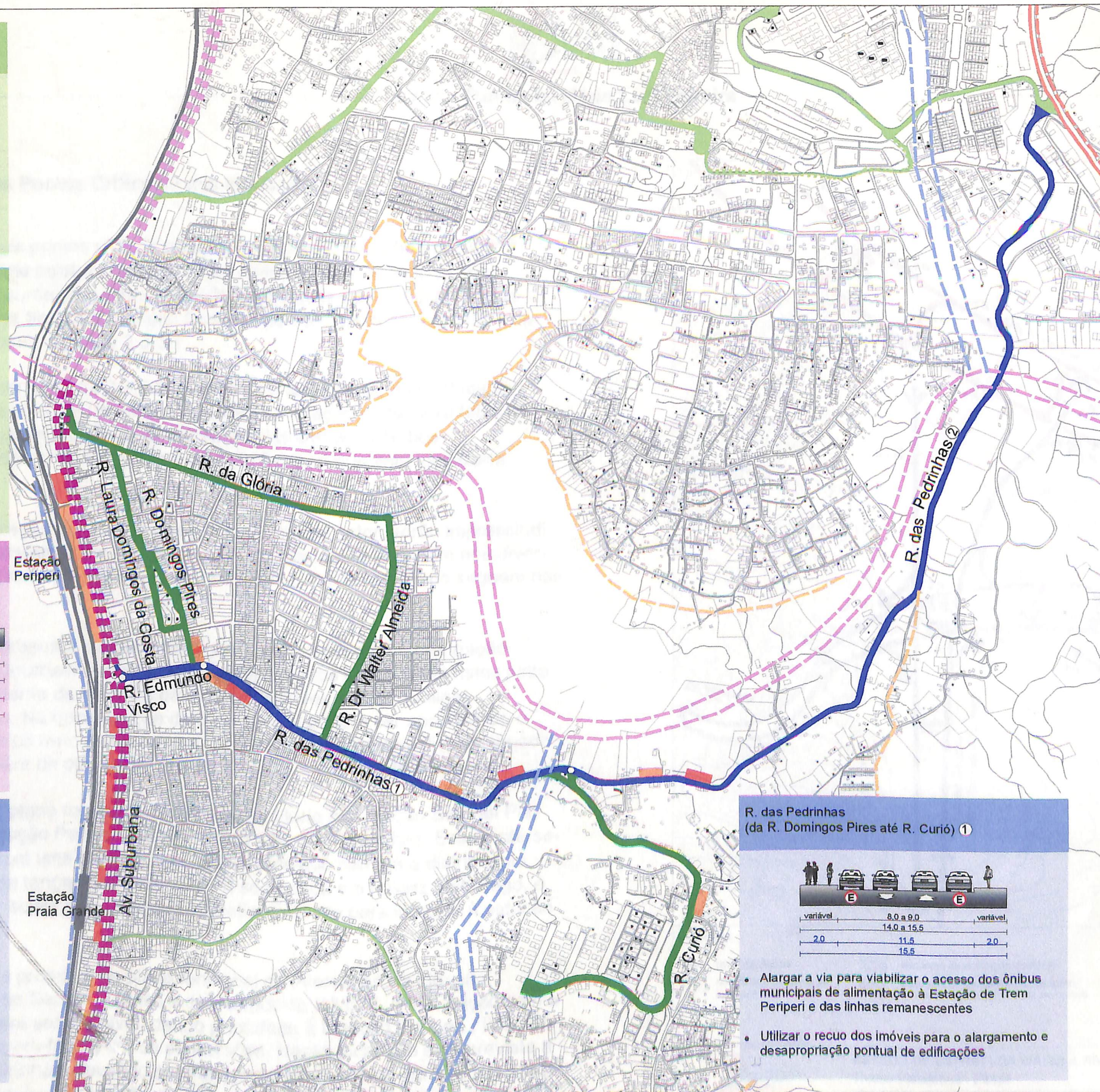


- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Periperi e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

R. Curió

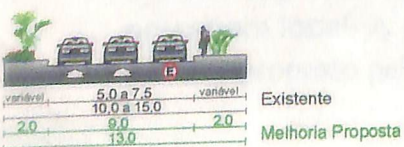


- Alargar a via para melhorar o acesso ao setor
- Desapropriação pontual de recuos para o alargamento



E:\SLD\03\REL2\FIGURAS\MV-PERIPERI.CDR

Legenda :



Macroestrutura Viária Prevista
Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Desapropriação de Edificações
Desapropriação de Recuos

Nota : - Em todas as vias existentes deverão ser construídos os passeios públicos, conforme a seção proposta

- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.

Classificação Viária

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II
Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias Setor Periperi

Escala

s/escala

Norte

Data
dezembro/98

Figura
2.3.2.2

2.3.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

No setor Periperi, os principais pontos críticos estão na própria Av. Suburbana e junto à interseção com o sistema viário coletor, caracterizados atualmente no acesso às ruas Edmundo Visco e Glória e, futuramente nas interseções das novas vias como a Ligação Periperi/BA 528 e as Ligações Setoriais Planalto Real/Periperi e Coutos com as vias existentes e entre elas, como mostra a Figura 2.3.3.1.

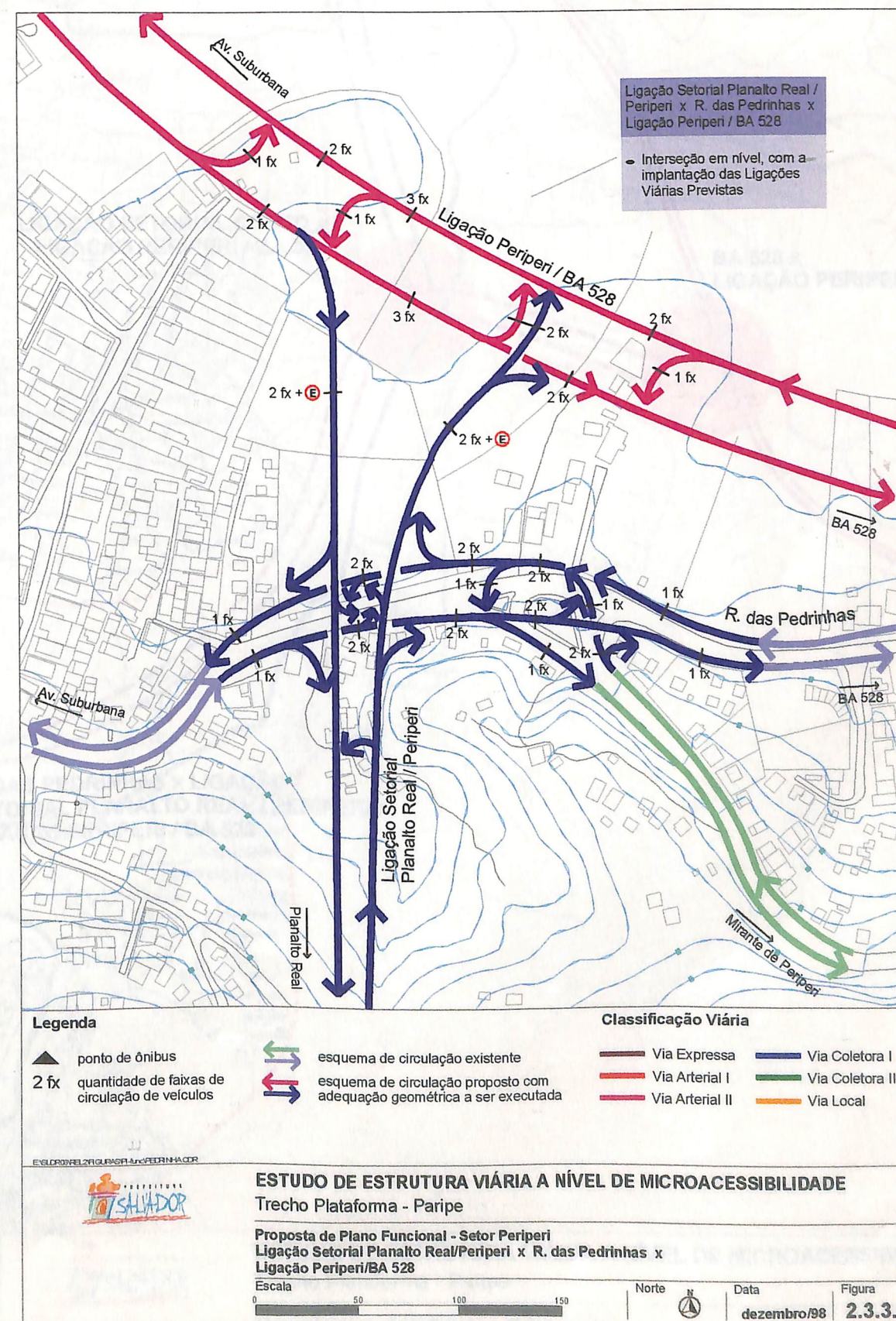
A curto prazo, como apresenta a Figura 2.3.3.2, propõe-se a adequação geométrica da interseção da Av. Suburbana com a R. da Glória associada à criação da terceira faixa de rolamento na avenida, a fim de proporcionar a integração das linhas de ônibus alimentadoras do sistema rodo-ferroviário junto à estação Periperi que está localizada lindeira à avenida.

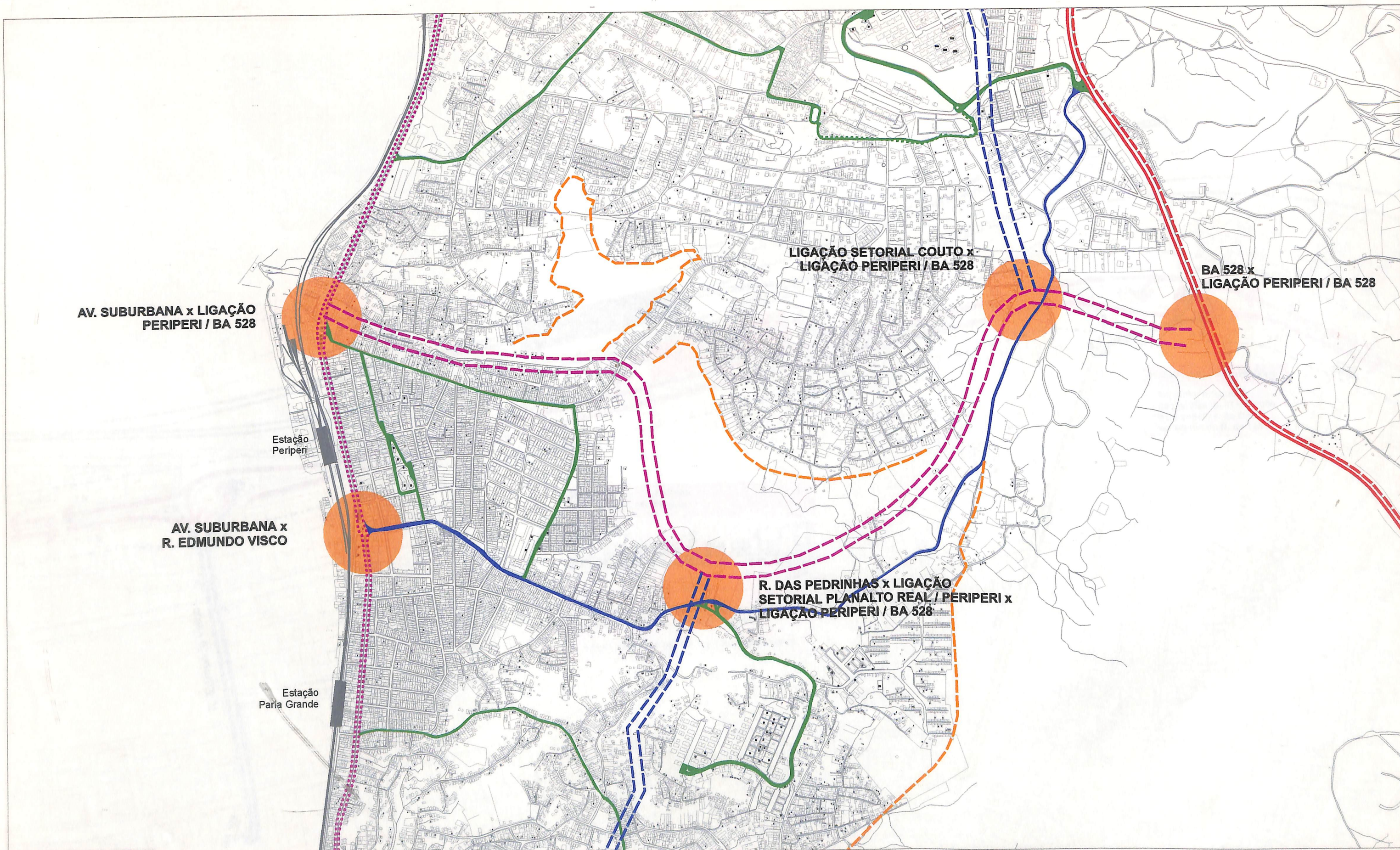
A longo prazo, com a implantação das novas vias previstas para o setor, serão imprescindíveis que as conexões dessas vias, entre elas e com as vias existentes, atendam aos diversos fluxos veiculares, garantindo que esses fluxos não sejam conflitantes, como seguem nas Figuras 2.3.3.3 a 2.3.3.5.

A Figura 2.3.3.3 indica uma proposta de plano funcional da conexão da futura Ligação Periperi/BA 528 com a Av. Suburbana e o acesso ao equipamentos urbanos previstos junto à Orla. Na avenida, o cruzamento da nova via deverá ter desnível, prevendo alças direcionais para a articulação. Na transposição da linha férrea, poderá ser aproveitado o morro existente, onde a linha do trem está em túnel, com tratamento paisagístico adequado para não ferir a paisagem, além de possibilitar a conexão com a via de orla proposta.

A Figura 2.3.3.4 apresenta o plano funcional da articulação viária da Ligação Setorial Planalto Real/Periperi com a Ligação Periperi/BA 528 e com a R. das Pedrinhas. Essas interseções deverão ser em nível, com uma configuração geométrica que permita a distribuição dos fluxos veiculares de forma tangencial, garantindo a segurança e a fluidez do tráfego, e ao mesmo tempo poderá dar suporte ao transporte coletivo previsto para integrar à estação Periperi.

A Figura 2.3.3.5 caracteriza a proposta de plano funcional da interseção da Ligação Periperi/BA 528 com a Ligação Setorial Coutos e com a rodovia BA 528. A interseção com a Ligação Setorial Coutos deverá ser em nível, dando prioridade à Ligação Periperi / BA 528, mesmo com a criação da terceira faixa para as conversões. Nesse local não está prevista a articulação com a R. das Pedrinhas, devendo ser transposta em desnível. Junto à BA 528 a configuração apresentada prevê a duplicação da rodovia, sendo que a interseção deverá ser em desnível, aproveitando a topografia existente que possibilitará sua integração na paisagem local. A título de referência, a Figura 2.3.3.6 mostra o itinerário das linhas de transporte coletivo proposto pela SMTU para integração com o trem do Subúrbio.





E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IPC-PERIPERI.CDR

Legenda



Pontos Críticos



Macroestrutura
Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II

Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local

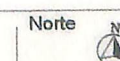


ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor Periperi

Escala

s/ escala



Data
dezembro/98

Figura
2.3.3.1

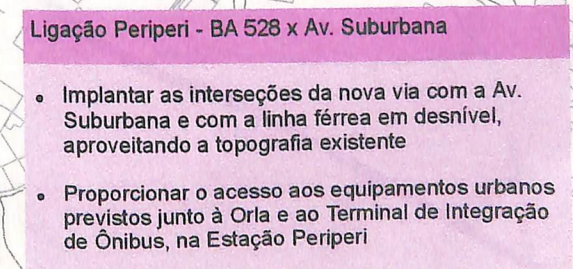
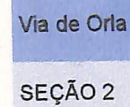
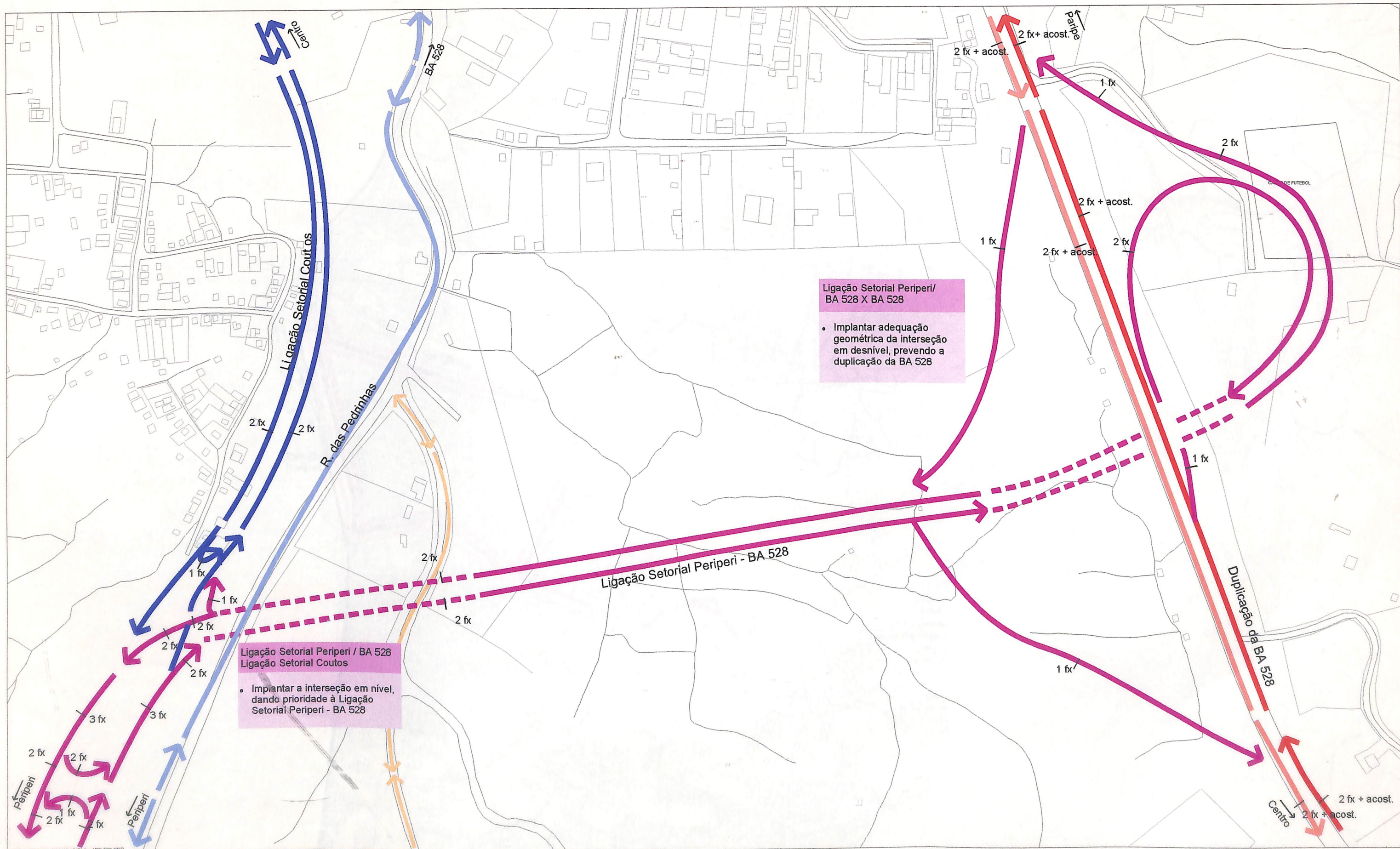


Figura
2.3.3.3



Legenda

▲ ponto de ônibus

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

↔ esquema de circulação existente

↔ esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

— Via Expressa	— Via Coletora I
— Via Arterial I	— Via Coletora II
— Via Arterial II	— Via Local

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Coutos

BA 528 X Ligação Setorial Periperi/ BA 528

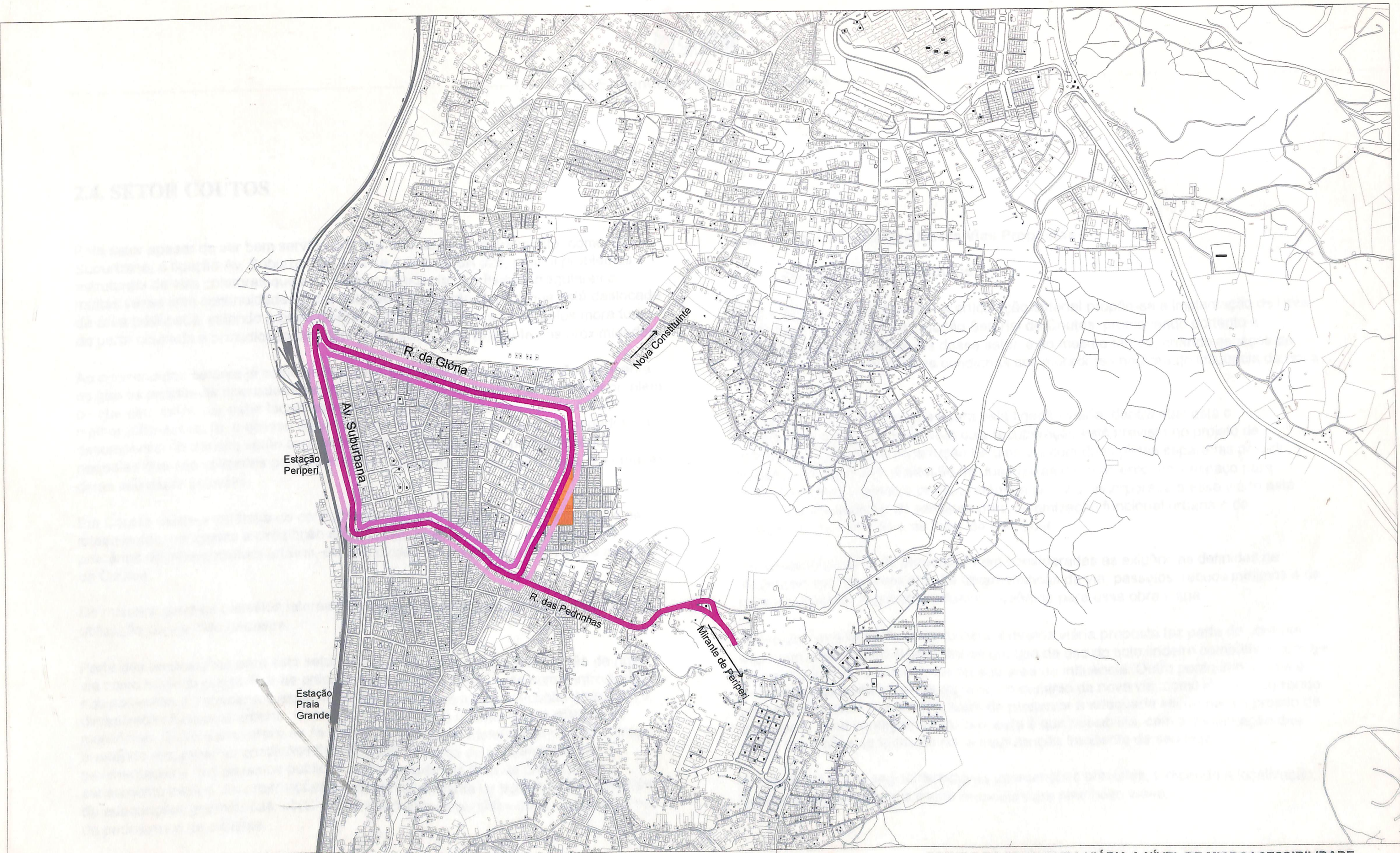
Ligação Setorial Periperi/ BA 528 X Ligação Setorial Coutos

Escala 0 50 100 150

Norte

Data dezembro/98

Figura 2.3.3.5



Legenda

- Mirante de Periperi - Estação Periperi
- Periperi - Estação Periperi
- Nova Constituinte - Estação Periperi

Fonte: SMTU, setembro/98

E:\VLD\03\REL2\FIGURAS\T-PERIPERI.COR



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Itinerários das Linhas Alimentadoras
Estação Periperi

Escala

s/escala

Norte



Data

dezembro/98

Figura

2.3.3.6

2.4. SETOR COUTOS

Este setor apesar de ser bem servido por vias arteriais, perimetralmente, como a Av. Suburbana, a ligação Av. Suburbana/BA 528 e a própria BA 528, possui problemas estruturais de vias coletoras que apresentam características físicas irregulares e muitas vezes sem continuidade. Outra questão é a estação Coutos que está deslocada da área adensada, estando à beira da orla, e além disso seu acesso pelos moradores da parte ocupada é prejudicado pela topografia acentuada existente nas proximidades.

Ao contrário dos setores já comentados, a Av. Suburbana neste trecho não apresenta os graves problemas operacionais detectados, pois o volume de trânsito é menor, além de que este setor, por estar localizado internamente a vias de maior porte e com melhor infra-estrutura, o acesso externo é mais favorável. As maiores dificuldades no desempenho do trânsito estão concentradas nas vias coletoras, principalmente naquelas que são utilizadas pelo sistema de transporte coletivo por ônibus, pois muitas delas são muito estreitas.

Em Coutos existe a carência de continuidade das vias coletoras de ligação entre os loteamentos, obrigando a circulação em vias sem pavimentação e em condições precárias de infra-estrutura urbana, como é o caso do acesso de Vista Alegre ao Alto de Coutos.

De maneira geral os passeios laterais são inexistentes ou descontínuos, induzindo à utilização da via pelo pedestre.

Parte das proposições para este setor estão fundamentadas em construção de nova via como meio de possibilitar as articulações setoriais, juntamente com a introdução de equipamentos e tratamentos específicos que promovam a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, levando-se em conta as necessidades diárias dos moradores. Outra parte refere-se às melhorias viárias da maioria das vias existentes, buscando recuperar as condições físicas, dado o estado de precariedade da pavimentação e dos passeios públicos, como também da falta de drenagem e saneamento básico. As proposições abrangem igualmente os pontos críticos através de adequações geométricas, objetivando solucionar os conflitos de fluxos veiculares, de pedestres e de ciclistas.

2.4.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Setorial de Coutos

Com o objetivo de estabelecer a articulação setorial propõe-se a implantação de obra viária para proporcionar a Ligação Setorial de Coutos, promovendo portanto a acessibilidade aos moradores desse setor, e ao mesmo tempo, criando espaços de convívio voltado às atividades cotidianas dos moradores na área de influência da nova via.

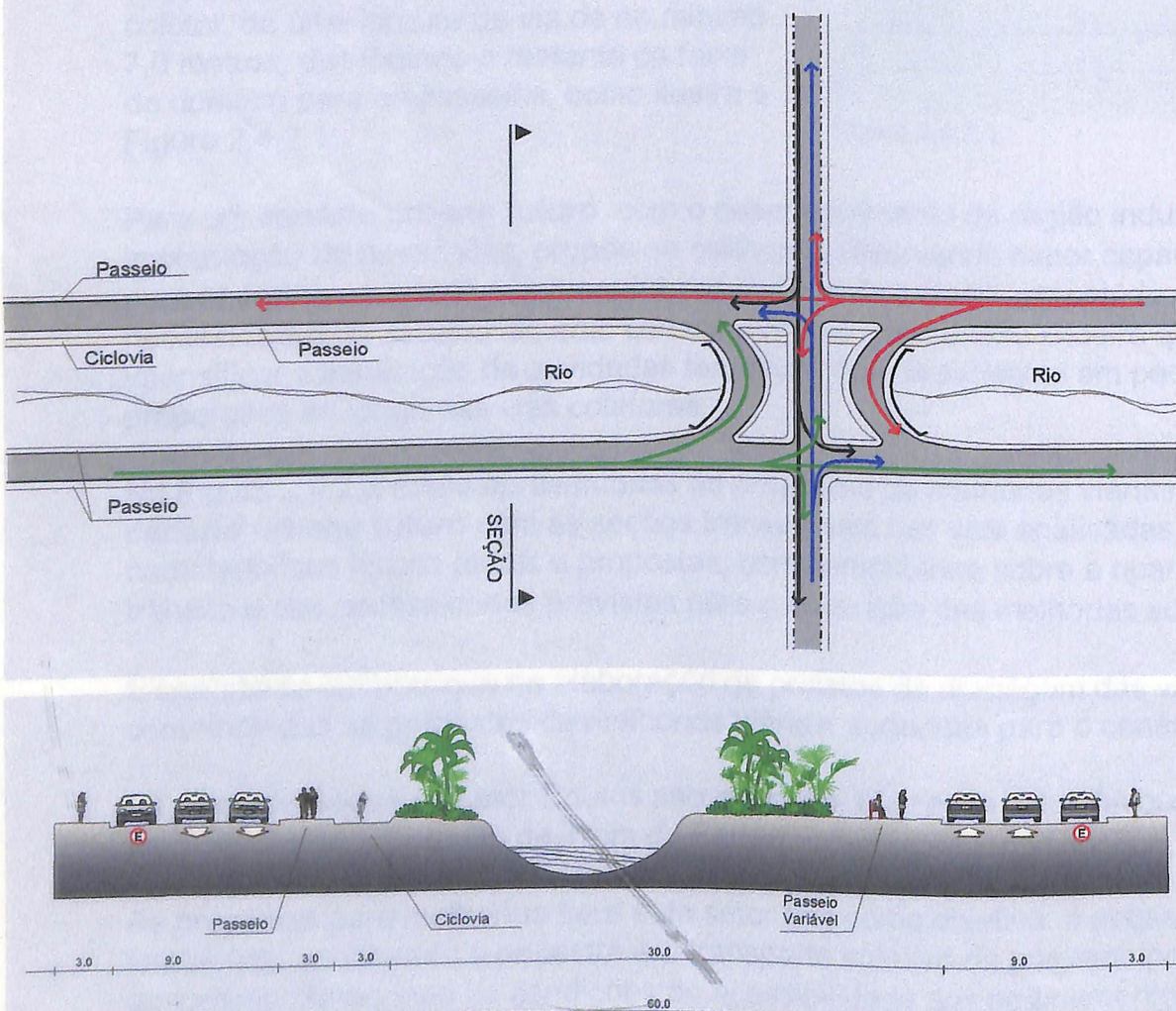
Propõe-se uma série de ações para esta ligação viária, dentre elas está o aproveitamento do fundo do vale cuja recuperação está prevista no projeto de drenagem, integrado à construção de uma via com duas pistas separadas pelo rio. Sugere-se neste caso, a adoção de duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público, além de ciclovia. Incorporada a esse viário está prevista a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana e de equipamentos culturais e de lazer de uso local.

No desenvolvimento da proposta foram consideradas as exigências definidas na legislação em vigor, referente às características da via, passeios, recuos mínimos e da faixa de domínio, segundo a categoria definida para essa obra viária.

Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta faz parte do controle esperado, assim como a garantia de um tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência. Outro ponto importante é evitar a apropriação indevida da faixa de domínio da nova via, como já vem ocorrendo em alguns trechos vistoriados, além de preservar a adequada seção para o projeto de drenagem. Uma vantagem nesta proposta é que possibilita, com a implantação das pistas em ambos os lados do rio, a manutenção freqüente de seu leito.

A Figura 2.4.1.1, a seguir destaca as intervenções previstas, indicando a localização, uma interseção típica e a seção proposta para este novo viário.

Ligação Setorial Coutos



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\VN-COUTOS.CDR

Legenda:

Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Macroestrutura Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II
Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Vias Novas Setor Coutos

Escala

s/escala

Norte



Data
dezembro/98

Figura
2.4.1.1

Duplicação da BA-528
(da BR-324 até o limite de município)

- Prever a duplicação da Rodovia, de acordo com o Departamento de Estradas e Rodagem da Bahia

Duplicação da Ba-528

2.4.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Para uma **situação a curto prazo**, a SMTU e a CPE prevêem a operação do trem remodelado com o sistema de integração do transporte coletivo municipal rodoviário. Portanto, propõe-se como melhoria viária a adoção, em todas as vias do sistema coletor, de uma largura de via de no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.4.2.1.

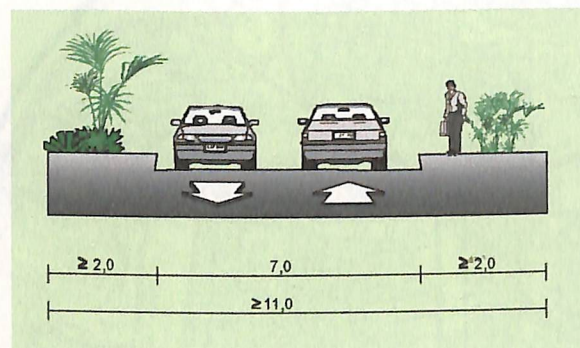


Figura 2.4.2.1

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento da região induzido pela implantação de novas vias, propõe-se melhorias reservando maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento consequente do uso do solo lindeiro que poderá intensificar a instalação de atividades terciárias, hoje já existente em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Na Figura 2.4.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem das vias estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

As vias analisadas no setor Coutos são em parte, utilizadas pelos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem de Paripe.

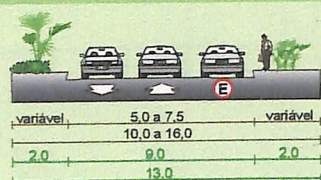
As propostas para melhorias para este setor tem como objetivo: o acesso à estação ferroviária, priorizando o pedestre e o transporte coletivo de pequeno porte; dar ênfase ao turismo oferecendo as condições de acessibilidade aos equipamentos comunitários previstos para este setores próximos; tratamento às vias coletoras que fazem a interligação dos bairros e servem de acesso a locais onde existem atividades características das regiões.

O uso do solo neste setor caracteriza-se principalmente por residencial e atividade terciária descontínua de pequeno porte, existindo entorno do terminal de ônibus uma concentração dessas atividades de pequeno e médio porte.

A análise feita nas vias selecionadas neste setor teve como base os seguintes parâmetros: faixa de domínio e largura das vias, uso do solo lindeiro e apoio ao transporte coletivo gerando propostas de "seção tipo" adequadas às características de cada uma delas.

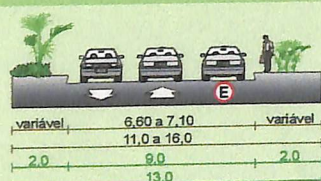
Poucas são as possibilidades de melhoria viária neste setor, pois em geral as faixas de domínio existentes permitem apenas o realinhamento da largura da via para a padronização da calha viária, como as vias de acesso à Fazenda Coutos e as vias próximas ao terminal de ônibus de Alto de Coutos. Apenas nas vias de acesso à Vista Alegre é que foi possível propor aumento de capacidade. Outras melhorias envolveriam desapropriações substanciais, tornando as proposições inviáveis.

R. Tirana
R. Cabul



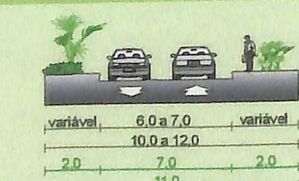
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilizar recuos dos imóveis para alargamento e desapropriação de uma única edificação

R. Jubiabá



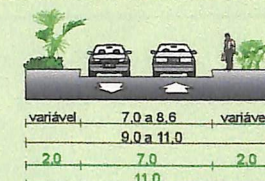
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificação

R. "Q"
R. 2 de Julho



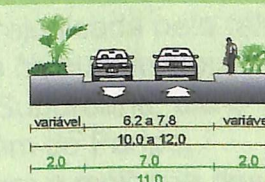
- Alargar a via para viabilizar o acesso ao setor
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

Rua A (Fazenda Coutos)
Rua B
Rua D



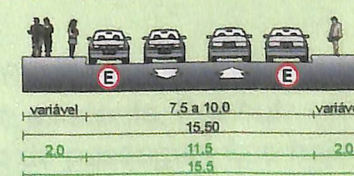
- Alargar a via para viabilizar o acesso ao setor
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento, desapropriação pontual de edificações

R. "E"



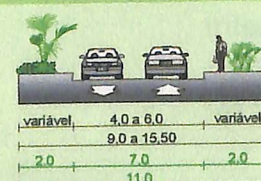
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento, desapropriação de algumas edificações

R. "A" (Vista Alegre)



- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Não envolve nenhum tipo de desapropriação

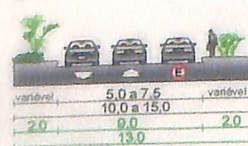
Ligação Alto de Coutos/ Vista Alegre



- Alargar a via para melhorar o acesso ao setor
- Utilizar o recuo dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificação

E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\MV-COUTOS.CDR

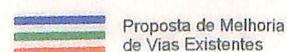
Legenda :



Existente
Melhoria Proposta

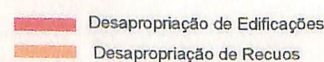


Macroestrutura
Viária Prevista



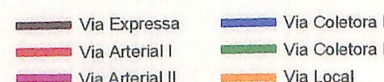
Proposta de Melhoria
de Vias Existentes

Classificação Viária



Nota : - Em todas as vias existentes deverão ser construídos os passeios públicos, conforme a seção proposta

- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Coutos

Escala

s/escala

Norte



Data
dezembro/98

Figura
2.4.2.2

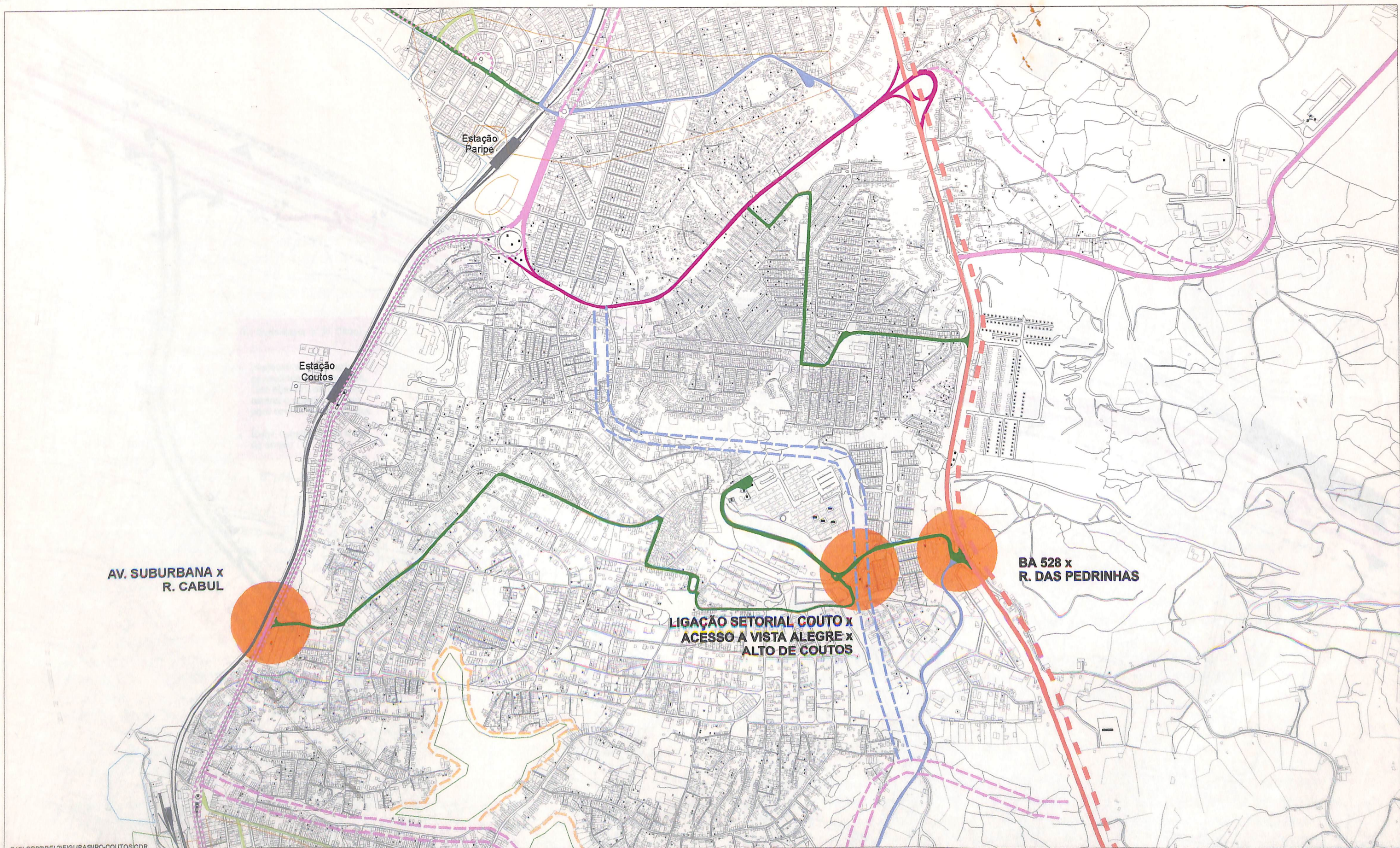
2.4.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

A Figura 2.4.3.1 mostra as interseções viárias onde estão sendo propostos os planos funcionais de circulação a fim de melhorar a acessibilidade ao Setor, junto à Av. Suburbana x R. Cabul, rodovia BA 528 x R. das Pedrinhas e Ligação Setorial Coutos x acesso à Vista Alegre e Alto de Coutos.

Em Coutos, a interseção da Av. Suburbana com a R. Cabul está prejudicada pela falta de abertura do canteiro central na avenida, obrigando as linhas de ônibus de Coutos com destino ao Centro percorrerem caminhos negativos, pela Av. Suburbana, até o retorno existente, defronte à estação, assim como as linhas que vêm de Paripe, utilizam o retorno junto à R. da Glória para chegarem a Coutos. Para a melhoria desse acesso foi proposta, na Figura 2.4.3.2, a priorização da conversão à esquerda da R. Cabul para a Av. Suburbana tendo em vista que o volume de ônibus para o sentido Centro é mais significativo e poderá trazer grande benefício aos usuários, ainda que seja necessária a reconfiguração geométrica do cruzamento envolvendo a construção de um muro de arrimo.

Na Figura 2.4.3.3 estão caracterizadas as propostas de plano funcional de circulação da articulação viária da rodovia BA 528 x R. das Pedrinhas e Ligação Setorial Coutos x acesso à Vista Alegre e Alto de Coutos.

Atualmente a configuração da interseção entre a rodovia BA 528 e R. das Pedrinhas é bastante precária, necessitando uma readequação da geometria existente. Por outro lado, com a implantação da Ligação Periperi / BA 528, o tráfego de passagem que hoje utiliza a R. das Pedrinhas será absorvida pela nova via proposta na macroestrutura viária da Região do Subúrbio, o que irá reduzir sensivelmente as conversões nessa interseção. Mesmo assim, é importante que se implante uma adequação geométrica para canalizar os diversos fluxos veiculares, considerando também a futura duplicação da rodovia.



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IPC-COUTOS\CDR

Legenda



Pontos Críticos



Macroestrutura
Viária Prevista

Classificação Viária

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice nos Pontos Críticos
Setor Coutos

Escala

s/escala

Norte



Data

dezembro/98

Figura

2.4.3.1

2.5. SETOR PARIPE

Este setor abrange duas áreas distintas do Subúrbio Ferroviário: a região de Paripe propriamente, já consolidada, apresentando vias pavimentadas e uma concentração de atividades terciárias de médio porte nas proximidades da estação de trem; e a região de Expansão de Paripe (mais acima e abrangendo São Tomé de Paripe), com algumas áreas adensáveis, limitada pela rodovia BA 526, principal acesso à Base Naval de Aratu, e pelo INEMA, com construções precárias e vias sem pavimentação, existindo inclusive valas de água servidas a céu aberto, devido à falta de drenagem e de saneamento. Essa região pouco adensada, apesar de não contar praticamente com infra-estrutura, vem mantendo em São Tomé de Paripe sua característica peculiar que é a utilização da faixa costeira como balneário turístico, conforme hábito da população mais abastada, que procurava estas praias para seu lazer.

Em Paripe o sistema viário coletor está estruturado radialmente em relação ao subcentro e, em geral, por ser uma área mais plana e manter atividades terciárias entorno da estação de trem, o fluxo considerável de pedestres e ciclistas conflita com o tráfego de veículos.

As vias coletoras do tipo I configuradas pela R. Almirante Tamandaré e Av. São Luís que ligam, respectivamente com a BA 528 e BA 526, operam com uma faixa de rolamento por sentido e apresentam pavimentação porém, quase sempre sem o calçamento do passeio público. A R. Almirante Tamandaré estrutura o lado leste de Paripe e a Av. São Luís tangencia os loteamentos no lado oeste de Paripe, com seu traçado paralelo à linha do trem.

As vias coletoras do tipo II estão no lado oeste de Paripe, em direção a São José de Paripe, caracterizadas pelas ruas Eduardo Dotto e Iriguaçu que possuem trechos sem pavimentação nem passeio público. No caso da R. Eduardo Dotto o pavimento é danificado pelo avanço da maré e portanto deveria ser destinada para o uso local. Os arruamentos existentes no setor oeste de Paripe são, em geral, absolutamente sem nenhuma infra-estrutura, inclusive com o esgoto a céu aberto ao longo das vias. Por ser uma área de expansão urbana ainda possibilita um planejamento viário que defina a futura estrutura do sistema, considerando as vias existentes.

Em São Tomé de Paripe, o sistema viário está estruturado basicamente por vias que delimitam o bairro, caracterizado por vias do tipo arterial II e coletora II. A rodovia BA 526 definida como arterial II, é praticamente a única via de acesso dessa região, inclusive utilizada pelo transporte público de passageiros por ônibus. A R. Santa Justina e a Ladeira do Tororó enquadradas na categoria de vias coletoras II, fazem ligação do bairro com a rodovia BA 526, e a R. Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro também classificada

como coletora II, com traçado adjacente à Orla, desempenha a distribuição das viagens geradas pelo uso do solo lindeiro com atividades terciárias.

A seguir são apresentadas as propostas por tipo de intervenção (construção de novas vias, melhoria das vias existentes e tratamento de pontos críticos), caracterizando em cada caso, as respectivas funções, tipo de ação e os controles necessários baseados nas peculiaridades desse setor.

2.5.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

Com a função de desempenhar a articulação regional estão propostas duas diretrizes de novas vias, caracterizadas pelas obras viárias de prolongamento da Av. Suburbana até as rodovias BA 528 e BA 526 e a continuidade da via do Bronze até a conexão com a Ligação Av. Suburbana/BA 528. A Figura 2.5.1.1 apresenta as características dessa proposições.

Para exercer a função de articulação setorial também está proposta uma nova via na área de expansão urbana de Paripe, para possibilitar a estruturação da futuros adensamentos, cujo objetivo é o planejamento da futura urbanização atendendo às necessidades das comunidades dos setores habitacionais e adequando-a às atividades cotidianas dos moradores na área de influência.

Propõe-se ainda, para este setor de expansão urbana, a construção de uma via coletora destinada à articulação interna aos bairros que deverá alimentar a via setorial proposta.

A Figura 2.5.1.2 caracteriza as propostas de vias novas na área de expansão de Paripe, apresentando a localização da intervenção viária proposta, juntamente com a caracterização de uma interseção típica e a seção correspondente.

• Prolongamento da Av. Suburbana até BA 528 e 526

A construção do prolongamento da Av. Suburbana até BA 528 e 526 deverá promover a articulação regional, dando continuidade à sua função de eixo principal de acesso da região, ao mesmo tempo em que possibilitará a organização do trânsito no subcentro de Paripe. A execução desta obra viária deverá trazer um grande benefício ao transporte coletivo e uma possibilidade de descentralizar as integrações intermodais no subcentro de Paripe, pois sugere-se a extensão da linha de trem Calçada/Paripe até a área da rodovia BA 528 para que futuramente ocorra a integração das linhas de ônibus metropolitanos ao trem

do Subúrbio, associada a um empreendimento comercial interligando o terminal de ônibus à estação de trem proposta.

A ação proposta é a construção de uma via, aproveitando a faixa paralela à linha de trem que tem uso do solo irregular e deteriorado, com características físicas semelhantes ao trecho existente, duas pistas separadas por canteiro central possuindo, por sentido, duas faixas de rolamento. Para o estacionamento dos veículos e acessibilidade aos imóveis lindeiros, sugere-se a implantação de uma pista local, além de um amplo passeio público. Deverão ser previstas as adequações geométricas da conexão das rodovias BA 528 e BA 526, hoje inadequada com problemas de segurança de trânsito, compatíveis com as instalações a longo prazo do Terminal de Ônibus Metropolitano e da futura Estação Ferroviária, ambos propostos neste estudo, conforme ilustrado no item 2.5.3. – Adequação Viária dos Pontos Críticos, adiante.

O controle deverá assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta, assim como estabelecer uma política de utilização da faixa de domínio e do uso do solo lindeiro à via.

• Continuidade da Via do Bronze

Com o objetivo de proporcionar ligações regionais propõe-se também a construção da Continuidade da Via do Bronze, tendo por funções básicas promover a articulação direta da Via do Bronze existente, com a Av. Suburbana em Paripe, sem interferir no tráfego da BA 528 e consequentemente reduzir o risco de acidentes de tráfego, com a separação do trânsito rodoviário do urbano.

A ação proposta envolve a construção de uma via de fundo de vale, interligando a Via do Bronze à Ligação da Av. Suburbana com a BA 528. Como características físicas esta nova via deverá ter duas pistas separadas pelo rio e duas faixas por sentido de direção, possibilitando, junto à margem do rio, a implantação de amplos passeios conjugados com tratamento paisagístico. Complementando essa intervenção será necessário adequar a conexão com o acesso à BA 528 com a previsão de sua duplicação, a fim de oferecer novas opções de ligações, com maior conforto e segurança aos motoristas.

O controle previsto é de assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta, evitando assim possíveis invasões por parte da população, bem como garantir a limpeza e manutenção do leito do rio.

• Ligação Setorial da Área de Expansão Urbana de Paripe

Para permitir maior articulação interna ao setor propõe-se a construção de nova via de

Ligação Setorial de Paripe, tendo por função interligar as vias coletoras existentes e ainda ter o papel estrutural nesta área com potencial para a expansão urbana. Cabe destacar que esta via deverá permitir o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos e, simultaneamente, promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas da população. Além disso, a articulação viária apoiada de um lado na Av. São Luiz e, de outro na R. Santa Filomena modifica o sistema radio-concêntrico das vias de penetração existentes no setor, aliviando assim o trânsito no subcentro.

Propõe-se o aproveitamento de uma trilha existente, implantando no local uma via com duas pistas separadas por canteiro central, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público. Conjugado a essa solução sugere-se a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana local e de equipamentos culturais e de lazer de uso local (por exemplo a instalação de um mirante para observação panorâmica da orla marítima).

O controle deverá assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta e evitar a apropriação indevida dessa faixa na nova via. Outro ponto importante é que o controle seja estendido ao tipo de uso do solo lindeiro, de forma que este seja compatível com as características do uso existente na sua área de influência.

No desenvolvimento da proposta foram consideradas as exigências definidas na legislação em vigor, referente às características da via, passeios, recuos mínimos e da faixa de domínio, segundo a categoria definida para essa obra viária.

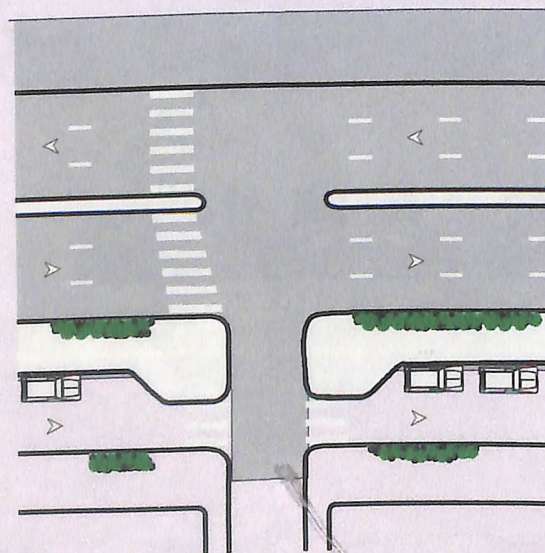
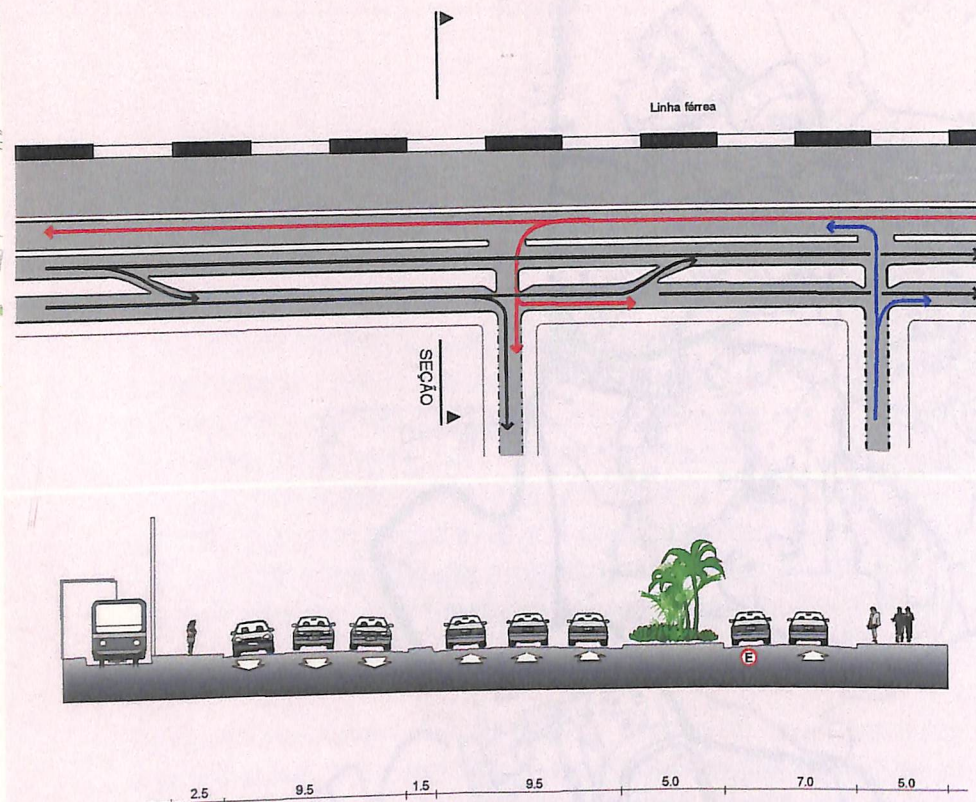
• Nova Via Coletora da Área de Expansão Urbana de Paripe

Destinada à articulação interna prevê-se a implantação de nova via coletora, tendo por objetivo a estruturação da futura urbanização da área existente em Paripe com potencial para expansão urbana.

A ação deverá envolver a construção de vias coletoras de pista simples, com pelo menos uma faixa de circulação por sentido, mais duas faixas destinadas ao estacionamento de veículos junto ao meio fio, e a implantação dos passeios públicos.

Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta é o controle esperado para se garantir a acessibilidade dessa área, principalmente em razão do seu futuro adensamento. Na Figura 2.5.1.2, já comentada anteriormente, são apresentadas as características básicas dessa nova ligação viária.

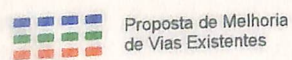
Prolongamento da Av. Suburbana até BA 526 e BA 528



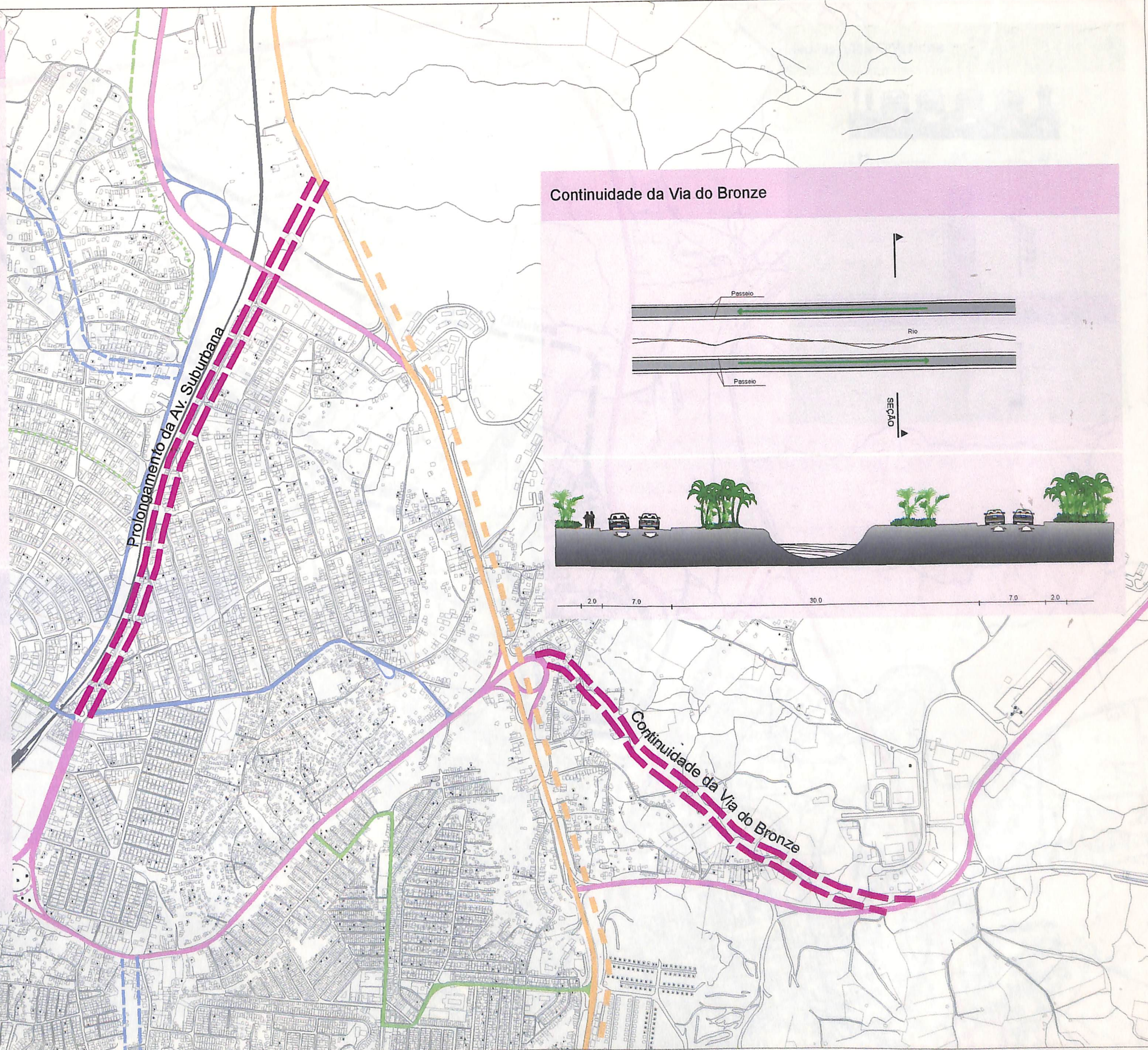
Estação Coutos

E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\VN-PARPE.CDR

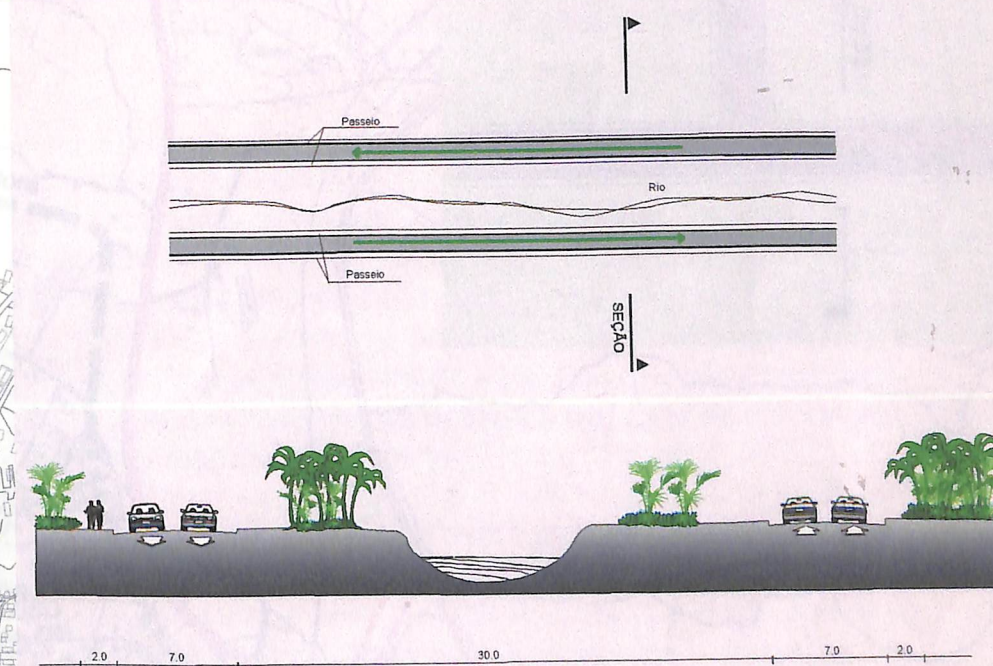
Legenda :



Classificação Viária



Continuidade da Via do Bronze



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias Setor Paripe

Escala

s/escala

Norte

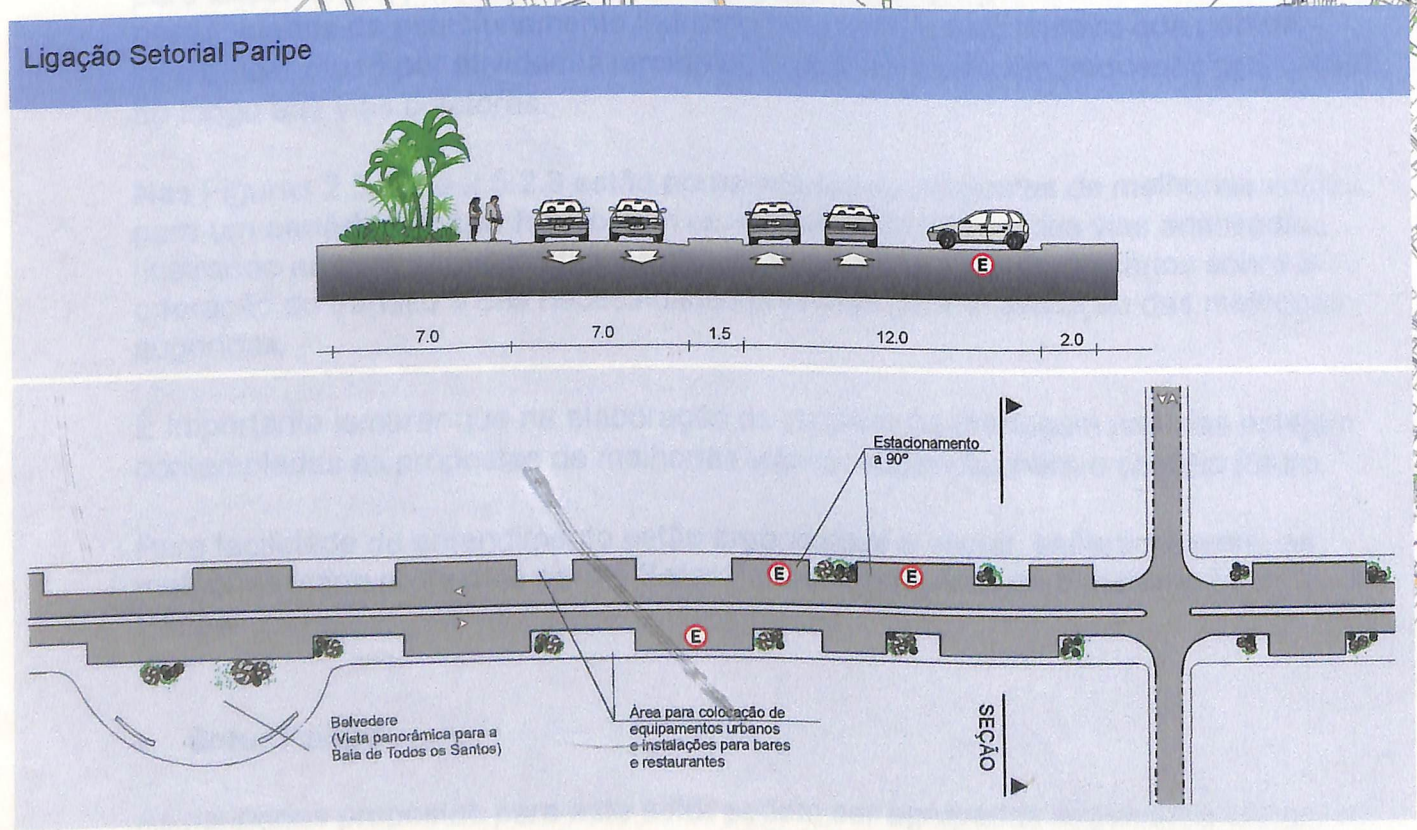
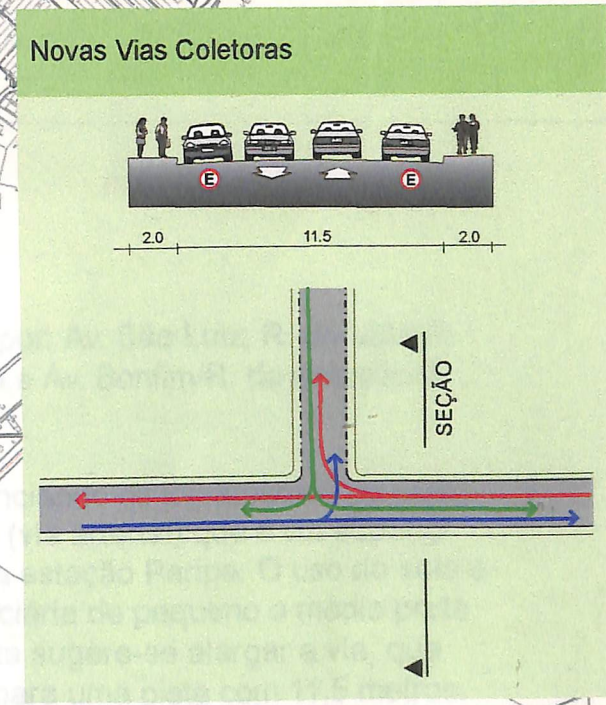
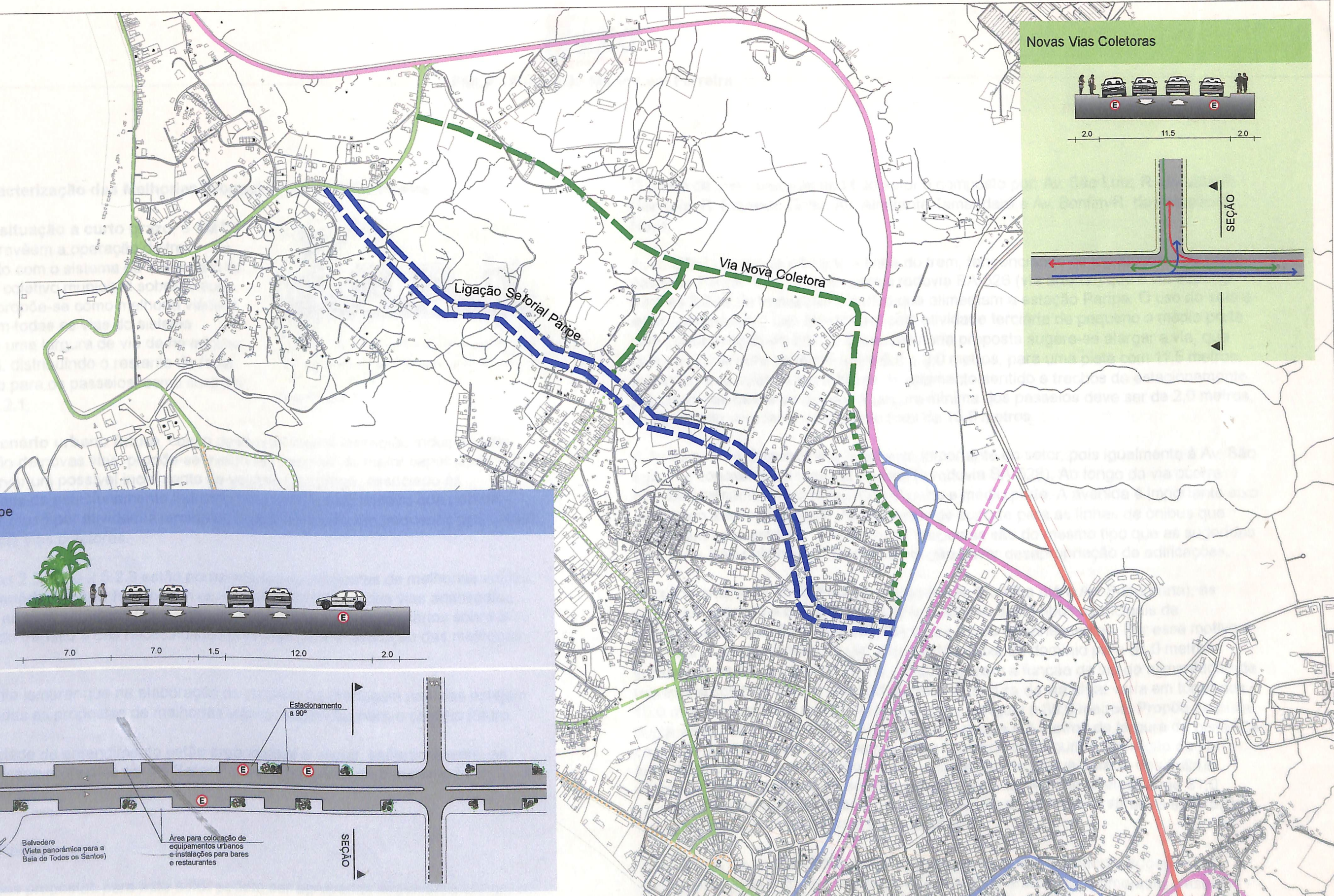


Data

dezembro/98

Figura

2.5.1.1



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\VN-STOME.CDR

Legenda :

- Proposta de Melhoria de Vias Existentes

- Macroestrutura Viária Prevista

Classificação Viária

- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II
- Via Local

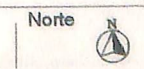


ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripé

Proposta de Vias Novas
Área de Expansão de Paripé

Escala

s/escala



Data
dezembro/98

Figura
2.5.1.2

2.5.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

Para uma **situação a curto prazo**, a SMTU e a CPE prevêem a operação do trem remodelado com o sistema de integração do transporte coletivo municipal sobre pneus. Portanto, propõe-se como melhoria viária a adoção, em todas as vias do sistema coletor, de uma largura de via de no mínimo 7,0 metros, distribuindo o restante da faixa de domínio para os passeios, como ilustra a Figura 2.5.2.1.

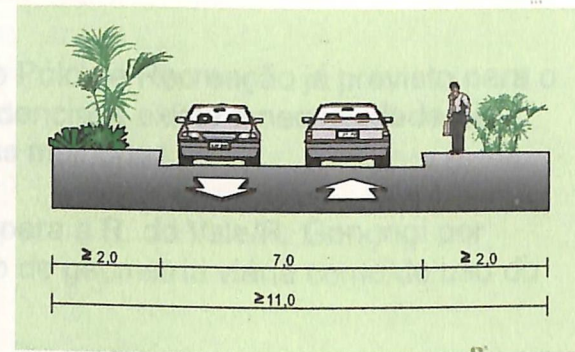


Figura 2.5.2.1

Para um **cenário urbano futuro**, com o desenvolvimento da região induzido pela implantação de novas vias, propõe-se melhorias reservando maior capacidade viária para absorver um possível incremento de volume de tráfego, associado às necessidades de estacionamento induzido pelo uso do solo lindeiro que poderá intensificar o uso por atividades terciárias, hoje já existente em pequenas proporções ao longo das vias coletoras.

Nas Figuras 2.5.2.2 e 2.5.2.3 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um **cenário urbano futuro** com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

É importante lembrar que na elaboração de projetos de drenagem nas vias estejam contempladas as propostas de melhorias viárias, sugeridas para o cenário futuro.

Para facilidade de entendimento estão organizadas a seguir, separadamente, as melhorias viária propostas para o Setor Paripe e para Área de Expansão Urbana de Paripe.

• Setor Paripe

As melhorias propostas para este setor podem ser agrupadas segundo as categorias das vias, classificadas por hierarquização viária (coletoras I e II) e quanto ao tipo de seção transversal proposta.

O grupo de vias coletoras tipo I do setor é composto por: Av. São Luiz, R. do Vale/R. Gongogi, R. Eduardo Dotto, Av. Almirante Tamandaré e Av. Bonfim/R. da Estação/R. Nova.

A Av. São Luiz segue paralela à linha do trem, tangenciando os loteamentos no lado oeste de Paripe. Faz conexão com a rodovia BA-526 (via arterial) que é via suporte para as linhas de transporte coletivo que alimentam a estação Paripe. O uso do solo é misto, alternando o uso residencial com atividade terciária de pequeno e médio porte, com concentração em bairro. Como melhoria proposta sugere-se alargar a via, que hoje possui largura variando entre 6,0 e 8,0 metros, para uma pista com 11,5 metros, propondo a circulação em 2 faixas de rolamento/sentido e trechos de estacionamento permitido nas faixas da direita. A largura mínima dos passeios deve ser de 2,0 metros, completando uma faixa de domínio total de 15,5 metros.

A Av. Almirante Tamandaré é outro eixo importante do setor, pois igualmente à Av. São Luiz, faz conexão com uma via arterial (a rodovia BA-528). Ao longo da via ocorre atividade terciária descontínua de pequeno e médio porte. A avenida é importante eixo de acesso à estação Paripe, funcionando de suporte para as linhas de ônibus que alimentam essa estação. As melhorias propostas são do mesmo tipo que as sugeridas para a Av. São Luiz com o diferencial de não haver desapropriação de edificações.

O trecho analisado da R. Eduardo Dotto (da R. Muritiba até a Av. Suburbana), as melhorias propostas objetivam viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à estação de trem Paripe e das linhas remanescentes. Por esse motivo a proposta é de duplicação da via, alargando a faixa de domínio para 31,0 metros, garantindo assim um gabarito mais condizente com a função de via de alimentação de transporte coletivo, para a estação de trem. A largura de via atual varia em torno dos 10,0 metros, com faixa de domínio total maior ou igual a 30,0 metros. Propõe-se pista dupla separada por canteiro central de 2,0 metros e 9,5 metros de largura de pista. Os passeios deverão contar com no mínimo 5,0 metros de largura e operação da via executada com 3 faixas/sentido, sendo uma destinada para a parada dos ônibus intercalada com vagas de estacionamento. A faixa de domínio total abrange 31,0 metros e para tanto será necessário utilizar recuos de imóveis e retirar as edificações (invasões) do quarteirão junto à Av. Suburbana.

Para as vias Av. do Bonfim/R. da Estação/R. Nova, é analogamente sugerido o alargamento para viabilizar o acesso das linhas de ônibus que alimentam a estação ferroviária local. A nova seção sugerida é de 9,0 metros de largura de via, em contraste com a atual variação de 7,0 a 8,0 metros existentes. Os passeios estão

propostos com 2,0 metros de largura, perfazendo uma faixa de domínio constante igual a 13,0 metros.

Cabe destacar que a R. Nova será o acesso ao Pólo de Recreação já previsto para o local. O uso do solo é predominantemente residencial e existe a necessidade de utilizar recuos de imóveis para implantação das melhorias.

As mesmas sugestões de melhorias são feitas para a R. do Vale/R. Gongogi por apresentarem características semelhantes, tanto de geometria viária como de uso do solo e concepção funcional.

Dentro do grupo de vias coletoras tipo II, existem dois conjuntos de vias analisadas: R. Iriguaçu e R. Muritiba/R. do Vale que têm a função de suporte ao transporte coletivo.

O trecho analisado da R. Iriguaçu, compreendido entre a R. do Vale e proximidades da R. Paripiranga, funciona como via de suporte para as linhas municipais que servem à estação ferroviária localizada no subcentro de Paripe, bem como para as linhas que interligam o Subúrbio Ferroviário a outras regiões do município. O uso característico do solo é o residencial. A rua possui largura de via variando de 6,0 a 10,0 metros, com faixa de domínio total abrangendo entre 12,0 e 15,5 metros. O alargamento proposto retifica a seção transversal para 11,5 metros de largura de via, com 2 faixas/sentido, e trechos de estacionamento permitido nas faixas da direita. Os passeios deverão possuir largura de 2,0 metros, completando a faixa de domínio total de 13,0 metros. Dessa maneira pode ser cumprido o objetivo de viabilizar o acesso dos ônibus à estação ferroviária e a circulação de linhas remanescentes. Será necessária a utilização de recuos de imóveis e desapropriações pontuais de edificações.

O binário R. Muritiba/R. do Vale possui melhorias idênticas, não envolvendo desapropriações e o uso do solo lindeiro com as mesmas características.

Todas as melhorias do setor Paripe estão apresentadas na Figura 2.5.2.2 em conjunto com a localização dos trechos analisados.

• Área de Expansão Urbana de Paripe

Por ser uma área de expansão urbana, essa parte do setor de Paripe ainda possibilita um planejamento viário que defina sua futura estrutura considerando as vias existentes. Com o objetivo de melhorar as condições de acesso aos setores

habitacionais e de ligação intersetorial, as melhorias propostas apresentam como principal característica física, a garantia dos padrões mínimos exigidos pela legislação específica e já mencionada. As vias existentes possuem faixa de domínio maior, se comparadas a outras existentes nos demais setores que compõe o Subúrbio Ferroviário.

Conforme a legislação existente, para as vias coletoras tipo II, a faixa de domínio total deve ser, no mínimo, de 15,5 metros, onde a via é composta pelo menos por 2 faixas de rolamento e passeios com 2,0 metros de largura mínima.

Como exemplo de adequação à legislação temos a R. Iriguaçu, que liga Paripe a São Tomé do Paripe. A via possui largura de 7,0 a 8,0 metros e faixa de domínio maior ou igual a 25,0 metros. Como melhoria propõe-se que a via passe a ter largura de 11,5 metros, com 2 faixas/sentido, uma delas funcionando alternadamente com faixa de estacionamento. Passeio com largura mínima condizente com a legislação, perfazendo assim a faixa de domínio de 15,5 metros. Para a implantação de tais melhorias haverá a necessidade de desapropriação de recuos de imóveis, principalmente entre a Av. Joanita dos Reis e Rua do Vale, onde a ocupação residencial é mais densa.

A Rua Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro, representa um outro tipo de seção proposta. Essa via, além de distribuir as viagens locais, é adjacente à orla marítima de grande potencial turístico, próxima ao INEMA. Por essas características sugeriu-se a implantação de uma seção transversal, que caracterize o solo lindeiro como balneário, e ao mesmo tempo, que assegure uma faixa de domínio e uso do solo em harmonia com as características da sua área de influência. Atualmente a via apresenta largura variando entre 4,4 e 7,1 metros e a melhoria proposta é uniformizar essa largura para 7,0 metros, 1 faixa/sentido, com área de estacionamento transversal à via e o passeio lindeiro à praia com largura de 6,0 metros. As melhorias ainda incluem a recuperação da paisagem urbana com arborização da via e espaço reservado para ciclovia. A faixa de domínio total deverá ser de 25,0 metros, sendo que e a via não está prevista para ter a função de suporte para o transporte coletivo.

A R. Santa Filomena é via essencial para o setor, por possibilitar a ligação à rodovia BA-528, permitindo a circulação entre bairros e por funcionar como via de apoio às linhas de ônibus municipais com destino à estação de Paripe e outros bairros. Pelo grau de importância devido a carência viária de São Tomé de Paripe, a melhoria proposta para a R. Santa Filomena é sua duplicação. A nova seção sugerida é de pista dupla com 9,0 metros de largura cada, canteiro central de 1,0 metro e passeios de no mínimo 2,0 metros. A faixa de domínio total será então de 23,0 metros, envolvendo

recuos dos imóveis e desapropriação pontual de edificações.

A Rua Dr. Eduardo Dotto (entre a R. Santa Filomena e a R. Muritiba), assim como a Almirante F. E. C. Ribeiro, são vias de orla e por isso a proposta é adequar as seções para reforçar a tendência turística do local. As vias possuem largura de 4,0 a 10,0 metros e faixa de domínio variável. A seção transversal proposta é a mesma sugerida na R. Almirante F. E. C. Ribeiro, com implantação de ciclovias ao longo do trecho e estacionamento de veículos a 90° em pontos específicos. A faixa de domínio total prevista será de 25,0 metros, ocorrendo desapropriação de recuos e algumas edificações, garantindo um tipo de uso do solo limpo, compatível com as características do uso existente na sua área de abrangência. A atual configuração de uso de solo na área de influência da via é um misto entre áreas residenciais e atividades terciárias contínuas de médio e grande porte.

A Figura 2.5.2.3 ilustra as vias comentadas, e outras não descritas mas que possuem características idênticas aos exemplos mencionados.

2.5.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

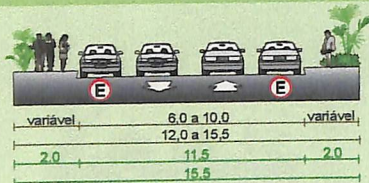
A Figura 2.5.3.1 mostra a localização dos pontos críticos analisados, englobando o cruzamento da Av. Suburbana x Almirante Tamandaré x Eduardo Dotto e a futura conexão do prolongamento da Av. Suburbana com as rodovias BA 526 e BA 528.

Em Paripe, o principal ponto crítico ocorre na interseção da Av. Suburbana com as ruas Almirante Tamandaré e Eduardo Dotto, onde a avenida com pista dupla termina numa pequena rotatória insuficiente para o volume de trânsito existente. A curto prazo, com a operação do sistema rodo-ferroviário integrado previsto pela SMTU e CPE, tornará inviável a alimentação das linhas de ônibus que irão integrar-se à estação de trem Paripe. Assim, na Figura 2.5.3.2 está caracterizada a proposta de plano funcional de circulação para o subcentro de Paripe considerando o acesso à estação de trem e ao futuro pólo de recreação previsto nessas imediações.

A Figura 2.5.3.3 mostra o plano funcional de circulação do prolongamento da Av. Suburbana conectando-se nas rodovias BA 526 e BA 258, além da articulação com a proposta de instalação de um terminal intermodal, envolvendo os ônibus metropolitanos e uma estação de trem com a extensão da linha Calçada/Paripe, integrados através de um empreendimento comercial associado. As conexões da nova via proposta com as rodovias deverá ser feita em desnível, contando com alças direcionais de acesso prioritárias e combinadas com os movimentos veiculares previstos na interseção em nível entre as duas rodovias.

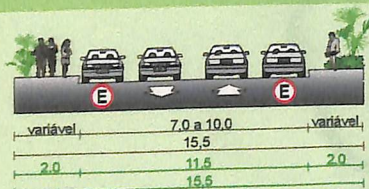
Como referência, a Figura 2.5.3.4 mostra o itinerário das linhas de transporte coletivo proposto pela SMTU para integração com o trem do Subúrbio.

R. Iriguaçu



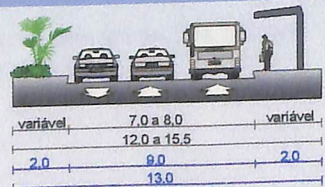
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento pontual de edificações

R. Muritiba R. do Vale



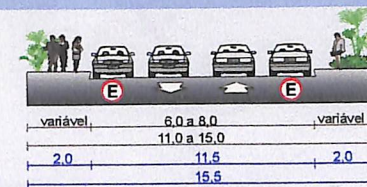
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Não envolve nenhum tipo de desapropriação

Av. do Bonfim R. da Estação R. Nova (acesso ao Pólo de Recreação Previsto)



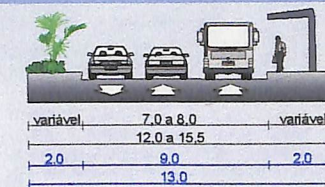
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento.

Av. São Luiz



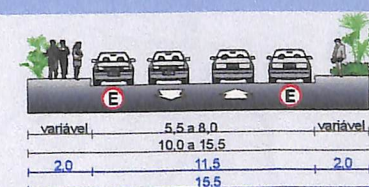
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações (invasões)

R. do Vale R. Gongogi



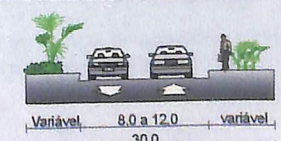
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento.

Av. Almirante Tamandaré



- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento.

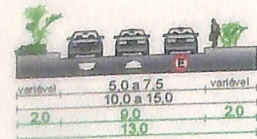
R. Eduardo Dotto (da R. Muritiba até Av. Suburbana)



- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Para o alargamento, utilizar o recuo dos imóveis e retirar as edificações (invasões) do quarteirão junto à Av. Suburbana
- A faixa do ônibus poderá ser intercalada com E

E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\MV-PARIPE.CDR

Legenda



Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista
Proposta de Melhoria de Vias Existentes

Classificação Viária

Desapropriação de Edificações
Desapropriação de Recuos
Equipamento Urbano Previsto
Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II
Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local

Nota: - Em todas as vias existentes deverão ser construídos os passeios públicos, conforme a seção proposta
- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Melhoria de Vias Setor Paripe

Escala

s/escala

Norte



Data

dezembro/98

Figura

2.5.2.2

Ladeira do Tororó

- Melhoria de via coletora existente
- Utilizar recuos de imóveis para alargamento de vias

R. Alm. Fernando Ernesto Carreiro Ribeiro

- Adequar a rua para Via de Orla Turística.

Travessa Carlos Teixeira

- Melhoria de via coletora existente, ajustando a seção transversal de acordo com a legislação.
- Utilizar recuos de imóveis para o alargamento da via.

R. Dr. Eduardo Dotto

- Adequar a rua para Via de Orla Turística.
- Envolve pouca desapropriação.

R. Santa Filomena

- Duplicar a via existente para estruturar a acessibilidade à São Tomé de Paripe
- Utilizar recuos dos imóveis, envolvendo desapropriação pontual de edificações.

Estr. Gameleira (entre R. Iriguaçu e R. I)
R. Gameleira

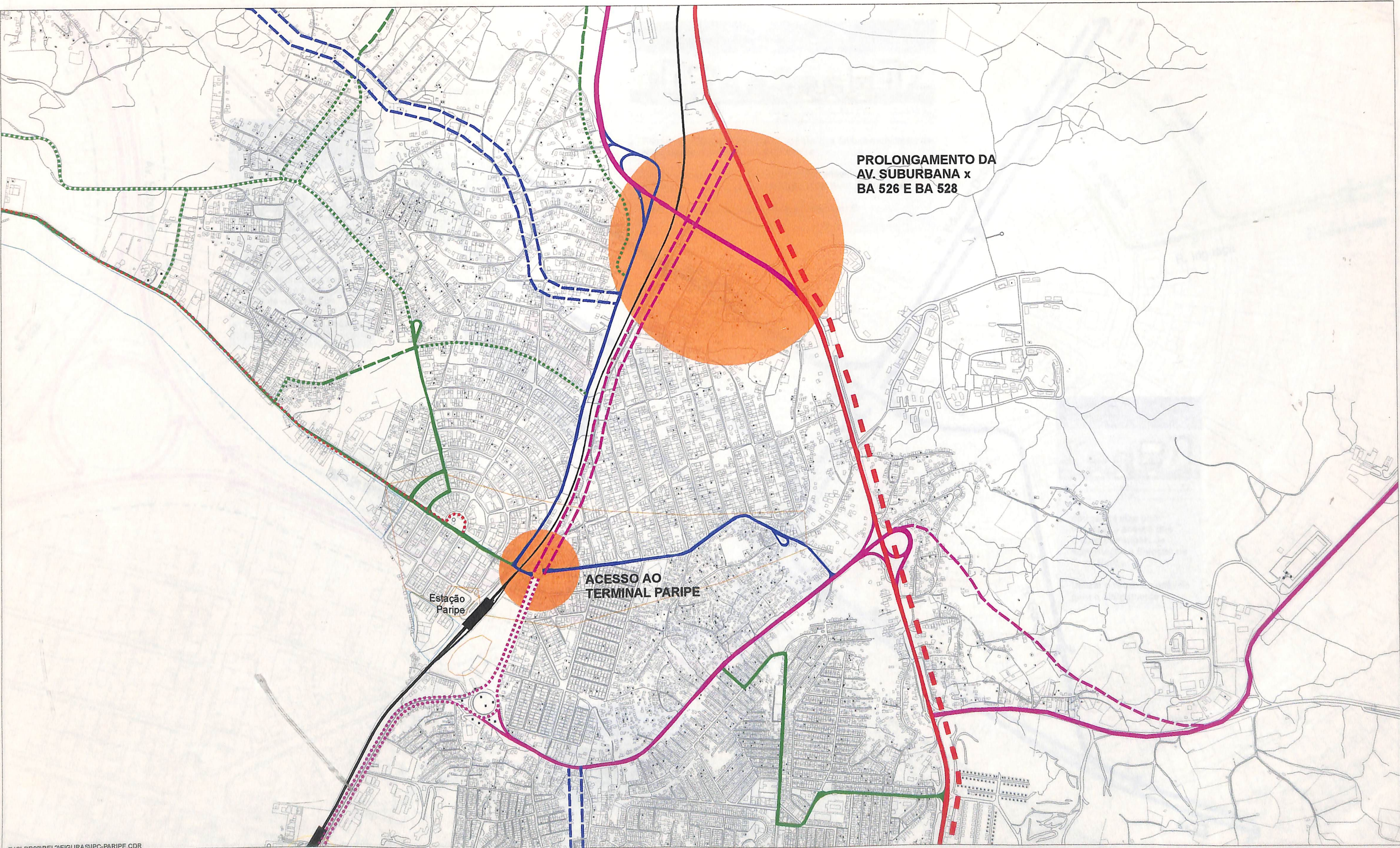
- Melhoria de via coletora existente ajustando a seção de acordo com a legislação.
- Utilizar recuos de imóveis para o alargamento da via e desapropriação de 3 edificações.

R. Paripiranga
R. Ray Charles

- Melhoria de vias coletoras existentes ajustando a seção de acordo com a legislação
- Utilizar os recuos de imóveis e desapropriação de algumas edificações para o alargamento da via

R. Iriguaçu (entre R. Paripiranga e R. Dr. Eduardo Dotto)
R. Dr. Eduardo Dotto (entre R. Iriguaçu e R. Santa Filomena)

- Alargar a via para melhoria da ligação Paripe - S. Tomé de Paripe.
- Utilizar recuos de imóveis para o alargamento.



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IPC-PARIPE.CDR

Legenda

 Pontos Críticos

 Macroestrutura viária prevista

Classificação Viária

 Via Expressa
 Via Arterial I
 Via Arterial II

 Via Coletora I
 Via Coletora II
 Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE
Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor Paripe

Escala

s/escala

Norte

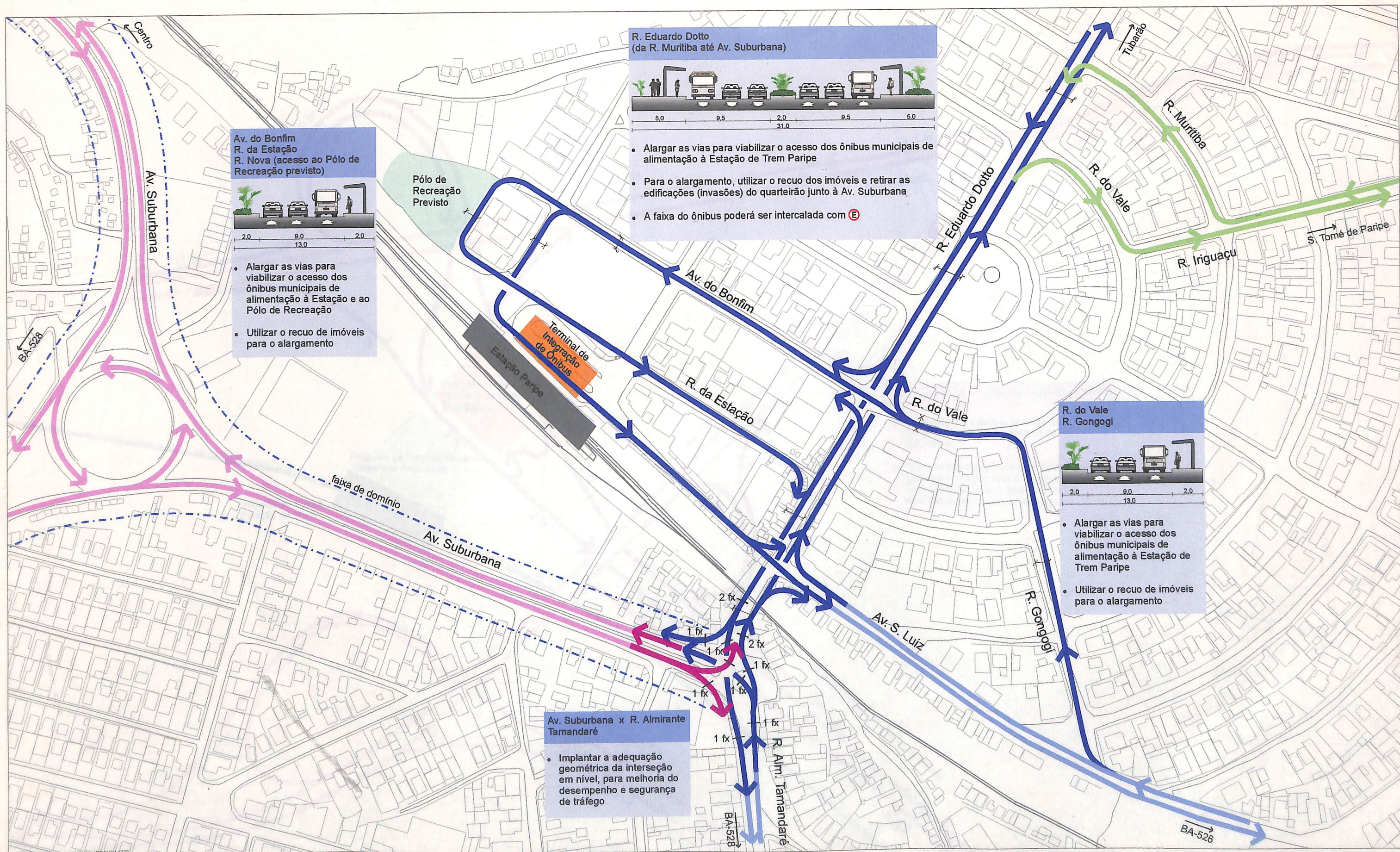


Data

dezembro/98

Figura

2.5.3.1



Legenda

- ▲ ponto de ônibus
- 2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

- ↔ esquema de circulação existente
- ↔ esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II
- Via Local



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Paripe

Acesso ao Terminal de Integração Intermodal, Anexo à Estação Paripe

Escala

0 50 100 150

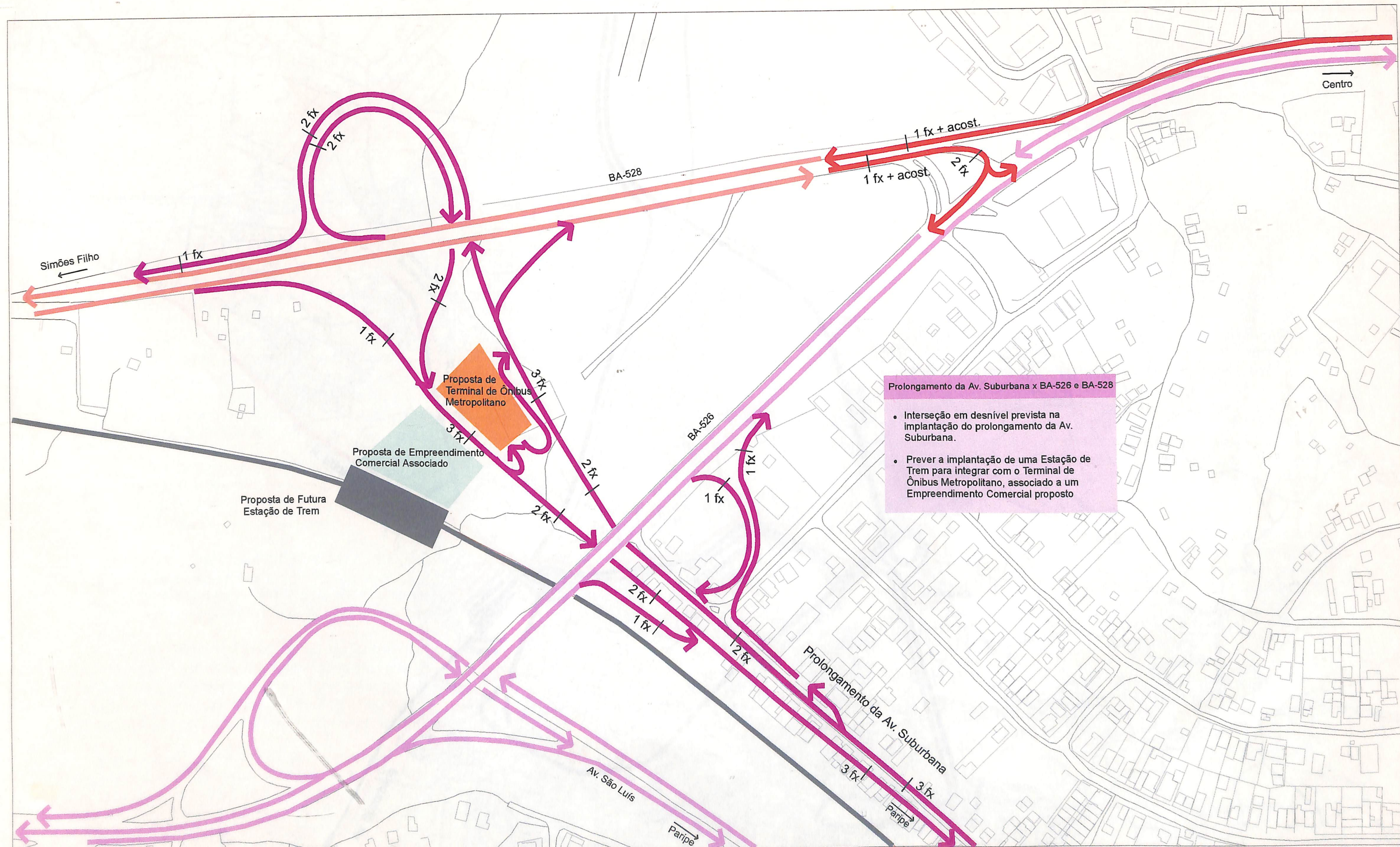
Norte

Data

dezembro/98

Figura

2.5.3.2



Prolongamento da Av. Suburbana x BA-526 e BA-528

- Interseção em desnível prevista na implantação do prolongamento da Av. Suburbana.
- Prever a implantação de uma Estação de Trem para integrar com o Terminal de Ônibus Metropolitano, associado a um Empreendimento Comercial proposto

Legenda

- ▲ ponto de ônibus
- 2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos
- esquema de circulação existente
- esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

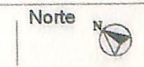
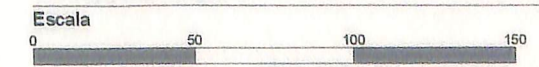
Classificação Viária

- Via Expressa
- Via Arterial I
- Via Arterial II
- Via Coletora I
- Via Coletora II
- Via Local



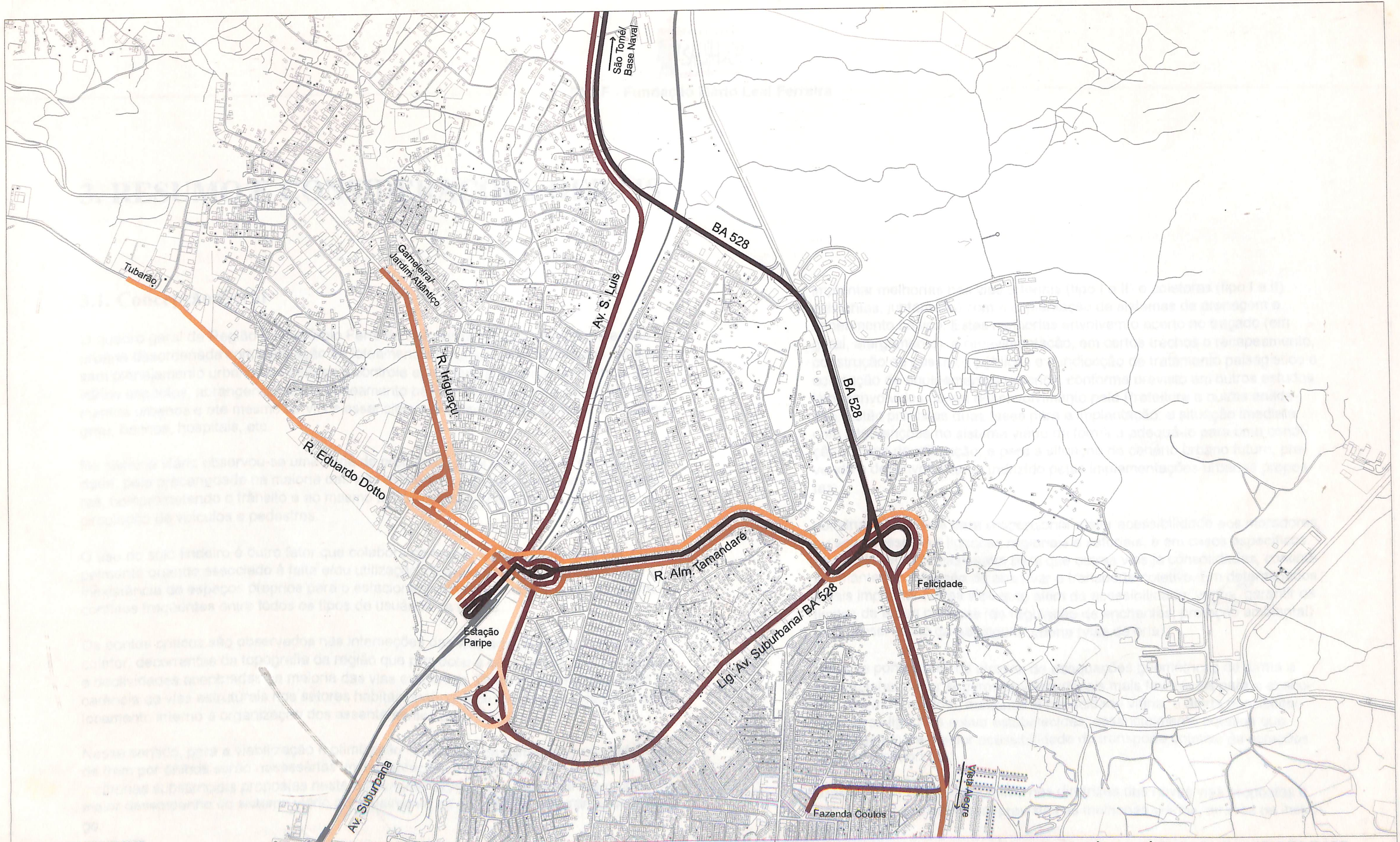
ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Paripe
Prolongamento da Av. Suburbana x BA 526 e BA 528



Data
dezembro/98

Figura
2.5.3.3



E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IT-PARPE.CDR

Legenda

- Base Naval/São Tomé - Estação Paripe
- Base Naval - Fazenda Coutos
- Alto da Gameleira/Fazenda dos Coutos - Vista Alegre

- Tubarão - Felicidade
- Alto de Coutos - Jardim Atlântico

Fonte: SMTU, setembro/98

E:\SLDR03\REL2\FIGURAS\IT-PARPE.CDR



ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe

Itinerários das Linhas Alimentadoras Estação Paripe

Escala

s/escala

Norte



Data

dezembro/98

Figura

2.5.3.4

3. RESUMO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

3.1. Concepção Geral

O quadro geral da Região do Subúrbio Ferroviário é consequência de uma expansão urbana desordenada com instalação de loteamentos e conjuntos habitacionais isolados, sem planejamento urbano dos setores e controle e, por isso apresenta deficiência em vários aspectos, abrangendo desde saneamento básico, infra-estrutura viária, equipamentos urbanos e até mesmo serviços essenciais tais como correio, escolas de segundo grau, bancos, hospitais, etc.

No sistema viário observou-se uma série de problemas originados, quase em sua totalidade, pela precariedade na maioria das vias existentes, principalmente nas vias coletoras, comprometendo o trânsito e ao mesmo tempo colocando em risco a segurança na circulação de veículos e pedestres.

O uso do solo lindeiro é outro fator que colabora com esse quadro de deficiência, principalmente quando associado à falta e/ou utilização indevida dos passeios públicos e a inexistência de espaços próprios para o estacionamento dos veículos, gerando assim conflitos freqüentes entre todos os tipos de usuários da região.

Os pontos críticos são observados nas interseções das vias arteriais com o sistema coletor, decorrentes da topografia da região que provocou a conjugação da sinuosidade e declividades acentuadas na maioria das vias existentes. Outro problema detectado é a carência de vias estruturais nos setores habitacionais que promovam facilidade de deslocamento interno e organização dos assentamentos urbanos.

Nesse sentido, para a viabilização e otimização do sistema de alimentação às estações de trem por ônibus serão necessárias implementações no sistema viário existente, com melhorias substanciais propostas neste documento técnico, que visam também obter maior desempenho do sistema viário principalmente na questão da segurança de tráfego.

Face à tais problemas, foram desenvolvidas as propostas para a Microacessibilidade da Região do Subúrbio Ferroviário baseadas em cinco níveis de ações distintas:

- implantar melhorias nas vias arteriais (tipo I e II) e coletoras (tipo I e II) existentes, juntamente com a implantação de sistemas de drenagem e saneamento básico. Estas melhorias envolvem o acerto no traçado (em geral, alargamento), a repavimentação, em certos trechos o recapeamento, construção de passeios públicos e a indicação de tratamento paisagístico e colocação de equipamentos urbanos, conforme previsto em outros estudos já desenvolvidos ou em desenvolvimento pela Prefeitura e outras entidades. Estão previstas duas fases para a implantação: a situação imediata com intervenções no sistema viário de forma a adequá-lo para uma condição mínima de utilização, e para a situação de cenário urbano futuro, prevendo o desenvolvimento induzido pelas implementações urbanas propostas;
- construir novas vias para proporcionar maior acessibilidade aos moradores, ou seja, possibilitar ligações regionais e setoriais, e em casos específicos, atrair o tráfego de passagem para que outras vias já consolidadas, continuem mantendo a função de absorver o transporte coletivo. Em determinados locais implantar novas vias que, além da acessibilidade, venha garantir os limites de áreas públicas (de regulação de enchentes, proteção ambiental) ou a preservação da paisagem urbana (vias de orla).;
- tratar os pontos críticos através de adequações geométricas de forma a proporcionar maior segurança viária (locais mais favoráveis para a execução dos movimentos), aumentar a capacidade viária, e ainda possibilitar que novas ligações sejam estabelecidas, essencialmente aquelas que contribuam para melhor acessibilidade do transporte coletivo às estações do trem de subúrbio;
- assegurar as faixas de domínio nas diretrizes das novas vias propostas e nas vias em que estiverem previstas as melhorias viárias, através de instrumento legal;
- integrar as propostas de diretrizes viárias de novas vias e melhoria das existentes previstas neste estudo, ao Plano Urbanístico.

Estas intervenções devem vir de encontro ao Escopo Básico deste estudo que é a articulação viária da microacessibilidade às estações e terminais de integração com outros modais de transporte, no sentido de subsidiar os estudos e projetos de drenagem, pavimentação, contenção de encostas e saneamento urbano da Região do Subúrbio Ferroviário. Para tanto, foram desenvolvidas as caracterizações das novas vias, bem como das melhorias viárias propostas, sendo que para os pontos críticos foram elaborados os planos funcionais das adequações geométricas recomendadas.

Os resultados esperados são, sem dúvida, a melhor acessibilidade geral dos setores envolvidos, mas acima de tudo, a garantia de acesso às estações do trem, viabilizando a alimentação do sistema através das linhas de ônibus diretas, eliminando os percursos negativos verificados; as viagens por ônibus poderão ser mais curtas e rápidas, proporcionando benefícios à população usuária, desde que o serviço apresente também a confiabilidade necessária.

Espera-se ainda que estas intervenções propostas venham contribuir para a indução da melhoria da qualidade urbana da região, podendo provocar mudança de uso do solo e, conseqüentemente, aumentar o volume de tráfego em razão da atratividade e maior fluidez que determinadas vias passarão a proporcionar. Por estarem previstas tais mudanças, foram reservados os espaços próprios para o estacionamento de veículos nos locais com esta potencialidade.

O adensamento de áreas afetadas por estas intervenções também pode vir a ocorrer, sendo neste caso recomendado um especial tratamento quando no desenvolvimento do Plano Urbanístico.

Como medidas complementares estão previstas três premissas fundamentais:

- a necessidade de garantir, através de legislação específica, a reserva de faixa de domínio das diretrizes viárias de todas as intervenções viárias;
- incluir no Plano Urbanístico as proposições da Macroestrutura Viária e as proposições de Microacessibilidade aqui discriminadas;
- procurar construir e/ou implantar as propostas viárias deste estudo de Microacessibilidade aos Projetos de Recuperação da Baía de Todos os Santos, ao Plano Integrado de Transportes e a outros projetos que tenham recursos para as intervenções.

3.2. Custos e Investimentos Necessários

Na Tabela 3.2.1 a seguir, são apresentados os custos estimados por quilômetro, conforme os tipos de obras previstas neste estudo. Cabe destacar que estes custos correspondem somente ao pavimento e sinalização horizontal, vertical e semafórica, estando excluídos os custos referentes às desapropriações, drenagem e transposições em desnível. Pelo fato das melhorias propostas possuírem diferentes tipos de intervenções, conforme as necessidades detectadas em cada local (reserva de maior capacidade, reserva de faixa para estacionamento, repavimentação, recapeamento, manutenção e/ou construção de passeios públicos, etc.), os respectivos custos não estão discriminados neste estudo.

Na Tabela 3.2.2 são apresentados os custos estimados para a construção das novas vias previstas (incluindo apenas pavimentação e sinalização), com o objetivo de fornecer subsídios à Prefeitura Municipal de Salvador, no estabelecimento das prioridades de obras a serem executadas.

TABELA 3.2.1
Estudo da Microacessibilidade Viária da Região do Subúrbio de Salvador
Custos Estimados das Intervenções Propostas

TIPO DA INTERVENÇÃO	CARACTERÍSTICAS DA VIA	CUSTO/km (R\$)
novas vias	pista simples, seção 7 m, passeios 2 m	500.000
	pista simples, seção 7 m, E a 90° (a cd 30 m 15 vagas), ciclovia, passeios 3 m	700.000
	pista simples, seção 9 m, passeios 2 m	800.000
	pista simples, seção 11,5 m, passeios 2m	1.000.000
	pista dupla, seção cada pista 7 m, passeios 2 m	1.100.000
	pista dupla, seção cada pista 7 m, c.central 1,5 m, E a 90° (a cd 30 m 15 vagas), passeios 2 m	1.200.000
	pista dupla, seção cada pista 9 m, ciclovia 3 m, passeios 3 m	1.500.000
melhorias viárias	pista dupla, seção cada pista 9,5 m + 1 pista lateral 7 m, c.central 1,5 m, c.lateral 5 m, passeios 4 m	2.300.000
	pista simples, seção 7 m, passeios 2 m	200.000
	pista simples, seção 9 m, passeios 2 m	320.000
	pista simples, seção 11,5 m, passeios 2m	400.000
	pista dupla, seção cada pista 6 m, c.central 3 m, passeios 2 m	450.000
	pista dupla, seção cada pista 9 m, c.central 1 m, passeios 2 m	550.000
	pista dupla, seção cada pista 9,5 m, c.central 1,5 m, passeios 2,5 a 5 m	800.000
	pista dupla, seção cada pista 9,5 m, c.central 2,0 m, passeios 2 m	850.000
	tipo 1 (simples)	50.000
	tipo 2 (médio)	100.000
pontos críticos	tipo 3 (complexo)	400.000

Tabela 3.2.2

Estudo da Microacessibilidade Viária da Região do Subúrbio de Salvador

QUADRO RESUMO DAS NOVAS VIAS PROPOSTAS

SETOR	LOCAL	TIPO DE INTERVENÇÃO	USO DO SOLO (Lindeiro)	CARACTERÍSTICA		EXTENSÃO (km)	CUSTO/km (R\$)	CUSTO TOTAL (R\$)
				Física	Operacional			
Plataforma	Ligação Setorial de Plataforma	via de orla	predominantemente residencial	pista simples 1 fx p/ sentido E a 90° ciclovía	articulação setorial	2,5	700.000	1.750.000
A. Sta. Terezinha	Ligação Setorial Planalto Real/Periperi	via de fundo de vale	predominantemente residencial	pista dupla 2 fx p/ sentido E paralelo ciclovía	articulação setorial	4,0	1.500.000	6.000.000
	Via Local de Delimitação do Pq. Pirajá / S. Bartolomeu	via de delimitação	residencial e área proteção ambiental	pista simples 1 fx p/ sentido s/ E	articulação local	4,0	500.000	2.000.000
Periperi	Ligação Periperi / BA 528	via de fundo de vale	predominantemente residencial	pista dupla 2 fx p/ sentido E paralelo ciclovía	articulação regional	3,5	800.000	2.800.000
	Via Local de Delimitação do Parque Vale Paraguari	via de delimitação	residencial e área de regulação das enchentes	pista simples 1 fx p/ sentido E paralelo	articulação local	3,0	500.000	1.500.000
Coutos	Ligação Setorial Coutos	via de fundo de vale	predominantemente residencial	pista dupla 2 fx p/ sentido E paralelo ciclovía	articulação setorial	2,5	1.500.000	3.750.000
Paripe	Prolongamento Av. Suburbana até BA 526 e BA 528	via paralela à ferrovia	predominantemente residencial	pista dupla 3 fx p/ sentido p. local E paralelo canteiro central	articulação regional	1,5	2.300.000	3.450.000
	Continuidade da Via do Bronze	via de fundo de vale	área de reserva ambiental	pista dupla 2 fx p/ sentido s/ E	articulação regional	1,5	1.100.000	1.650.000
	Ligação Setorial Paripe	via de cumieira	predominantemente residencial	pista dupla 2 fx p/ sentido canteiro central E a 90°	articulação <i>intra</i> setorial	2,5	1.200.000	3.000.000
	Nova Via Coletora	via de fundo de vale e cumieira	predominantemente residencial	pista simples 2 fx p/ sentido E paralelo	articulação intrasetorial	3,0	1.000.000	3.000.000
TOTAL								28.900.000