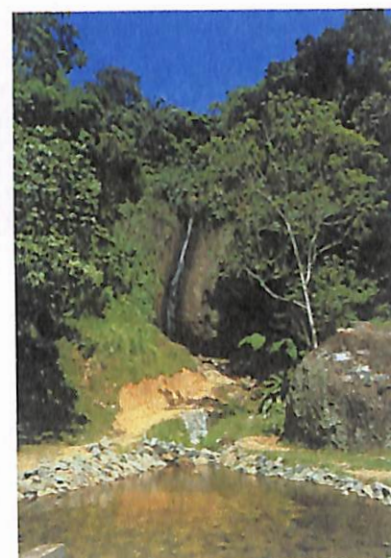
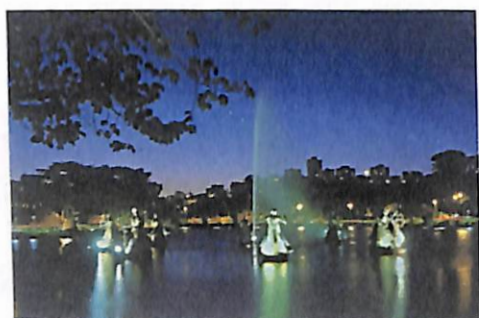
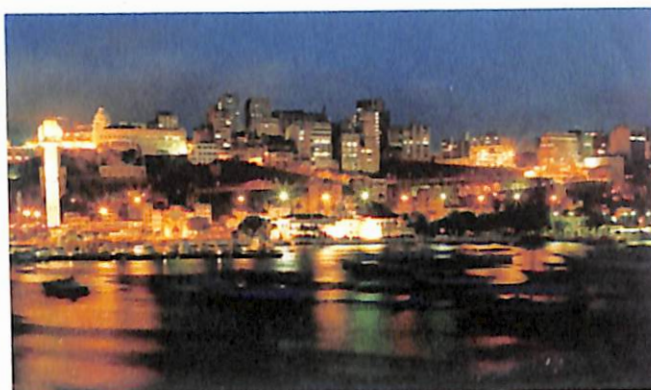




Estruturação da Rede Metroviária



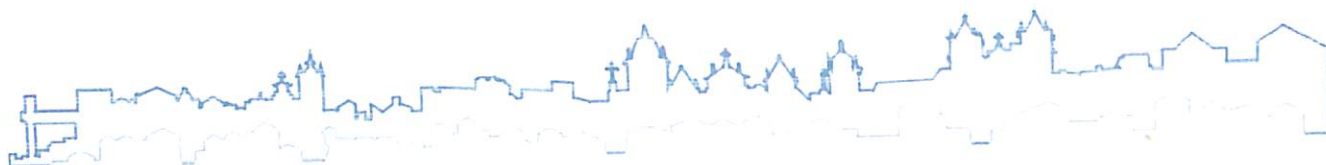
Prefeitura Municipal do Salvador
Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
Coordenadoria Central de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
Fundação Mário Leal Ferreira

Estruturação da Rede Metroviária

Novembro/2000

SRA-223

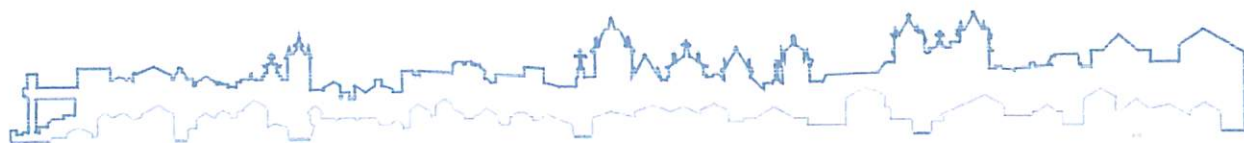
PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
4510	18	103 103
Nº Reg.	Data	



Prefeitura Municipal de Salvador
Antônio José Imbassahy da Silva
Prefeito

Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
Manoel Raymundo Garcia Lorenzo
Secretário

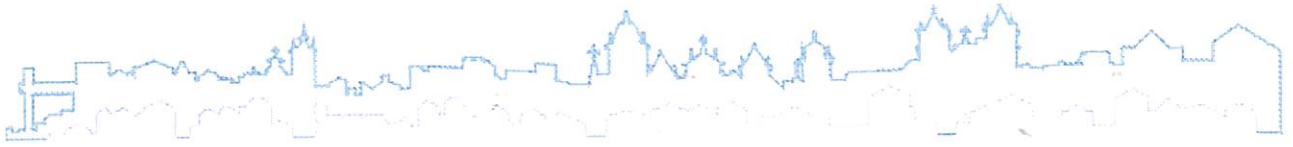
Coordenadoria Central de Planejamento
e Desenvolvimento Urbano
Maria das Graças Torreão Ferreira
Coordenadora



Prefeitura Municipal de Salvador
Antônio José Imbassahy da Silva
Prefeito

Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
Manoel Raymundo Garcia Lorenzo
Secretário

Coordenadoria Central de Planejamento
e Desenvolvimento Urbano
Maria das Graças Torreão Ferreira
Coordenadora



Coordenação Geral

Maria das Graças Torreão Ferreira

Colegiado de Coordenadores do Plano

Fernando Sérgio Barbosa Teixeira

Heloísa Oliveira de Araújo

Ilce Maria Marques de Carvalho

Liana Sílvia de Viveiros e Oliveira

Luiz Chateaubriand Cavalcanti dos Santos

Rosa Alba Sarno Braga

Núcleo de Geoprocessamento

Jandira Maria de Fátima França – *Coordenadora*

George Augusto Batista Câmara

Luciana de Carvalho Leite

Acompanhamento do Estudo

Ilce Maria Marques de Carvalho

Consultoria

Sérgio Zaratin

Fundação Mário Leal Ferreira

Manoel Raymundo Garcia Lorenzo - *Presidente*

TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda.

Francisco Moreno Neto – *Diretor*

Ada Takagaki Yamaguishi

Programação Visual

Salles Assessoria e Consultoria Ltda.

Fotografias da Capa

Artur Ikishima / Arquivo Bahiatursa

Aristides Alves / Arquivo Bahiatursa

Frederico Mertens / Arquivo Bahiatursa

Tonny Bittencourt

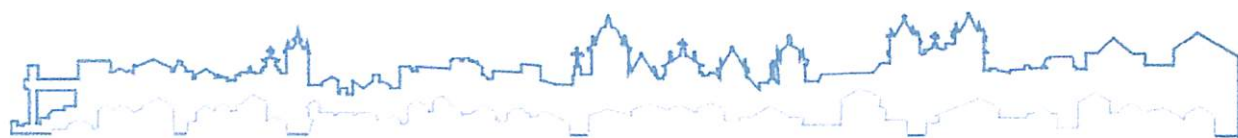
Valter Pontes

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. INTRODUÇÃO
2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
3. TRANSPORTE DE CARGA
4. SISTEMA VIÁRIO
5. ÁREA CENTRAL

ANEXO



Apresentação

O presente documento, referente ao Estudo Estruturação da Rede Metroviária, integra coletânea de estudos que se constituem, nos termos da lei de aprovação do PDDU Salvador 2000, em peças acessórias desse Plano, estando, nessa condição, sob custódia da unidade de planejamento da Prefeitura do Município, e à disposição dos cidadãos e associações representativas da população para consultas e verificações.

Os temas abordados nos estudos que compõem a coletânea tiveram por finalidade atualizar a compreensão a respeito de todos os assuntos que devem ser objeto de análise, projeções e proposições do Plano. Nessa condição, cobriram os aspectos sociais e econômicos da realidade local, os ligados à infra-estrutura e aos serviços e equipamentos sociais, aos quadros espacial e do meio ambiente, à habitação, à cultura, à organização administrativa municipal, e à gestão de todos os assuntos que cabem na esfera da competência do Município, ou que, sendo objeto da atuação de outros níveis de governo, dizem respeito diretamente ao desenvolvimento de Salvador.

Muito embora a finalidade imediata dos estudos seja a de prover os subsídios necessários à definição dos conteúdos do PDDU, os resultados obtidos transcendem essa finalidade, acabando por se constituírem num apanhado geral das condições do Município totalmente atualizado e explicativo das transformações estruturais e conjunturais pelas quais vem passando Salvador. Dada essa qualificação, o uso dos estudos tende a ser o mais amplo possível, seja por parte da Administração, seja pelas forças econômicas atuantes no Município, seja por estudiosos da realidade soteropolitana, ou por qualquer outro setor da comunidade.

Por outro lado, ressalta do conjunto dos estudos a complexidade de que se reveste, hoje, a realidade de um Município como Salvador, complexidade essa que se revela tanto nas alterações incorridas nos paradigmas organizacionais e produtivos da atividade econômica, ligadas à inserção do País no ordenamento econômico/financeiro emergente no final do século, quanto nas mudanças e diversificação do perfil social da população do Município, como, também, nos diferentes sistemas técnicos e de gestão da infra-estrutura e dos serviços sociais e municipais instalados em Salvador.

Como resultado dessa complexidade ampliada, que faz avultarem os conflitos distributivos e as disputas entre demandas dos diferentes agentes e setores da comunidade pelos bens públicos e comuns, mais complexas, também, se tornam as questões ligadas ao território, ao assentamento urbano e não-urbano e ao meio ambiente, que conformam o suporte espacial e físico para o conjunto de processos sócio-econômicos em curso no Município. Nesse sentido, os estudos servirão também como referência para, praticamente, todas as políticas públicas definidas e operadas em Salvador, apontando às mesmas a necessidade de uma qualificação ampliada e inovada, e da superação dos velhos paradigmas da atuação isolacionista e segregada por setores de gestão, em favor de práticas caracterizadas pela cooperação inter-setorial.

Com toda a atualização de compreensão que permitem a respeito da realidade de Salvador, os estudos desta coletânea são todos estudos aplicados e direcionados para fins práticos de planejamento, não se confundindo com trabalhos de tipo acadêmico. Não obstante, grande parte dos mesmos foi elaborada com o concurso de professores universitários de Salvador e de centros de ensino superior e pesquisa do interior da Bahia, em demonstração clara do avanço que o conhecimento e a prática universitária vêm apresentando em pólos do Estado que não a Capital.

Da mesma forma, o concurso, para os estudos de consultorias contratadas externamente, se deu quase que por inteiro junto ao setor sediado no Estado da Bahia.

Assim, será possível afirmar-se que a presente coletânea, além das características anteriormente apontadas, de abrangência, atualidade e variedade de usos potenciais que reúne, constitui-se em um momento de afirmação da cultura e da capacidade científico-tecnológica baiana, no equacionamento das realidades do Estado e de sua Capital, assegurando ao planejamento de Salvador o respaldo de conhecimento compatível com os desafios que se colocam para o Município no limiar do terceiro milênio.

Manoel Raymundo Garcia Lorenzo
Secretário Municipal do Planejamento, Urbanismo e
Meio Ambiente

1. INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A SEPLAM/FMLF, como parte integrante da elaboração do PDDU – 2000 (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) em elaboração nessa Secretaria, contratou a TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda. para compilação, análise e proposições complementares de ações estruturais para o setor de Transporte de Passageiros no Município do Salvador, de forma a subsidiar os estudos em desenvolvimento pelas outras equipes técnicas envolvidas no processo.

Com base nos Documentos **1 – Mapeamento e Análise dos Projetos em Curso** e **2 – Análise de Suficiência Operacional do Sistema de Transportes**, onde foram respectivamente avaliados os planos e projetos existentes para o Município do Salvador e o sistema de transportes atual, considerando ainda as condicionantes de caráter urbanísticas e sócio-demográficas, foi elaborado este estudo cujo objetivo fundamental é a definição de proposições relativas ao transporte de passageiros e sistema viário, como subsídio ao PDDU - 2000.

Dentro desse enfoque estão apresentadas neste Documento - **3. ESTRUTURAÇÃO DA REDE METROVIÁRIA**, a incorporação das proposições já previstas em outros estudos para o Município do Salvador, assim como a complementação necessária em função do diagnóstico efetuado.

No capítulo 1 – **Introdução**, estão relacionados os principais parâmetros que colaboraram na definição das proposições.

O capítulo 2 – **Transporte de Passageiros**, apresenta as proposições para o sistema, com base nas propostas existentes no PIT - Salvador, e complementadas com as análises das condições operacionais do transporte coletivo atual, diagnosticadas pela **Pesquisa OD/95, além dos planos urbanísticos existentes que prevêem novos pólos de geração de viagens. Contempla uma rede básica de transporte coletivo com um sistema de integração multimodal do transporte de massa (de alta capacidade) e o rodoviário, de média e de baixa capacidades que deverão ser integrados nos terminais e estações previstos.**

O capítulo 3 – **Transporte de Carga**, apresenta uma análise da situação existente e as propostas (preliminares) para o estabelecimento de “Rotas de Caminhões”, prevendo as Áreas de Interesse de Caminhões da RMS – Região Metropolitana de Salvador, em especial, para acesso à região portuária.

O capítulo 4 – **Sistema Viário**, aborda uma trama hierarquizada de diretrizes viárias para o atendimento às articulações municipais e intermunicipais, tendo como objetivo final a futura definição de um Plano de Sistema Viário compatível com o PDDU e sustentável por um longo prazo.

O capítulo 5 – **Área Central**, apresenta uma caracterização sucinta dos problemas e as proposições previstas quanto à reorganização dos estacionamentos de veículos, na implantação de novos ascensores e pequenas ligações viárias e melhorias localizadas de forma a facilitar a acessibilidade geral dessa região.

Conforme já diagnosticado nos diversos estudos e planos desenvolvidos para o Município e Região Metropolitana de Salvador, são graves os problemas enfrentados pela população diariamente quanto às questões relacionadas ao sistema de transporte.

As pesquisas e levantamentos efetuados indicam que a maior parte das viagens são realizadas pelo subsistema de ônibus, em geral insuficiente e insatisfatório. A concepção inadequada do esquema operacional desse subsistema colabora, de forma significativa, para o agravamento dos níveis de congestionamentos observados freqüentemente no trânsito das áreas mais adensadas. A falta de priorização na circulação dos ônibus é outro problema que torna ainda mais caótico todo o desempenho do sistema viário, provocando atrasos para todos os tipos de viagens realizadas pela população.

Aliada a esta situação preocupante constata-se ainda um elevado número de acidentes, um dos maiores do país, em geral relacionados aos problemas gerados pelo subsistema por ônibus ou falta dele, assim como da infra-estrutura viária adequada para o cumprimento das necessidades de deslocamento dessa população, hoje deficiente por decorrência da expansão desordenada da cidade e medidas paliativas localizadas, que não estiveram apoiadas em ações planejadas.

Nesse sentido, busca-se o estabelecimento de novas alternativas viárias e de transportes, com base nas propostas existentes no PIT, e complementadas com as análises das condições operacionais do transporte coletivo atual, diagnosticadas pela Pesquisa OD/95, além dos planos urbanísticos existentes que prevêm novos pólos de geração de viagens.

As características urbanas intrínsecas à cidade de Salvador relacionadas à distribuição espacial da população por faixa de renda e emprego, à circulação dessa população através do sistema de transporte e sistema viário, ao uso e ocupação do solo, principalmente nos aspectos de controle e ordenamento em áreas de expansão e reversão das situações críticas, e especificamente aos pontos notáveis de fundo histórico e cultural, foram parâmetros que orientaram na definição das proposições que conformam este plano de estruturação do sistema viário e de transportes.

1.1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Quanto às questões relacionadas ao transporte de passageiros este plano contempla uma rede básica de transporte coletivo, abrangendo um sistema de integração multimodal do transporte de massa (de alta capacidade) e o rodoviário, de média e de baixa capacidades que deverão ser integrados nos terminais e estações previstos. É composto de proposições tanto para o sistema de transporte coletivo de Salvador, como para a Região Metropolitana, assim estruturado:

✓ **Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo Municipal do Salvador,** compreendendo:

- Transporte de Massa, constituído pelo Subsistema Metroviário e pelo Subsistema Ferroviário do Subúrbio;
- Transporte de Média Capacidade, composto pelos Corredores Perimetrais e Corredores Radiais;
- Transporte de Baixa Capacidade, formado pelo sistema alimentador (ônibus e vans);
- Subsistema Hidroviário Municipal, contempla novos circuitos e infra-estrutura específica;
- Subsistema por Ascensores, composto pela recuperação dos existentes e instalação de novo plano inclinado.

✓ **Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo Metropolitano,** compreendendo:

- Rede Metropolitana de Transporte de Massa, contempla estrutura da operação integrada de ferrovias, metrô, hidrovias e ônibus;
- Rede Metropolitana de Média/Baixa Capacidade, prevendo a racionalização das linhas metropolitanas e integração ao sistema municipal.

1.2. TRANSPORTE DE CARGA

A acessibilidade às áreas que atraem grande fluxo de caminhões não contou ao longo dos últimos anos com medidas adequadas, tanto no que refere-se a obras viárias, quanto no ordenamento das rotas e distribuição dos produtos no município. Com essa preocupação foram elaboradas as proposições preliminares relativas ao transporte de carga, considerando:

- Rotas de Caminhões através da implantação de intervenções viárias nos principais caminhos já utilizados;
- Inter-relação com as Áreas de Interesse de Caminhões da RMS, com indicações das medidas mínimas necessárias para a acessibilidade dos futuros pólos a serem instalados.

1.3. SISTEMA VIÁRIO

Com base principalmente na identificação das carências viárias foi possível a definição de um Plano de Sistema Viário que aborda uma trama hierarquizada de diretrizes para o atendimento às articulações municipais e intermunicipais, compatível com o PDDU e sustentável por um longo prazo.

As proposições estão assim apresentadas:

✓ **Concepção Funcional da Estrutura Viária Existente**, compreendendo:

- A estrutura viária existente (caracterização física)
- Atuais problemas detectados (descontinuidade de traçado, carência de locais para estacionamento, segurança, etc.).

✓ **Concepção Funcional da Macroestrutura Viária Proposta**, destacando:

- Articulação Metropolitana;
- Articulação Regional;
- Articulação Setorial;
- Via Local de Delimitação;
- Via de Orla.

✓ **Intervenções Viárias Propostas**, compreendendo:

- Construção de Novas Vias;
- Melhoria de Vias Existentes;
- Caracterização das Diretrizes das Vias Expressas e Arteriais I;
- Caracterização das Diretrizes das Vias Arteriais II;
- Caracterização do Sistema Secundário (Vias Coletoras I e Vias de Delimitação).

1.4. ÁREA CENTRAL

Por se tratar de uma região que concentra um número significativo de problemas face às características físicas próprias, bem como por constituir-se no local de maior atração de viagens diárias no município, a Área Central foi aqui tratada de forma mais detalhada.

São apresentadas uma caracterização sucinta dos problemas e as proposições para o reordenamento do uso das vias, aliando-se o planejamento do transporte coletivo, à reorganização dos estacionamentos de veículos, na implantação de novos ascensores e pequenas ligações viárias e melhorias localizadas de forma a facilitar a acessibilidade geral dessa região. Compõe-se portanto de:

✓ **Propostas para o Sistema Viário, compreendendo:**

- Plano de Estacionamento;
- Programa de Ação Imediata de regulamentação de Estacionamentos – PAIRE;
- Programa de Estacionamento Rotativo nas Vias Públicas - PROROT;
- Programa de Estacionamento Fora da Via – PROGAR;
- Programa de Regulamentação da Operação de Carga/Descarga – PROCAM;
- Revisão da Legislação sobre os Estacionamentos – PROLEG;
- Programa de Fiscalização do Veículo Estacionado – PROFISC;
- Programa de Estacionamento para apoio Turístico – PROTUR;
- Programa de Acessibilidade à Área Central – PROBUS.

✓ **Propostas de Intervenções Viárias, compreendendo:**

- Via de Ligação;
- Melhorias localizadas.

✓ **Propostas para o Transporte Coletivo, compreendendo:**

- Transporte de Massa;
- Transporte de Média Capacidade;
- Hidrovia;
- Ascensores.

São Paulo, Setembro de 1999.

2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

As elevadas taxas de crescimento demográfico nas últimas décadas e a ocupação desordenada do solo urbano de Salvador, refletiram-se de maneira crítica nos padrões de deslocamentos da população do Município e da Região Metropolitana, hoje dependentes basicamente do subsistema por ônibus e do transporte complementar realizado por *vans* e pelo subsistema ferroviário que atende apenas a região do Subúrbio e ainda de forma muito precária. Além desses, o serviço de *ferry-boat* atende a ligação com a Ilha de Itaparica e, outros serviços de hidrovia são prestados por particulares para estabelecer ligação com as ilhas.

Com vistas nesses problemas, os governos municipal e estadual estão desenvolvendo estudos e projetos relativos ao Plano Integrado de Transporte de Salvador - PIT, composto por um programa de investimentos em transportes e sistema viário.

O setor de transportes de passageiros envolve um plano com uma rede básica de transporte de passageiro municipal e metropolitano que propõe um sistema multimodal integrado para Salvador, assim como estão em fase de detalhamento, o projeto de implantação da linha prioritária do Metrô de Superfície Lapa/Pirajá e o projeto de recuperação da linha de trem suburbano Calçada/Paripe, em conjunto com um sistema integrado de ônibus.

Assim, na Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo a seguir apresentada estão incorporadas as proposições contidas no PIT - Salvador.

Para facilidade de entendimento, as proposições deste documento técnico estão estruturadas separadamente para o sistema de transporte coletivo de Salvador e para a Região Metropolitana.

2.1. PROPOSTA DE ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE SALVADOR

As propostas aqui contidas, foram desenvolvidas com base nas proposições feitas no PIT - Salvador, e complementadas com as análises das condições operacionais do transporte coletivo atual, diagnosticadas pela Pesquisa OD realizada em 1995 (e atualizada para 1998), além dos planos urbanísticos existentes que poderão gerar novos pólos de atração de viagens.

Essa Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo de Salvador, contempla uma rede básica de transporte coletivo com um sistema de integração multimodal de transporte - de massa, de média e de baixa capacidades - que deverão ser integrados nos terminais e estações previstos.

Com isso, essa estruturação do transporte coletivo deverá proporcionar um salto na qualidade dos serviços ofertados, mesmo que as etapas de implantação venham priorizar

alguns modos de transporte, pois os esquemas operacionais de integração física, tarifária e operacional deverão ser reorganizados para cada nova situação.

Com a racionalização do sistema de transporte coletivo, o sistema viário também poderá ser melhor adequado a fim de proporcionar grandes benefícios à população com a redução de acidentes, com o ganho de tempo nos deslocamentos, na melhoria da qualidade ambiental, etc.

As Figuras 2.1.1 e A.1 ilustram a Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo, e nos itens seguintes estão caracterizadas as proposições por tipo de transporte.



S/Escala	Data agosto/99	Figura 2.1.1
----------	-------------------	-----------------

2.1.1. Transporte de Massa

No sistema de transporte de massa estão compreendidos os subsistemas operados por metrô e trem, que deverão possuir alta capacidade de transporte de passageiros por viagem.

Os traçados da linha de trem e das linhas de metrô propostas no presente estudo, são aqueles estabelecidos no PIT – Salvador, que foram complementados por mais uma linha de metrô e ramais alternativos, conforme indicaram os desejos de viagens demonstrados na Pesquisa OD/95.

Na Figura 2.1.2 estão apresentadas as diretrizes de traçado das linhas de metrô e de trem que compõem a rede de transporte de massa, e nos itens seguintes estão as características de cada intervenção proposta.

- **Subsistema Metroviário**

Linha 1: Lapa – Cajazeira

Terminais e estações: Lapa, Brotas, Bonocô, Abacaxi, Retiro, Bonjuá, Pirajá, Pau da Lima, Sete de Abril, Cajazeira.

Conforme o PIT - Salvador essa linha de metrô é prioritária, devendo ser implantado, a curto prazo, um primeiro trecho entre Lapa e Pirajá, em superfície.

Seu traçado atinge a Região do Miolo, percorrendo os setores próximos da rodovia BR 324, até o Vale do Bonocô (Av. Mário Leal Ferreira) e prosseguindo no eixo da Av. Joana Angélica até o atual terminal da Lapa, ponto de acesso principal da região central do município.

Futuramente, essa linha deverá conectar-se com a Linha 2 de metrô Mussurunga – Calçada, na estação Abacaxi, que aumentará a mobilidade dos usuários do transporte coletivo.

O plano original preconizado na rede básica metropolitana do PIT, prevê seu prolongamento até integrar-se com o subsistema trem, em Simões Filho. No entanto, no presente estudo abandonou-se o trecho entre Cajazeira e Simões Filho, por atravessar a área de proteção ambiental da Represa de Ipitanga.

Linha 2: Calçada - Mussurunga

Terminais e estações: Calçada, Água de Meninos, Soledade, Dois Leões, Barros Reis, Abacaxi, DETRAN, Rodoviária, Makro, Hospital Sarah, Imbuí, CAB, Pinto de Aguiar, Flamboyants, Wet'n Wild, Malvinas e Mussurunga

Essa linha está contemplada nas propostas do PIT - Salvador, e deverá ter seu traçado no eixo da Av. Paralela, Av. Antônio Carlos Magalhães da Rodoviária até a Rótula do Abacaxi prosseguindo pela Av. Barros Reis, via de Ligação Dois Leões/Água de Meninos e Av. Oscar Pontes até chegar em Calçada.

Ela facilitará a conexão com todas as outras linhas de metrô e com a linha de trem do subúrbio, o que possibilitará uma grande possibilidade de deslocamentos no município, num sistema seguro, confortável e confiável, aumentando consideravelmente a mobilidade dos usuários de transporte coletivo.

Originalmente, o PIT - Salvador propõe a sua extensão até o município de Lauro de Freitas, e no presente estudo estão propostos os ramais alternativos para se conectar com a linha de trem metropolitano em Simões Filho, passando pelo CEASA.

Linha 3: Calçada – Rodoviária (via Área Central, Federação e Itaigara)

Terminais e estações: Calçada, Água de Meninos, Comércio, Sé, Piedade, Campo Grande, Clínicas, Federação, Universidade, Rio Vermelho, Santa Cruz, Parque da Cidade, Itaigara e Rodoviária.

Essa linha de metrô foi idealizada, conforme as linhas de desejo de viagens diagnosticadas na Pesquisa OD/95, e seu traçado deverá utilizar os eixos viários onde atualmente percorrem volumes consideráveis de ônibus. Na Área Central estão propostas duas alternativas de traçado, dada a complexidade das condições geológicas existentes.

Dessa forma, esta linha deverá atender a um grande volume de passageiros que hoje são obrigados a fazer transbordos de uma linha de ônibus para outra, despendendo tempos de percurso muito longos para completar as respectivas viagens, além de proporcionar uma ampla distribuição das viagens na Área Central da cidade.

Além disso, por atravessar áreas com várias atividades terciárias (comércio, prestação de serviços e instituições públicas) deverá ser altamente rentável operacionalmente.

Com a rede de transporte de massa completa, essa linha poderá se conectar: com a linha de trem do Subúrbio Ferroviário na estação Calçada; com a linha de metrô Calçada - Mussurunga nas estações Rodoviária, Água de Meninos e Calçada; e com a linha de metrô Lapa – Cajazeira na estação Piedade/Lapa.

A fim de atender à acelerada expansão das atividades terciárias, nos setores lindeiros à Av. Magalhães Neto, propõe-se o prolongamento desta linha até Costa Azul, junto ao Jardim dos Namorados.

- **Subsistema Ferroviário do Subúrbio**

Linha: Calçada - Paripe

Terminais e estações: Calçada, Lobato, Plataforma, Almeida Brandão, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos, Paripe Urbana e Paripe Metropolitana

A revitalização dessa linha é uma das prioridades do PIT - Salvador, onde estão previstas melhorias operacionais e maior conforto e segurança aos usuários. Ela deverá atender à demanda da Região do Subúrbio Ferroviário, assim como deverá dar acesso aos novos pólos geradores previstos ao longo desse trecho, com atividades voltadas para o turismo e equipamentos urbanos.

Sua operação contará com a integração das linhas de ônibus dos vários bairros da região, e na Calçada terá a possibilidade de se articular com as linhas de metrô Calçada-Rodoviária (via Área Central e Federação) e, com a linha Calçada-Mussurunga (via Água de Meninos/Dois Leões/ Av. Paralela). Dessa forma, a alta mobilidade criada poderá induzir e incentivar a requalificação urbana prevista na enseada dos Tainheiros e na orla da Baía de Todos os Santos, que certamente gerarão novos empregos possibilitando a redução do nível de pobreza da população ali residente.

O prolongamento dessa revitalização do trem, no trecho metropolitano, também está prevista no PIT - Salvador, o que é altamente positivo para os acessos aos novos pólos geradores de empregos programados em Camaçari.

2.1.2. Transporte de Média Capacidade

O Transporte de Média Capacidade poderá ser operado, por exemplo, por ônibus articulados, de grande capacidade nominal dos veículos, por VLP – Veículo Leve sobre Pneus ou por VLT – Veículo Leve de Transporte, etc, que deverão circular em pistas segregadas, localizadas ao longo de determinadas avenidas que têm e/ou deverão possuir o potencial de interligar regiões ocupadas por atividades urbanas atratoras de viagens.

Entre outras finalidades, o transporte de média capacidade deverá articular-se com o sistema de transporte de massa, assim como com o sistema alimentador, com o objetivo de racionalizar a rede de transporte proposta, como preconiza o PIT - Salvador e mostra a Figura A.1.

Dentro dessa lógica, estão propostos corredores de transporte de média capacidade em regiões não servidas pelo transporte de alta capacidade, como pode ser observado na Figura 2.1.3 e na caracterização a seguir descrita por tipo de diretriz programada. Três deles atravessarão o município perimetralmente, um servirá a Orla Atlântica e outros desses corredores seguirão em direção à Área Central ou em direção a um terminal de transporte de alta capacidade.

Deverão prever um tratamento físico que garanta a exclusividade na circulação dos ônibus (ou VLP/VLT) e estações de embarque no sistema com passarelas de acesso às mesmas.

• Corredores Perimetrais

Ligarão as regiões da Orla da Baía de Todos os Santos e da Orla Atlântica sem passar pelo Centro da cidade. Os três corredores irão integrar-se com a rede de transporte de alta capacidade e possibilitarão o atendimento das futuras viagens a serem geradas pelos novos pólos urbanos com atividades voltadas para o turismo e para a requalificação urbana, sobretudo no Subúrbio Ferroviário.

Assim, os corredores a seguir relacionados constituirão esse sistema proposto:

- Corredor Orlando Gomes - Via Jaguaribe - BA 528 - Vale do Paraguari;
- Corredor Pinto de Aguiar - Via Pituaçu - Ligação Regional de Lobato;
- Corredor Jorge Amado - Av. Saboeiro - Av. San Martin.

• Corredor de Orla

Desenvolvendo-se ao longo da Orla Atlântica desde a Barra até o Aeroporto, onde existe grande concentração de hotéis e atividades relacionadas ao turismo, deverá articular-se com todos os corredores perimetrais propostos, além de integrar-se com as linhas de metrô no terminal Mussurunga e na região da Costa Azul. Assim deverá seguir o Corredor Av. Oceânica - Av. Amaralina - Av. Otávio Mangabeira - Av. Dorival Caymi.

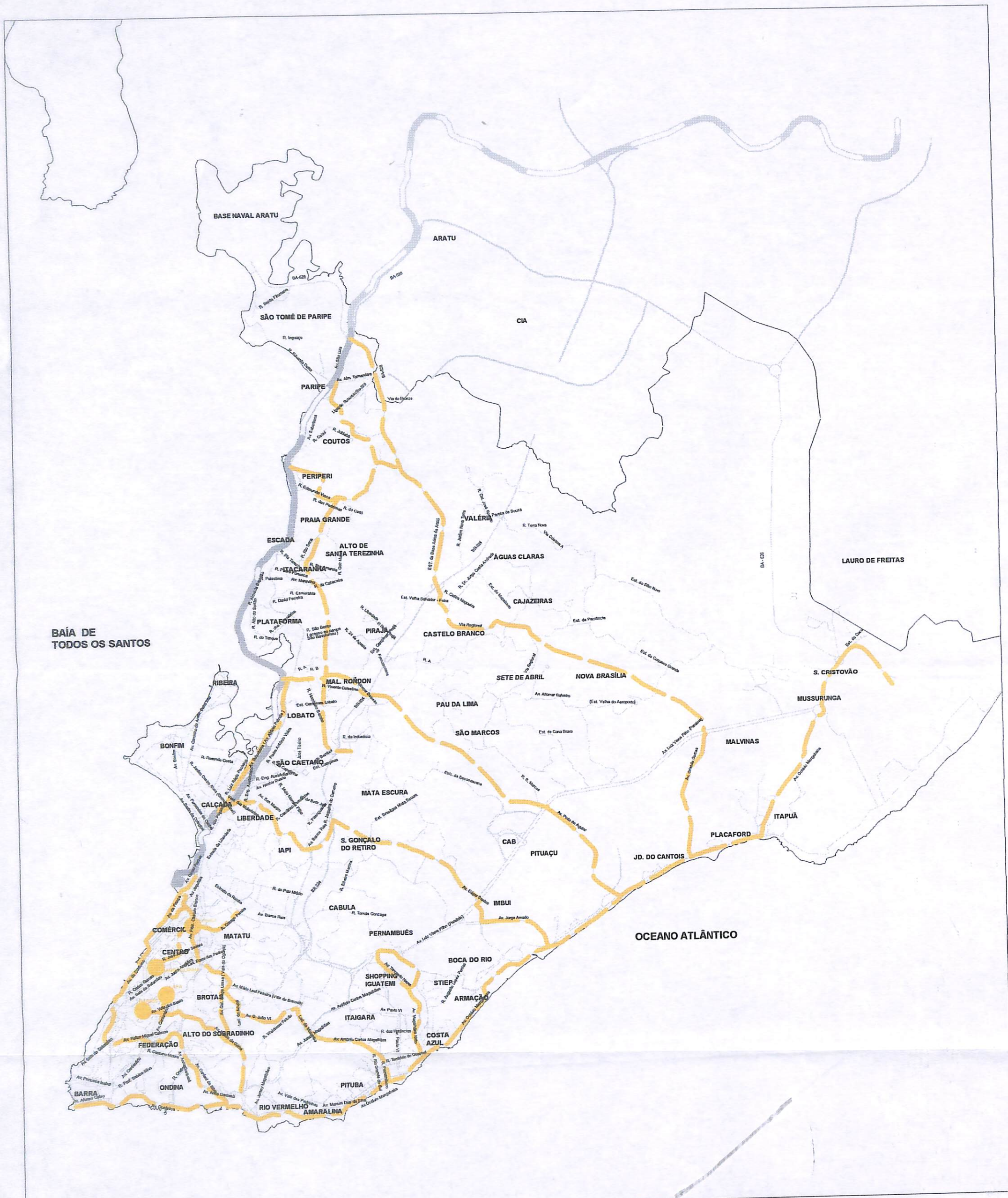
• Corredores Radiais

Deverão servir à demanda gerada pelo uso do solo lindeiro, altamente ocupado por hospitais, centros de saúde, clínicas médicas, universidades, escolas, comércio diversificado, *shoppings* e atende uma das regiões com maior atração de viagens dentro do município.

As diretrizes propostas para estes corredores, a seguir relacionados, exigem estudos mais detalhados, para a implantação de medidas que priorizem o transporte coletivo nos mesmos, definindo suas etapas/épocas de implantação.

- Corredor Av. Tancredo Neves – Av. Prof. Magalhães Neto
- Corredor Av. Antônio Carlos Magalhães – *Viário Novo do Horto Florestal* - Av. D. João VI
- Corredor Av. dos Barris - Av. Vasco da Gama
- Corredor Av. dos Barris - Av. Centenário - Av. Anita Garibaldi
- Corredor R. José Joaquim Seabra - R. Cônego Pereira
- Corredor Av. da França - Av. Lafayette Coutinho - Av. Reitor Miguel Calmon – Av. Anita Garibaldi – Av. Vasco da Gama – Vale do Ogunjá – Av. Pres. Castelo Branco – Túnel Américo Simas
- Corredor Dois Leões – R. José Joaquim Seabra – Vale da Lapa – R. Cônego Pereira

O Corredor proposto para o Subúrbio, no eixo das Ligações Setoriais de Coutos, do Vale do Paraguari, Paripe/Planalto Real e do Dique de Campinas, poderá ser necessário, caso o subsistema por trem vier a ter características com predominância turística, e assim deverá assumir a função de atender à demanda dos setores que compõem a região.



Legenda:

Sistema Viário Proposto

- Transporte de Média Capacidade
- Estação

Nota: O traçado ferroviário e viário fora de Salvador é ilustrativo (está sem escala)



TTC

PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE SALVADOR

Proposta de Estruturação do Transporte Coletivo Transporte de Média Capacidade

S/Escala

Data
agosto/99

Figura
2.1.3

2.1.3. Transporte de Baixa Capacidade

O transporte de baixa capacidade refere-se à operação de ônibus e vans para o sistema alimentador dos transportes de alta/média capacidades, captando e distribuindo os passageiros integrados junto aos terminais e estações a estes vinculados.

Atenderá a população das áreas/bairros localizados fora da área de influência direta dos sistemas de maior capacidade e proporcionará uma melhor acessibilidade da população aos pólos de interesse localizados na RMS, uma vez que este sistema deverá operar integrado aos sistemas de alta e média capacidade de transporte previstos.

Assim, dentro deste conjunto estarão as linhas de ônibus remanescentes do atual STCO, após a definição detalhada dos novos subsistemas que compõem o PIT – Salvador. A Figura 2.1.4 apresenta as vias que deverão dar suporte ao transporte de baixa capacidade.

2.1.4. Subsistema Hidroviário Municipal

Estão previstas no presente plano as proposições do Projeto da Via Náutica, que se trata de um projeto desenvolvido, em dezembro de 1998, pela Prefeitura Municipal e o Governo do Estado em acordo com a Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA.

Nele está incorporado um circuito hidroviário que ligará o Porto da Barra à Ribeira, totalizando um percurso de quinze quilômetros, com sete estações de parada: Barra, Gamboa, Porto de Salvador, Água de Meninos, Humaitá, Bonfim, Ribeira.

Essas estações irão contar com projetos de restauração, reurbanização, construção de passarelas, centro cultural, restaurantes, salão de convenções, escolas de mergulho, lojas de equipamentos náuticos, casas especializadas em locação de barcos, mercado de frutas e comidas típicas, dentre outras atividades comerciais.

Nas atuais instalações do Centro Náutico no Cais do Porto de Salvador esta previsto a implantação de um novo terminal de passageiros para as ilhas - chamado Porto Turístico – junto aos armazéns 1,2,3 e 4 (ver Figura 2.1.4).

Além desse projeto da via náutica, existem outros estudos que prevêm infra-estrutura náutica em Plataforma, Periperi e Paripe, através da iniciativa privada, com forte caracterização de suas vocações de lazer e de turismo.

2.1.5. Subsistema por Ascensores

Além dos ascensores existentes, que ligam as cidades Alta e Baixa, o Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal do Salvador têm uma meta para a recuperação das ligações verticais, com a reconstrução do Plano Inclinado do Pilar (desativado), e do Elevador do Taboão (também desativado), a fim de ligar o Centro Histórico ao Comércio.

Também, está planejada a construção de um Plano Inclinado ligando o bairro de São Pedro à Orla Turística onde estarão localizados novos pólos geradores que serão implantados no Cais do Solar do Unhão, em Gamboa, criando uma nova ligação vertical entre esse setor e a região comercial e de prestação de serviços da Praça 2 de Julho e Av. Sete de Setembro no bairro de Politeama.

Com a previsão da construção da Linha 3 de metrô de Salvador, a localização dos ascensores e suas estações de embarque, deverão estar diretamente conectadas com as estações metroviárias para favorecer a distribuição de passageiros no centro da cidade.

2.2. PROPOSTA DE ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

Apesar de não ser objeto precípua do PDDU – 2000, estão a seguir comentadas algumas proposições previstas nos planos existentes, por interferirem de forma direta no PDDU.

A Região Metropolitana de Salvador abriga um importante pólo industrial e está prevista, para um futuro próximo, a instalação do pólo industrial automobilístico de Camaçari, com uma estimativa de geração de 5.000 empregos diretos e 50.000 empregos indiretos.

Desta maneira a existência de uma forte relação de dependência entre as cidades da Região Metropolitana e sobretudo em relação à capital - Salvador, e o fato do Município do Salvador deter o maior percentual de habitantes da RMS (83% da população), somando-se à ampliação do pólo industrial, requer que a RMS esteja totalmente integrada, permitindo a interligação com os grandes pólos geradores de atração e atendendo às necessidades de deslocamentos regionais com o sistema urbano da capital.

• Rede Metropolitana de Transporte de Massa

A rede básica preconizada no PIT - Salvador, contempla a operação integrada de ferrovias, metrô, hidrovias e ônibus de modo a permitir a integração de todas as viagens com origem ou destino nos municípios da RMS. Ver Figura A.1 no Anexo.

Assim, a rede metropolitana de transportes de massa deverá possuir a seguinte estrutura:

- As viagens dos municípios de Candeias, São Francisco do Conde, Simões Filho, Camaçari e Dias D Ávila, deverão se integrar à Rede Básica, através do trem Calçada – Paripe e da linha metroviária Calçada - Mussurunga - Simões Filho;
- As viagens do município de Lauro de Freitas se utilizarão da linha metroviária Calçada - Mussurunga - Lauro de Freitas – Simões Filho (essa linha de metrô poderá ter um ramal entre as estações CEASA e Wet'd Wild, através da BA 526);
- As viagens dos municípios de Vera Cruz e Itaparica, na ilha, se integrarão à Rede Básica através do corredor hidroviário, pelos serviços do *ferry-boat* existente.

- **Rede Metropolitana de Transporte de Média/Baixa Capacidade**

O transporte coletivo efetuado através de ônibus na RMS, encontra-se comprometida uma vez que há a disputa do espaço das vias pelo transporte municipal e intermunicipal, além de todo tráfego geral, gerando vias congestionadas, interferência no pontos de parada, aumento no tempo de viagem e desconforto para os usuários do sistema, tanto o metropolitano quanto o municipal.

Este estudo propõe a integração dos sistemas Metropolitano com o Municipal através dos terminais Paripe Metropolitana, Pirajá / Cajazeira, CEASA e Mussurunga, visando racionalizar a circulação das linhas de ônibus metropolitanas nas vias e terminais de Salvador.

3. TRANSPORTE DE CARGA

3. TRANSPORTE DE CARGA

A acessibilidade às Áreas de Interesse de Caminhões de Salvador pouco foi incrementada ao longo dos anos, tanto nas questões de obras viárias, como do ordenamento das rotas de caminhões rodoviários e de distribuição de produtos na cidade.

Esses fatos têm trazido grandes problemas operacionais no tráfego urbano, onde os fluxos de caminhões conflitam-se com os ônibus, automóveis e pedestres provocando baixo desempenho operacional e segurança de trânsito. Além disso, os impactos com o uso do solo também são evidentes.

Apesar de não ter sido objeto de um estudo mais aprofundado (que esta questão exige, no âmbito do PDDU 2000), estão comentadas neste capítulo algumas considerações, em especial para acesso à região portuária da cidade.

3.1. AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO EXISTENTE

O trânsito de caminhões em determinados corredores de Salvador é significativo, principalmente, nos acessos às Áreas de Interesse de Caminhões de Salvador que estão distribuídas nos seguintes locais:

- ao longo da Rodovia BR 324, onde a LOUOS – Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo regulamenta um uso predominantemente industrial;
- em Calçada, Água de Meninos e Comércio encontram-se o comércio atacadista e a Feira de São Joaquim;
- no Setor do Porto de Salvador, com seus diversos galpões de depósito e atividades correlatas;
- na Rodovia BA 526, onde está localizado o CEASA.

No entanto, o sistema viário urbano existente de Salvador não foi se adequando às viagens de caminhões (sobretudo rodoviários), e seu conflito com o incrementado tráfego geral existente no Corredor da Av. San Martin / Viaduto dos Motoristas, no sistema viário de Calçada e no corredor de acesso à Água de Meninos e ao Porto de Salvador.

A operação do trânsito nesse sistema viário apresenta baixo desempenho e graves problemas de segurança, provocando constantes conflitos entre os caminhões rodoviários e o trânsito urbano. No Subcentro de Calçada o conflito é ainda mais intenso por atravessar áreas com atividades terciárias, onde circulam muitos pedestres e um volume considerável de ônibus urbanos.

Por outro lado, o corredor alternativo de acesso ao Porto de Salvador, através do Vale do Bonocô e Túnel Américo Simas que está sendo utilizado pelos caminhões rodoviários, durante a madrugada e fins de semana, não é recomendado por invadir áreas urbanas consolidadas com potencial de transformação induzida pela linha de metrô prevista no eixo do Vale do Bonocô. Caso seja consolidada essa Rota de Caminhões, mesmo em horários diferenciados, poderá induzir também o uso do solo voltado para servir aos caminhões que é, em geral, incompatível com o uso urbano; além disso poderá deteriorar tais espaços urbanos.

3.2. PROPOSTA PARA A ROTA DE CAMINHÕES DE ACESSO AO PORTO DE SALVADOR

O fato de diversas áreas de interesse de caminhões estarem inseridas no meio do tecido urbano da cidade, obriga à adequação do sistema viário para seu acesso, a fim de minimizar seu impacto no desempenho da operação do trânsito e no uso do solo interferido.

Dessa forma, propõe-se, como uma primeira alternativa, a consolidação da Av. San Martin como “Rota de Caminhões”, provenientes da rodovia BR 324 / Av. Barros Reis, por assumir atualmente essa condição ainda que insuficientemente, e possuir um uso do solo lindeiro voltado para o atendimento aos caminhoneiros.

Para desviar do Subcentro de Calçada e Água de Meninos a proposta é a utilização da R. Nilo Peçanha, prosseguindo paralelamente à Av. Jequitaia através de novo trecho a ser construído até o acesso ao Porto de Salvador.

Como medida de ação serão necessárias, principalmente, as seguintes intervenções viárias:

- melhoria da Av. San Martin;
- melhoria da R. Nilo Peçanha;
- construção da via paralela à Av. Jequitaia até o acesso ao Porto de Salvador; e
- adequação desse corredor destinado para a Rota de Caminhões com as vias de acesso aos pólos de interesse de caminhões.

Por outro lado, existe uma segunda alternativa para essa Rota de Caminhões, utilizando o corredor BR 324 / Av. Barros Reis / Nova Via Dois Leões - Água de Meninos que atinge diretamente a entrada do Porto de Salvador sem interseção em desnível.

Apesar da diretriz viária dessa alternativa ser mais direta, está previsto nesse eixo o traçado da Linha 2 de metrô Mussurunga – Calçada e, no trecho da Av. Barros Reis verifica-se, atualmente, um volume significativo de ônibus provenientes da Região do Miolo com destino predominante ao Terminal Barroquinha. Apesar de futuramente prever-se que esse volume de ônibus se reduzirá com a operação da linha de metrô Pirajá – Lapa a Linha 2 deverá contemplar algumas estações nesse trecho e na nova via (até

Água de Meninos), criando uma situação de potencial conflito com os pedestres que as utilizarão.

Com isso, uma avaliação minuciosa deverá ser elaborada para analisar os impactos funcionais do sistema viário, do sistema de transporte coletivo e no uso do solo lindeiro. Além disso, essas duas alternativas também deverão ser compatibilizadas com o sistema de transporte de carga urbano, a fim de otimizar tal intervenção viária, englobando-a na rede viária adequada para o trânsito de caminhões.

As Figuras 3.1 e A.2 apresentam as propostas mencionadas.

3.3. Inter-relação com as Áreas de Interesse de Caminhões da RMS - Região Metropolitana de Salvador

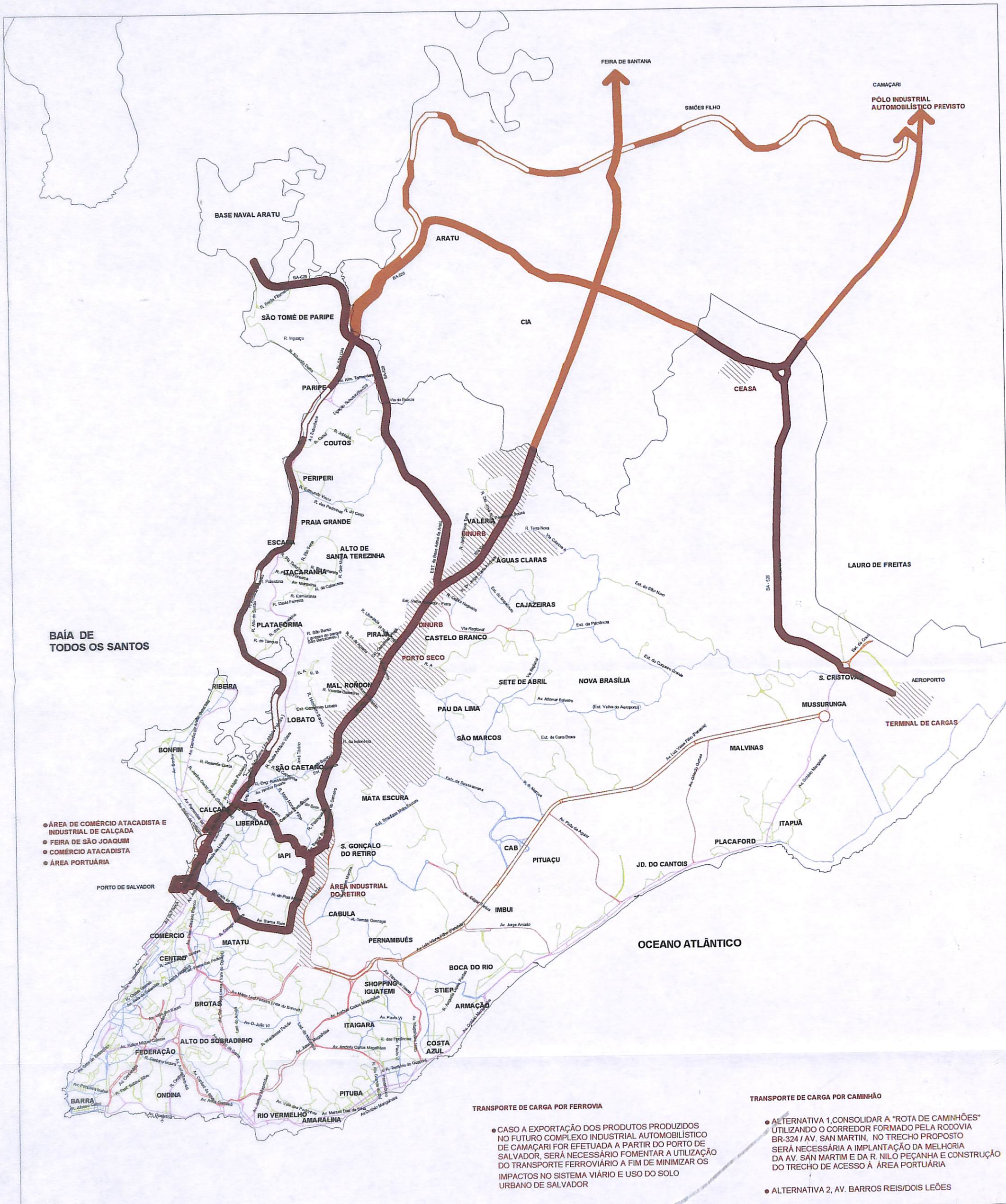
A previsão de instalação de um Pólo Industrial Automobilístico em Camaçari deverá requerer um sistema de transporte capaz em atender às necessidades de acesso e distribuição dos produtos que serão ali fabricados.

O projeto desse pólo industrial encontra-se na fase inicial e, portanto sua logística de distribuição dos produtos não foi estabelecida. No entanto, é preciso que o Município do Salvador se prepare para absorver a inter-relação com esse futuro pólo.

Sabe-se, *a priori*, que deverá ser utilizado o Porto de Aratu para a distribuição hidroviária. Porém, caso essa operação tenha que ser feita também através do Porto de Salvador, sugere-se que o transporte dos produtos até o porto seja efetuado por ferrovia, pois o sistema viário não terá capacidade para atender à demanda dessa ordem ou que se crie um sistema viário com alta capacidade para acesso até o mesmo, em especial conectado à BR 324.

Também é necessário prever a acessibilidade ao Terminal de Carga Aeroportuário anexo ao Aeroporto de Salvador, que deverá ser atendida pela rodovia BA-526. Atualmente, essa rodovia estadual possui pista simples operando com uma faixa por sentido de circulação, que certamente deverá ser insuficiente. Assim, sugere-se que seja prevista a duplicação desse eixo viário e sua conveniente articulação com o complexo viário previsto para ser implantado junto à chamada 2ª Rótula do Aeroporto.

Essa expansão industrial prevista na RMS, deverá induzir a instalação de outras indústrias na proximidade do CIA SUL e ao longo das rodovias BR 324, BA 526 e BA 525, que certamente deverão se inter-relacionar com as atividades localizadas em Salvador. Dessa forma, é de suma importância que as diversas municipalidades e entidades envolvidas elaborem seus planos diretores para reservar áreas à expansão industrial e prover de um sistema viário e/ou ferroviário para o escoamento dos produtos.



Legenda:

Transporte de Carga

- Construção de Via Nova
- Ferrovia
- Área de interesse de Caminhões

Nota: O traçado ferroviário e viário fora de Salvador é ilustrativo (está sem escala)

Sistema Viário Proposto

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



PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE SALVADOR

Proposta para Rota de Transporte de Carga

S/Escala

Data
agosto/99

Figura
3.1

4. SISTEMA VIÁRIO

4. SISTEMA VIÁRIO

Um dos principais objetivos deste estudo é a identificação das carências viárias e seu atendimento com a estruturação de um Plano de Sistema Viário para longo prazo, a fim de constituir uma trama hierarquizada de diretrizes viárias que atenderão às articulações municipais e intermunicipais existentes, assim como a serem indutoras dos eixos de expansão urbana. Também, possibilitará a criação de elementos e mecanismos para a reserva de faixas de domínio das intervenções viárias a serem implantadas futuramente, sem causar impactos sociais de desapropriação de edificações e/ou reassentamento da população e, ao mesmo tempo atender às necessidades de deslocamento previstas.

Para facilidade de entendimento estão apresentadas nos itens a seguir as concepções da estrutura viária existente e proposta, e a caracterização das intervenções viárias preconizadas.

4.1. CONCEPÇÃO FUNCIONAL DA ESTRUTURA VIÁRIA EXISTENTE

A estrutura viária do município foi concebida inicialmente por **vias de cumeada**, por onde foi se desenvolvendo a maioria das ocupações urbanas da cidade. Essas vias apresentam características físicas exíguas, gerando altos conflitos de fluxos de tráfego e colocando em risco a segurança e desempenho do trânsito de veículos e de pedestres, devido à própria geometria, em geral sinuosa e com declividades acentuadas, e pela insuficiência de capacidade viária, além da indefinição do passeio público.

Posteriormente, foram implantadas as **vias de fundo de vale** estruturadas, em geral, para atender aos deslocamentos de passagem na chamada AUC, e possuem o uso do solo com predominância de atividades terciárias, mescladas por uso residencial, preservando as encostas e o próprio vale de ocupações ilegais.

Com essas duas características físicas das vias, o sistema viário existente apresenta descontinuidade de traçado, afunilando os fluxos de tráfego e formando congestionamento de tráfego em diversos locais, pelos “gargalos” impostos.

Também, a carência de locais para o estacionamento, operação de carga/descarga e embarque/desembarque junto ao uso do solo lindeiro, têm trazido grandes problemas de desempenho e segurança no sistema viário da cidade, podendo citar, além da Área Central, as regiões de Calçada, Liberdade, Iguatemi, Itaigara, STIEP e, mais recentemente toda a Orla Atlântica (em especial nos fins de semana) e futuramente a região lindeira à Av. Paralela.

4.2. CONCEPÇÃO FUNCIONAL DA MACROESTRUTURA VIÁRIA PROPOSTA

A Estruturação do Sistema Viário de Salvador, aqui proposta para longo prazo, foi desenvolvida com vistas aos problemas estruturais e operacionais do sistema viário atual, levando-se em conta os diversos planos e projetos existentes, e as especificações viárias constantes na LOUOS - Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, lei 3377/84 alterada pela lei 3853/88, e na Hierarquização do Sistema Viário Básico do Município definida através da lei nº 177/96, com o objetivo primordial de orientar as demais intervenções setoriais que comporão o novo PDDU-2000. A Figura A.3, constante no Anexo, ilustra as diretrizes das intervenções viárias propostas.

As propostas de macroestrutura viária foram formuladas a partir da concepção funcional de cada via, onde se analisou as carências viárias atuais e as características das viagens atuais e futuras a serem geradas pelas atividades urbanas previstas nos cenários urbanísticos planejados. Além disso, considerou-se a geomorfologia da cidade aliada com a necessidade de preservar as reservas naturais que vêm sendo invadidas por ocupações indevidas.

Dessa forma, as intervenções viárias propostas foram concebidas segundo as respectivas funções descritas a seguir:

- **Articulação Metropolitana**, terá a função de priorizar as viagens externas, previstas pela inter-relação entre o Município do Salvador e os demais municípios da Região Metropolitana, sobretudo com o município de Camaçari onde está programada a instalação do pólo automobilístico industrial. Deverá apoiar-se nas rodovias existentes com as devidas melhorias propostas neste estudo, a fim de desempenharem as necessidades de viagens previstas;
- **Articulação Regional**, será destinada para priorizar o tráfego de passagem, utilizando como suporte as vias de ligação direta entre regiões e bairros do município. De acordo com o tipo de ocupação do solo estas ligações regionais deverão ter características funcionais diferenciadas, conforme o tipo de tráfego a ser priorizado;
- **Articulação Setorial**, terá a função de promover as ligações entre as articulações regionais, além do acesso às vias coletoras existentes. A proposta é a criação de novas vias que venham integrar o tecido urbano, com características funcional e física de acordo com as atividades do uso do solo existente na sua área de influência;
- **Via Local de Delimitação**, sua característica funcional será a criação de um limite para os espaços públicos livres, de interesse ambiental e ecológico, a fim de controlar as possíveis edificações irregulares (invasões), além de criar uma via de serviços e manutenção dessas áreas;
- **Via de Orla**, terá a função de 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

incentivo às atividades turísticas dessa região, com o objetivo de requalificação ambiental e dinamização funcional urbana.

Essas proposições de articulação viária foram desenvolvidas, em geral, de acordo com a Hierarquização do Sistema Viário Básico do Município, que enquadra as vias segundo a sua categoria funcional e operacional. Para referência analítica das propostas viárias está descrita a seguir a caracterização das vias especificada na lei municipal de nº 177/96, Art. 3º- § 1º:

VIA EXPRESSA (VE)

- a- Ser dotada obrigatoriamente de pista dupla com canteiro central;
- b- Ter retornos e interseções em desnível;
- c- Ter passagem de pedestres em desnível
- d- Dar acesso à ocupação através de Via Marginal;
- e- Ter controle total dos acessos;
- f- Permitir implantação de transporte público de passageiros de alta capacidade.

VIA ARTERIAL I (VA I)

- a- Ter alta capacidade de absorção de tráfego;
- b- Atender ao tráfego intra-urbano;
- c- Possibilitar a implantação de Via Marginal para o acesso à ocupação lindeira;
- d- Possibilitar a implantação de canaleta executiva para Transporte Público de Passageiros de alta capacidade;
- e- Permitir o acesso às propriedades lindeiras e/ou outras vias de hierarquia inferior sempre através de Vias Marginais.

VIA ARTERIAL II (VA II):

- a- Acontecer em pista dupla, única ou em binário em função da topografia e/ou ocupação do solo;
- b- Atender ao tráfego intra-urbano de grande volume;
- c- Caracterizar-se como corredores secundários de transporte público de passageiros.

Via Coletora I (VC I)

- a- Permitir a circulação de transporte coletivo;
- b- Articular bairros através das interligações com as vias de penetração;
- c- Possibilitar deslocamento interbairros;
- d- Permitir o tráfego de passagem com maior intensidade e média fluidez;
- e- Ter ocupação lindeira com uso e atividades diversificadas;
- f- Interligar-se sempre com vias de igual ou maior capacidade;
- g- Coletar o tráfego das vias coletoras de menor capacidade.

Via Coletora II (VC II):

- a- Permitir a circulação de transporte coletivo;
- b- Coletar o tráfego das vias locais distribuindo para vias hierarquicamente superiores;
- c- Configurar-se como via de penetração de bairro;
- d- Interligar vias hierarquicamente superiores e de maior capacidade;
- e- Ter tráfego de baixa fluidez;
- f- Propiciar deslocamento médios.

Via Local (VL):

- a- Permitir a circulação de transporte coletivo de atendimento exclusivo à área;
- b- Ter tráfego com baixa fluidez e possibilidade de manobras;

- c- Não predominar o tráfego de passagem;
- d- Propiciar deslocamento intra localidades;
- e- Distribuir o tráfego oriundo de vias hierarquicamente superiores nas nucleações residenciais, comerciais/serviços ou industriais permitindo acesso direto às edificações.

Via de Pedestre (VP):

- a- Não permitir a circulação de automóveis;
- b- Ter circulação exclusiva de pedestres;
- c- Poder ocorrer em escadarias.

Vale ressaltar que neste estudo foram analisadas todas as categorias viárias. Porém, as propostas de diretrizes de intervenções viárias englobam as vias do sistema principal do Município do Salvador, ou seja: vias expressas, vias arteriais de primeira e segunda categoria e vias coletoras de primeira categoria, além das Vias de Delimitação e Vias de Orla como seguem descritas a seguir.

4.3. INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS

Com base na concepção funcional da macroestrutura viária proposta, foram desenvolvidas as propostas de intervenções viárias para o Município do Salvador compostas por construção de novas vias e melhoria de vias existentes, adequando e complementando os estudos / planos / projetos viários já existentes. (ver documento 2 deste estudo).

- **Construção de Novas Vias**

Estão propostas trinta e quatro diretrizes de novas vias, das quais sete terão a função de articulação metropolitana, dezesseis como articulação regional e como articulação setorial totalizam sete, duas vias de delimitação e duas vias de orla, como estão relacionadas a seguir.

articulação metropolitana:

- Vias Marginais à BR-324
- Vias Marginais à Av. Luiz Viana Filho
- Duplicação da BA-526 (CIA-Aeroporto) a partir da BR-324 até a 2ª Rótula
- Duplicação da BA-528
- Duplicação da Av. San Martin
- Continuidade e Melhoria da Av. Nilo Peçanha
- Via Interna à Área Portuária

articulação regional:

- Ligação Vale do Paraguri;
- Prolongamento da Av. Suburbana até as rodovias BA 528 e BA 526;
- Via Jaguaribe;
- Ligação Regional de Lobato;

- Continuidade da Via do Bronze até a Ligação Av. Suburbana/ BA 528.
- Via Águas Claras/Cambunas;
- Ligação Pituaçu/Jaguaribe;
- Av. Luiz Eduardo Magalhães;
- Via Saboeiro;
- Via Pituaçu;
- Ligação Saboeiro/Pituaçu;
- Via Leste-Oeste;
- Ligação Lapa/Barroquinha;
- Complexo Viário do Viaduto dos Motoristas;
- Via Vale de Brotas
- Via Horto Florestal

articulação setorial:

- Ligação Planalto Real/Periperi;
- Ligação Setorial Dique de Campinas;
- Ligação Setorial Paripe;
- Ligação Setorial Coutos;
- Ramal Viário do Rio Vermelho;
- Acesso ao Estádio Toca de Leão;
- Via Horto/Mata dos Oitis

vias locais de delimitação

- do Parque Metropolitano Pirajá/São Bartolomeu
- do Vale do Paraguari

vias de orla

- Via de Orla da Enseada dos Tainheiros
- Via de Orla Periperi/Praia Grande

• **Melhoria de Vias Existentes**

Com o objetivo de ampliação da capacidade viária e das condições físicas da via para assumir a característica funcional aqui proposta, serão necessárias intervenções nas seguintes vias:

articulação regional:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| - Av. Suburbana; | - Av. Aliomar Baleeiro; |
| - R. Santa Filomena; | - Ligação Imbui/Av. Jorge Amado; |
| - Av. Jorge Amado; | - Complexo Viário da Calçada; |
| - Av. Pinto de Aguiar; | - R. da Indonésia; |
| - Av. Orlando Gomes; | - Via Regional; |
| - Av. Dorival Caymi; | - Av. José Joaquim Seabra |
| - Ligação Dois Leões/Água de Meninos | - Av. Manoel Dias da Silva; |

articulação Setorial:

- R. Almeida Brandão;
- Estrada Pirajá/Campinas;
- Av. Genaro de Carvalho;
- Ligação do Cabula (Av. Silveira Martins)
- Estr. do Suassuna;
- Acesso ao Parque S. Bartolomeu;
- Estr. Canabrava;

vias de orla

- Via de Orla de São Tomé de Paripe
- Via de Orla Paripe/São Tomé de Paripe

4.3.1. Caracterização das Diretrizes das Vias Expressas e Arteriais I Propostas

Conforme apresenta a Figura 4.3.1.1, as diretrizes viárias propostas, classificadas como **vias expressas**, são basicamente as articulações metropolitanas e estão caracterizadas nas intervenções de aumento de capacidade viária das rodovias BR 324, BA 526 e BA 525, a fim de atender ao futuro incremento de volume de tráfego metropolitano, sobretudo na troca de viagens entre Salvador e Camaçari, onde está prevista a implantação de pólo automobilístico industrial, que criará mais de cinco mil novos empregos e gerará importantes fluxos de transporte de carga da RMS. Além disso, deverá dar suporte às viagens inter-relacionadas com os setores industriais como CIA Sul e os DINURBs localizados junto à BR 324, e com os pólos geradores como o CEASA.

As diretrizes viárias propostas classificadas como **vias arteriais I** são articulações regionais e atravessam perimetralmente o Município do Salvador interligando, em geral, as regiões localizadas na Orla do Oceano Atlântico e na Orla da Baía de Todos os Santos. Essas vias deverão dar suporte, também aos corredores de transporte coletivo de média capacidade de acordo com o desenvolvimento das atividades terciárias e turísticas planejadas para as orlas. Tratam-se de melhorias de vias existentes, interligadas por vias a serem construídas futuramente, como serão as ligações entre as:

- regiões de Paripe / Periperi e Placaford, através duplicação da rodovia BA 528, construção da Ligação Vale do Paraguari, melhoria da Via Regional, construção da Via Jaguaribe e melhoria da Av. Orlando Gomes, além da duplicação do viaduto sobre a rodovia BR 324 e construção da transposição da Av. Paralela;
- regiões de Plataforma / Lobato a Patamares, pela via a ser construída na Ligação Lobato, duplicação do viaduto sobre a rodovia BR 324, melhoria da Av. Aliomar Baleeiro, construção da Via Pituaçu, construção da transposição da Av. Paralela e melhoria da Av. Pinto de Aguiar;
- regiões de Calçada / Porto de Salvador a Boca do Rio, com a construção da via interna à área portuária, melhoria da R. Nilo Peçanha, melhoria da Av. San Martin, construção da transposição da Av. Barros Reis e melhoria do viaduto

sobre a rodovia BR 324, construção da Av. Luiz Eduardo Magalhães (em obras), construção das transposições da Av. Paralela e melhoria da Av. Jorge Amado.

Outras **vias arteriais I** como a construção das vias Saboeiro, Vale de Brotas e Horto Florestal terão a função de continuidade das vias dessas categorias já existentes, melhorando as articulações viárias da região onde estão inseridas e, principalmente, criando um “caminho alternativo” aos significativos fluxos de tráfego de sua área de influência.

A seguir estão descritas as características funcionais, ação proposta e o controle para cada proposição viária classificada como **vias expressas e vias arteriais I**.

CONSTRUÇÃO DE VIAS MARGINAIS À BR-324

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de carga e de passageiros
- Ampliação da capacidade viária da rodovia BR-324, para atender às viagens metropolitanas e rodoviárias;
- Aliviar a rodovia BR-324, através do acesso próprio às propriedades lindeiras que têm predominância industrial e às vias de menor hierarquia;

x ação proposta

- Construção das vias marginais à BR-324, separadas da pista expressa, por canteiro e espaço para o passeio público

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

CONSTRUÇÃO DE VIAS MARGINAIS À AV. LUIZ VIANA FILHO (Av. Paralela)

Vias já propostas no Projeto Funcional da Av. Luiz Viana Filho, maio/99

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de passageiros
- Ampliação da capacidade viária da Av. Luiz Viana Filho, por ser importante eixo de ligação viária metropolitana, além de proporcionar o acesso ao aeroporto de passageiros e de carga;
- Auxiliar a Av. Luiz Viana Filho desenvolvendo-se paralelamente a esta, de forma a permitir o acesso às propriedades lindeiras e as vias de menor hierarquia;
- Atender à demanda futura, em função da implantação de novos empreendimentos previstos nas áreas lindeiras à esta via

x ação proposta

- Construção de vias marginais à BR-324, separadas da pista expressa por canteiro, contendo de duas a quatro faixas por sentido e passeio público;
- Implantação de transporte de massa, no canteiro central da Av. Luiz Viana Filho

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

DUPLICAÇÃO DA BA-526 - da BR-324 até a 2ª Rótula

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de carga e de passageiros
- Ampliação da capacidade viária desta via, para atender às demandas metropolitanas, que deverão ser geradas com a operação do terminal de carga anexo ao aeroporto de Salvador;

x ação proposta

- Construção da outra pista, com características físicas semelhantes à pista existente, separadas por canteiro central

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

DUPLICAÇÃO DA BA-528

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de carga e articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade;
- Ampliação da capacidade viária desta via, em continuidade da construção da Via Jaguaribe e Av. Orlando Gomes;

- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;

x ação proposta

- Construção da outra pista, com características físicas semelhantes à pista existente, separadas por canteiro central;
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

DUPLICAÇÃO DA AV. SAN MARTIN

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de carga
- Criação da via de acesso à Área Portuária de Salvador e aos setores de interesse de caminhões de Comércio, Água de Meninos e Calçada;

x ação proposta

- Melhoria do trecho existente, com a ampliação da capacidade viária do trecho existente desta avenida, com duas pistas, separadas por canteiro central

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária

CONSTRUÇÃO DA CONTINUIDADE E MELHORIA DA AV. NILO PEÇANHA

x função

- Articulação viária metropolitana para o transporte de carga
- Criação da via de acesso à Área Portuária de Salvador e aos setores de interesse de caminhões de Comércio, Água de Meninos e Calçada;

x ação proposta

- Construção do trecho que dará continuidade à Av. Nilo Peçanha, com duas pistas, separadas por canteiro central, possuindo três faixas de rolamento, mais espaço para passeio público;
- Melhoria do trecho existente, com a ampliação da capacidade viária do trecho existente desta avenida

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária

CONSTRUÇÃO DA VIA INTERNA À ÁREA PORTUÁRIA

x função

- Continuidade da articulação viária metropolitana para o transporte de carga para acesso à Área Portuária de Salvador;

x ação proposta

- Construção de via a ser definida pela administração do Porto

x controle

- Comprometimento das entidades envolvidas

CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO REGIONAL VALE DO PARAGUARI

Via é proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Paripe/Plataforma dez/98

x função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da construção da Via Jaguaribe e Av. Orlando Gomes;
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;
- Articulação setorial para o tráfego de passagem do Periperi;

- Desafogar o trânsito do subcentro de Periperi e da Av. Suburbana;
- Priorizar a R. das Pedrinhas para o transporte coletivo do setor, trânsito local e via de acesso ao subcentro comercial e de serviços;
- Promover a acessibilidade aos equipamentos urbanos projetados (terminal de integração do transporte coletivo junto à estação ferroviária de Periperi, marina, equipamentos comunitários);
- Delimitar a área de regulação das enchentes do Vale do Paraguari;

x ação proposta

- Aproveitamento do fundo do vale a ser recuperado no projeto de drenagem;
- Melhoria do trecho existente prevendo adequação geométrica ;
- Construção de uma via de fundo de vale com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento e espaço para estacionamento, conjugada com pista e/ou faixa para circulação de pedestres e bicicletas, além de áreas para recreação e lazer;
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;
- Prever tratamento paisagístico nas vias;
- Adequação das interseções viárias.

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta;
- Tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência;
- Impedimento do uso indevido da faixa de domínio da futura via e do futuro parque setorial (invasões das áreas comunitárias e do passeio público)

CONSTRUÇÃO DA VIA JAGUARIBE –MELHORIA DA VIA REGIONAL

Via com projeto, conforme estudo cedido pela PMS, realizado em 1989

x função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da BA 528 e Av. Orlando Gomes e articulação para o tráfego de passagem do Miolo,
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;
- Possibilitar a ocupação de áreas de difícil acesso;
- Promover articulação direta da BR-324 com a Av. Luiz Viana Filho;
- Permitir novos acessos aos bairros de Cajazeira, Pau da Lima e Castelo Branco;

x ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale do Rio Jaguaribe, dando continuidade à melhoria da Via Regional;
- Construção de via com pista dupla e três faixas por sentido, separadas por canteiro central e apresentando em trechos específicos vias marginais e tratamento nas paradas de ônibus;
- Revisar o projeto existente para reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

MELHORIA DA AV. ORLANDO GOMES

x função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da construção da Via Jaguaribe, BA 528 e Ligação Vale do Paraguari
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;

x ação proposta

- Ampliar a calha viária existente, com a construção de duas pistas separadas por canteiro central, possuindo três faixas de rolamento por sentido;

- Recuperar e/ou construir passeio público, para a segurança de circulação dos pedestres;
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO REGIONAL DE LOBATO – MELHORIA DA AV. ALIOMAR BALEEIRO

Via proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Paripe/Plataforma, dez/98

× função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da construção da Via Pituaçu e Av. Pinto de Aguiar e articulação para o tráfego de passagem do Lobato;
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;
- Promover a acessibilidade aos equipamentos urbanos projetados (terminal de integração do transporte coletivo junto à estação intermodal Plataforma, marina, equipamentos comunitários);
- Recuperar a qualidade ambiental e a reserva natural remanescente na área em torno do Riacho Pirajá;

× ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale a ser recuperado;
- Construção de uma via de fundo de vale com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento e espaço para estacionamento, conjugada com pista e/ou faixa para circulação de pedestres e bicicletas, além de áreas para recreação e lazer
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade

; × controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta;
- Tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência;
- Impedimento do uso indevido da faixa de domínio da futura via e do futuro parque setorial (invasões das áreas comunitárias e do passeio público)

CONSTRUÇÃO DA VIA PITUAÇU

Via proposta no Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador, junho/85

× função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da construção da Via Regional de Lobato e Av. Pinto de Aguiar e articulação para o tráfego de passagem do Miolo;
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;
- Promover articulação direta da BR-324 com a Av. Luiz Viana Filho;
- Conexão do sistema viário arterial secundário e coletor com o Sistema Viário Principal

× ação proposta

- Construção de via com pista dupla e três faixas por sentido, separadas por canteiro central, com características semelhantes às demais vias deste tipo previstas neste estudo, uma vez que o plano de ocupação não apresenta este tipo de detalhe
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

MELHORIA DA AV. PINTO DE AGUIAR

✖ função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da construção da Via Ptuaçu e Ligação de Lobato;
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;

✖ ação proposta

- Ampliar a calha viária existente, com a construção de duas pistas separadas por canteiro central, possuindo três faixas de rolamento por sentido;
- Recuperar e/ou construir passeio público, para a segurança de circulação dos pedestres;
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;

✖ controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA AV. LUIZ EDUARDO MAGALHÃES

Via proposta no Plano Integrado de Transporte de Salvador, em fase de implantação

✖ função

- Articulação Viária Regional em continuidade da construção da Av. San Martin e Av. Jorge Amado e articulação para o tráfego de passagem do Miolo;
- Atender às viagens Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, onde estão previstas intervenções de requalificação urbana que deverão gerar empregos;
- Promover articulação direta da BR-324 com a Av. Luiz Viana Filho;
- Conexão do sistema viário arterial secundário e coletor com o Sistema Viário Principal

✖ ação proposta

- Construção de via com pista dupla e três faixas por sentido, separadas por canteiro central, com características semelhantes às demais vias deste tipo previstas neste estudo

✖ controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA VIA SABOEIRO

Via proposta no Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador, junho/85

✖ função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da Av. Edgar dos Santos e Av. Jorge Amado;
- Promover articulação direta da BR-324 com a Av. Luiz Viana Filho;
- Conexão do sistema viário secundário do Miolo

✖ ação proposta

- Construção de via com pista dupla, tendo por sentido três faixas de rolamento e passeio público.
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;
- Adequação das interseções viárias.

✖ controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

MELHORIA DA AV. JORGE AMADO – CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO IMBUI

✖ função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da Av. Edgar dos Santos e da Via Saboeiro;

✖ ação proposta

4.3.2. Caracterização das Diretrizes das Vias Arteriais II Propostas

A Figura 4.3.2.1 apresenta as diretrizes viárias propostas como **Vias Arteriais II** que têm função de articulação regional, permitindo as ligações de uma região para outra e conectando-se com outras vias de categoria superior e inferior.

As novas vias a serem construídas como a Via Águas Claras/Cambunas, Ligação Saboeiro/Pituaçu/Jaguaribe e Via Leste/Oeste, deverão ter a função de apoio às vias expressas BR 324 e Av. Paralela, além de absorver o trânsito de passagem que hoje utiliza as sinuosas vias do Miolo, conflitando-se com o tráfego de ônibus e de pedestres.

As demais proposições viárias referem-se às melhorias de vias existentes e/ou construção de trechos para permitir a continuidade de vias existentes, assim como para o aumento da capacidade viária e correção da geometria para reduzir os riscos de acidentes de trânsito.

A seguir estão descritas as características funcionais, ação proposta e o controle para cada proposição viária classificada como vias arteriais II.

CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AV. SUBURBANA ATÉ BA-528 E 526

Via proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Paripe/Plataforma, dez/98

✖ função

- Promover articulação regional, dando continuidade à sua função de eixo principal de acesso da região;
- Organizar o trânsito do subcentro de Paripe;
- Possibilidade de dar suporte à futura integração das linhas de ônibus metropolitanos ao trem do Subúrbio, na estação Paripe Metropolitana

✖ ação proposta

- Construção de uma via, com características físicas semelhantes ao trecho existente, com duas pistas separadas por canteiro central possuindo, por sentido, duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento, além de um amplo passeio público;
- Adequação geométrica da conexão das rodovias BA 528 e BA 526, hoje precária.
- Aproveitamento da faixa paralela à linha de trem com uso do solo precário e deteriorado;

✖ controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta;
- Estabelecer política de utilização da faixa de domínio e do uso do solo lindeiro à via.

CONSTRUÇÃO DA CONTINUIDADE DA VIA DO BRONZE

Via proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Paripe/Plataforma dez/98

✖ função

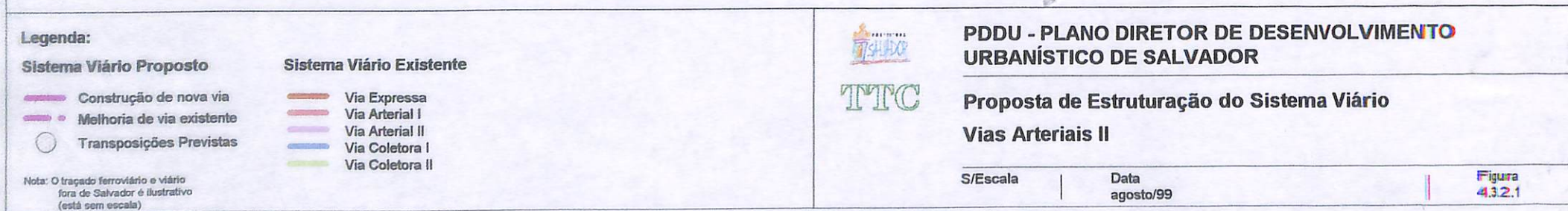
- Promover articulação direta da Via do Bronze com a Av. Suburbana em Paripe, sem interferir no tráfego da rodovia BA 528;
- Reduzir o risco de acidente de tráfego, com a separação do trânsito rodoviário do urbano.

✖ ação proposta

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta;
- Construir uma via de fundo de vale, ligando a Via do Bronze à Ligação da Av. Suburbana à BA 528;
- Adequar a conexão com o acesso à BA 528;

✖ controle

Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta



CONSTRUÇÃO DA VIA ÁGUAS CLARAS/CAMBUNAS –MELHORIA DA R. DA INDONÉSIA

× função

- Promover novo eixo viário interno à Região do Miolo, para aliviar as vias coletoras existentes;
- Possibilitar conexão com o sistema viário secundário existente na região, a fim de permitir o acesso às estações do metrô prevista nesse mesmo vale

× ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale dos rios Águas Claras e Cambunas, ligando a Região da Estação Pirajá até Cajazeira;
- Construção de via com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento e espaço para estacionamento e passeio público;

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO SABOEIRO – PITUAÇU

Via proposta no Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador, junho/85

× função

- Promover novo eixo viário interno à Região do Miolo, para aliviar as vias coletoras existentes;
- Possibilitar conexão com o sistema viário secundário existente na região, além de articular com a Via Saboeiro e a Via Pituaçu;
- Alternativa viária de apoio à Av. Luiz Viana Filho;

× ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale dos afluentes rios Saboeiro, Cachoeirinha e Pituaçu;
- Construção de via com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento e espaço para estacionamento e passeio público, proposta feita neste estudo de macroestrutura.

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO PITUAÇU - JAGUARIBE

Via proposta no Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador, junho/85

× função

- Dar continuidade à Ligação Saboeiro – Pituaçu, promovendo novo eixo viário interno à região do Miolo, a fim de apoiar o trânsito da Av. Luiz Viana Filho;
- Possibilitar conexão com o sistema viário secundário existente na região, além de articular com a Via Pituaçu e a Via Jaguaribe;

× ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale dos afluentes rios Pituaçu e Jaguaribe e do Riacho Itapuã-Mirim, até a conexão com a rodovia BA 526;
- Construção de via com pista dupla, tendo por sentido duas faixas de rolamento e espaço para estacionamento e passeio público;
- Adequação das interseções viárias.

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

CONSTRUÇÃO DA VIA LESTE - OESTE

Via proposta, conforme estudo cedido pela PMS

× função

- Articulação regional para tráfego de passagem da região de Costa Verde, possibilitando também uma alternativa viária de apoio à Av. Luiz Viana Filho;
- Promover articulação direta da Av. Pinto de Aguiar e Av. Dorival Caymi;

x ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale dos rios Passa Vaca, Mangabeira, afluentes do Rio Jaguaribe e do Córrego do Bispo;
- Construção de via com pista única, tendo três faixas de rolamento e espaço para estacionamento e passeio público.
- Adequação das interseções viárias.

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

MELHORIA DA AV. DORIVAL CAYMI

x função

- Articulação Viária Regional, prioritária para o transporte coletivo de média capacidade, em continuidade da Av. Otávio Mangabeira e ligação para Aeroporto
- Ordenamento do sistema viário de Itapuã

x ação proposta

- Ampliar a calha viária existente, com a construção de duas pistas separadas por canteiro central, possuindo três faixas de rolamento por sentido;
- Reservar espaço no canteiro central para a construção de pista segregada para o transporte de passageiros de média capacidade;

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta.

MELHORIA DA AV. SUBURBANA

Proposta feita no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma, dez/98

x função

- Articulação Viária Regional;
- Consolidar o principal eixo de acesso da região do Subúrbio Ferroviário que interliga à Área Central de Salvador, promovendo a articulação regional.

x ação proposta

- Revisão da faixa de domínio da avenida, do trecho Calçada a Plataforma, analisando-se os alinhamentos da ocupação irregular com uso predominante de comércio de peças automotivas;
- Reservar, pelo menos uma faixa de domínio de 41 metros de largura, para possibilitar a futura ampliação da calha viária, de acordo com as necessidades exigidas pelos cenários urbanísticos de todo o Subúrbio Ferroviário;
- Implantar as adequações viárias junto às vias coletoras e acessos às estações de trem, aos pontos de ônibus e locais para se efetuar retorno;
- Recuperar e/ou construir passeio público, para o conforto e a segurança de circulação dos pedestres;
- Implantar medidas de engenharia de tráfego, incluindo os projetos de sinalização viária.

x controle

- Fiscalizar a operação do tráfego;
- Estabelecer política operacional e funcional da via, política para a reserva da faixa de domínio e do uso do solo lindeiro à via (invasões), etc.

CONSTRUÇÃO DO RAMAL VIÁRIO RIO VERMELHO

x função

- Articulação Viária Regional
- Dar continuidade ao sistema viário da Orla Atlântica, a fim de reduzir os níveis de congestionamento nesta área.

x ação proposta

- Construção de uma via com pista dupla, com as mesmas características físicas da Av. Oceânica e do binário formado pelas avenidas Manoel Dias da Silva e Amaralina. Para essa obra viária deverá necessitar a execução de aterro

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária

MELHORIA DA AV. MANOEL DIAS DA SILVA

Projeto existente na PMS, /99

x função

- Articulação Viária Regional
- Reduzir os níveis de congestionamento e segurança dos pedestres

x ação proposta

- Adequação viária que prevê a retirada do canteiro central existente, por operar com sentido único de circulação;
- Projeto de reurbanização da avenida

x controle

- Uso inadequado dos espaços públicos

CONSTRUÇÃO E MELHORIA DO COMPLEXO VIÁRIO DA CALÇADA

Via proposta, contemplando a diretriz da linha de metrô antigamente prevista no eixo viário da Av. San Martin, no Plano Integrado de Transporte de Salvador, novembro/97

x função

- Reordenar o sistema viário de Calçada, para melhorar o desempenho e segurança de trânsito, sobretudo dos pedestres
- Beneficiar os fluxos de ônibus que passam nesta área;

x ação proposta

- Trata-se de implantação de um conjunto de intervenções viárias, que foram elaboradas quando existia a proposta de uma linha de metrô no eixo viário da Av. San Martin até atingir o Terminal de Trem Calçada. No entanto, essa proposta de linha de metrô foi transferida para o eixo da Ligação Dois Meninos/Água de Meninos;
- Revisar esse projeto, sem as interferências da antiga diretriz da linha metrô

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária.

CONSTRUÇÃO E MELHORIA DA LIGAÇÃO DOIS LEÕES - ÁGUA DE MENINOS

Via proposta no Plano Integrado de Transporte de Salvador, nov/97

x função

- Articulação Viária Regional, com previsão da diretriz da Linha 2 do metrô de Salvador ao longo desse eixo viário;
- Promover a continuidade da Av. Barros Reis, a fim de reduzir os níveis de congestionamento no Túnel Américo Simas;

x ação proposta

- Construção de uma nova ligação viária entre a Av. Barros Reis e a Cidade Baixa;
- Implantação de novas conexões viárias entre os bairros adjacentes;
- Implantação da Av. Vale do Queimado
- Duplicação da R. General Argolo
- Revisar esse projeto, considerando a nova diretriz da Linha 2 de metrô

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária.

CONSTRUÇÃO DA LIGAÇÃO LAPA/BARROQUINHA E MELHORIA DA AV. J. J. SEABRA

x função

- Reordenar o sistema viário da Baixa do Sapateiro, para melhorar o desempenho e segurança de trânsito, sobretudo dos pedestres

- Beneficiar os fluxos de ônibus que passam nesta área;

x ação proposta

- Construção da via subterrânea interligando os terminais da Lapa e Barroquinha, que permitirá o acesso da Av. J. J. Seabra à Av. Vale dos Barris

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária

MELHORIA DA R. SANTA FILOMENA

x função

- Consolidar como a principal via de acesso a São Tomé de Paripe

x ação proposta

- Duplicação da avenida, com duas pistas separadas por canteiro central, e com passeio público;
- Envolve adequação geométrica nas principais interseções

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária.

4.3.3. Caracterização das Diretrizes Viárias do Sistema Secundário Proposto

• Vias Coletoras I

As propostas de **Vias Coletoras I** apresentadas na Figura 4.3.3.1, desempenham a função de articulação setorial, distribuindo as viagens inter e intrasetoriais. Hoje essas vias existentes são as principais vias de acesso de Lobato, Cabula, Pau da Lima, Cajazeira e outros bairros do Miolo. Assim, nessas vias existentes estão propostas melhorias viárias a fim de aumentar a segurança dos pedestres, que na maioria dos casos circulam na faixa de rolamento de veículos pela insuficiência de largura do passeio público e/ou pela falta de tratamento no pavimento, além disso, estão previstas adequações da geometria viária junto às principais interseções e concentração de atividades terciárias no uso do solo lindeiro às vias, afim de ordenar os fluxos veiculares e a operação de carga/descarga e estacionamento.

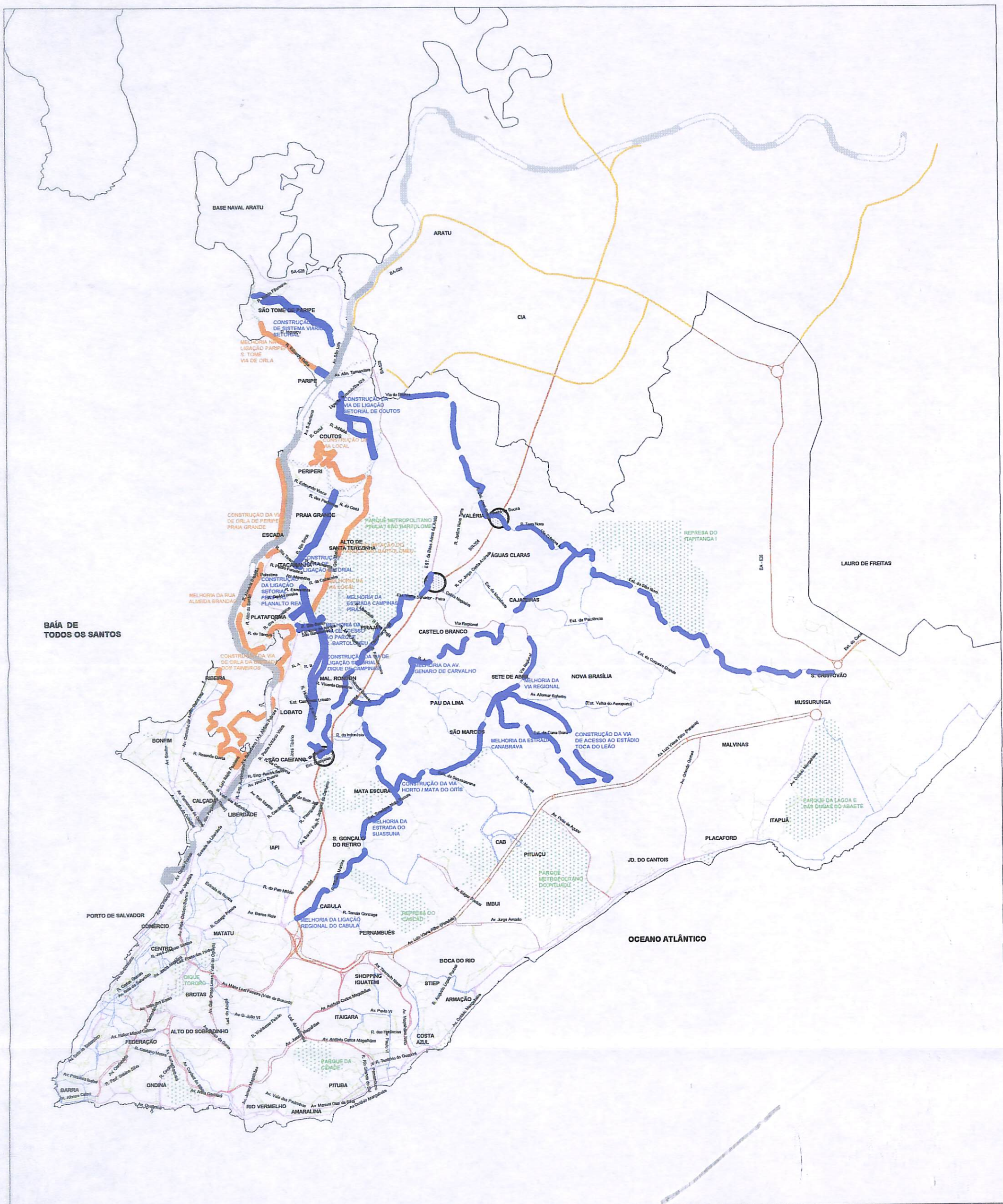
No caso da construção das Vias Setoriais Dique de Campinas, Planalto Real/Periperi e de Coutos, trata-se de uma via de fundo de vale do córrego Mané Dendê, do Paraguari, entre outros, onde existem trechos significativos com reservas naturais preservadas e, pela própria função de atender os acessos aos pólos de atração turística como o Parque São Bartolomeu, aos equipamentos comunitários previstos no próprio vale e, ao pólo náutico planejado em Periperi. Assim, sua característica física e funcional se diferencia das demais vias de fundo de vale existentes e/ou propostas neste estudo.

• Vias de Delimitação

As **Vias de Delimitação** propostas, deverão possuir características próprias, com função de coibir as apropriações indevidas de espaços públicos de proteção ambiental como o Parque São Bartolomeu e Vale do Paraguari, deverá ter condições físicas suficientes para as atividades de manutenção desses locais e, no máximo para o trânsito estritamente local.

- **Vias de Orla**

As **Vias de Orla** deverão atender aos acessos aos diversos equipamentos urbanos e turísticos existentes e planejados para a Orla da Baía de Todos os Santos. Assim, a via deverá possuir amplos espaços para a circulação de pedestres, de bicicletas, além de locais para estacionamento de veículos. Experiências como essas já estão sendo implantadas ao longo da Orla Atlântica, que deverá ter seu uso também estimulado.



Legenda:

Sistema Viário Proposto

- Construção de nova via
- Melhoria de via existente
- Transposições Previstas

Nota: O traçado ferroviário e viário fora do Salvador é ilustrativo (está sem escala)

Sistema Viário Existente

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



TTC

PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE SALVADOR

Proposta de Estruturação do Sistema Viário Vias Coletoras I, Vias de Delimitação e Vias de Orla

S/Escala

Data
agosto/99

Figura
4.3.3.1

A seguir estão descritas as características funcionais, ação proposta e o controle para cada proposição viária classificada como Vias Coletora I, Vias de Delimitação e Vias de Orla.

CONSTRUÇÃO DAS LIGAÇÕES SETORIAIS DE PLANALTO REAL/PERIPERI, COUTOS, PARIPE E PLATAFORMA

Vias propostas no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Paripe/Plataforma dez/98

x função

- Articulação Setorial
- Interligação entre as vias coletoras existentes;
- Via de apoio à Av. Suburbana;
- Via de acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos;
- Promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas das comunidades.
- Poderá dar suporte a uma linha de transporte de média capacidade, caso o trem do Subúrbio vier a possuir características operacionais voltadas para o turismo

x ação proposta para Ligações Setoriais de Planalto Real/Periperi e Coutos

- Aproveitamento do fundo do vale do Riacho Mané Dendê, cuja recuperação está prevista no projeto de drenagem;
- Construção de uma via com duas pistas separadas pelo rio, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público, além da ciclovia, conjugados com a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana local e de equipamentos culturais e de lazer de uso local
- com as intervenções a serem desenvolvidas no Estudo de Macroestrutura Viária do Trecho Plataforma/Calçada, além dos acessos ao Parque São Bartolomeu e aos empreendimentos previstos no Projeto Novos Alagados.

x ação proposta para Ligação Setorial de Paripe

- Aproveitamento de uma trilha existente;
- Construção de uma via com duas pistas separadas por canteiro central, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público, conjugados com a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana local e de equipamentos culturais e de lazer de uso local.

x ação proposta para Ligação Setorial de Plataforma

- Aproveitamento da proposta de fomento ao turismo da Baía de Todos os Santos;
- Construção de uma via de continuidade à via projetada no projeto Ribeira Azul

x controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta
- Tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência;
- Apropriação indevida da faixa de domínio da nova via.

CONSTRUÇÃO DA VIA DE LIGAÇÃO SETORIAL DO DIQUE DE CAMPINAS

Via já proposta no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma dez/98

x função

- Interligação entre as vias coletoras existentes, e à rodovia BR 324;
- Via de apoio à Av. Suburbana e ao corredor formado pela estrada Campinas/Pirajá/São Caetano;

- Recuperar a qualidade ambiental e a reserva natural remanescente na área em torno do Dique de Campinas e do Tanque do Cabrito.
- Promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas das comunidades;
- Poderá dar suporte a uma linha de transporte de média capacidade, caso o trem do Subúrbio vier a possuir características operacionais voltadas para o turismo

× ação proposta

- Aproveitamento do fundo de vale do Dique de Campinas e do Tanque do Cabrito, em continuidade das Ligações Setoriais de Planalto Real/Periperi ;
- Construção de uma via com duas pistas separadas pelo rio, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público, além da ciclovia, conjugados com a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana local e de equipamentos culturais e de lazer de uso local;
- Atravessar o Parque São Bartolomeu sem causar impacto à reserva paisagística e ambiental.

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta
- Tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência;
- Apropriação indevida da faixa de domínio da nova via.

MELHORIA DA ESTRADA CAMPINAS/PIRAJÁ

Proposta feita no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma dez/98

× função

- Consolidar o principal eixo de acesso da área de estudo que possibilita o acesso à Calçada e Área Central de Salvador, promovendo a articulação regional.

× ação proposta

- Ampliar a calha viária existente, com a construção de duas pistas separadas por canteiro central, possuindo duas faixas de rolamento mais espaço para estacionamento e passeio público para a melhoria do desempenho e segurança viária, dada sua importância na articulação da região e pelo uso do solo com predominância de indústria, comércio e serviço;
- Implantar as adequações viárias junto às vias coletoras;
- Recuperar e/ou construir passeio público, para a segurança de circulação dos pedestres;

× controle

- Fiscalizar a operação do tráfego;
- Estabelecer política operacional e funcional da via, política da faixa de domínio e do uso do solo lindeiro à via (invasões), etc.

CONSTRUÇÃO DA VIA DE ACESSO AO ESTÁDIO TOCA DO LEÃO E MELHORIA DA ESTRADA CANABRAVA

× função

- Ampliação da capacidade viária no trecho existente.
- Continuidade da via de acesso ao estádio;
- Promover articulação direta entre o estádio à Av. Luiz Viana Filho;

× ação proposta

- Construção de via com pista única com espaço para estacionamento e passeio público;
- Melhoria do trecho existente

× controle

- Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta

MELHORIA DA LIGAÇÃO REGIONAL DO CABULA (Av. Silveira Martins), ESTRADA SUASSUNA, HORTO/MATA DOS OÍTIS, VIA REGIONAL E AV. GENARO DE CARVALHO

- × **função**
 - Articulação Viária Setorial da Região do Miolo
- × **ação proposta**
 - Implantar as adequação geométrica de diversos trechos das vias existentes, para a melhoria do desempenho e segurança viária, tendo em vista o alto volume de pedestres e fluxos de ônibus, além de veículos estacionados ao longo dessas vias, estrangulando a calha viária e colocando em risco a circulação dos pedestres;
 - Recuperar e/ou construir passeio público, para a segurança de circulação dos pedestres;
 - Implantar medidas de engenharia de tráfego, incluindo os projetos de sinalização viária.
- × **controle**
 - Fiscalizar a operação do tráfego;
 - Estabelecer política operacional e funcional da via, etc.

CONSTRUÇÃO DE VIAS DE DELIMITAÇÃO

Vias propostas no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio, dez/98

- × **função**
 - Criação de limite de espaços públicos livres de interesse ambiental e ecológico, a fim de controlar as possíveis edificações ilegais, como delimitar o Parque Metropolitano Pirajá/São Bartolomeu e o vale do Paraguari;
 - Via de acesso para os serviços de manutenção desses espaços.
- × **ação proposta**
 - Pavimentação da via existente no trecho da Ilha Amarela.
- × **controle**
 - Fiscalizar as possíveis invasões de uso de espaços públicos.

CONSTRUÇÃO DAS VIAS DE ORLA

Via proposta no Projeto Ribeira Azul (Enseada dos Tainheiros) e no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio, dez/98

- × **função**
 - Via de acesso aos pólos de atração que deverão ser instalados em toda a costa da Enseadas dos Tainheiros; nos trechos de orla Periperi/Praia Grande e São Tomé do Paripe;
 - Promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando a potencialidade turística existente e as necessidades cotidianas das comunidades.
 - Criar delimitação da ocupação da orla, a fim de impedir novas invasões.
- × **ação proposta**
 - Construção de uma via de pista única, possuindo uma faixa de rolamento/sentido de circulação mais espaço para estacionamento e passeio público, além da ciclovia, conjugados com a implantação de estrutura para dinamização funcional urbana local e de equipamentos culturais e de lazer de uso local;
 - Construção de uma via projetada no Projeto Ribeira Azul.
- × **controle**
 - Assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta
 - Tipo de uso do solo lindeiro compatível com as características do uso existente na sua área de influência;
 - Apropriação indevida da faixa de domínio da nova via.

MELHORIA DA R. ALMEIDA BRANDÃO

Proposta feita no Estudo de Macroestrutura Viária da Região Subúrbio - Trecho Calçada/Plataforma dez/98

× função

- Promover acesso às estações de trem com prioridade aos pedestres e transporte coletivo de pequeno porte;
- Fomentar o turismo possibilitando a acessibilidade aos equipamentos comunitários previstos; e
- Articular os bairros a nível local e melhorar os acessos às atividades existentes como a cata de ostras.

× ação proposta

- Melhoria e/ou alargamento da via existente paralela à linha férrea o;
- Construção de passeio público;
- Alargamento da via existente, usando pelo menos dois metros da faixa de domínio da ferrovia (para o trem espanhol, a faixa mínima de domínio necessária para linha dupla é de 13,0 metros - CPTM/SP, hoje é em média de 15,0 metros).

MELHORIA DA VIA DE ORLA ATLÂNTICA

A proposta é a implantação de infra-estrutura turística, ao longo da Orla da Barra até Itapuã, contemplando:

- Instalação de estacionamento de veículos;
- Ciclovia ou ciclofaixa;
- Calçadão;
- Tratamento paisagístico etc., a exemplo do Jardim dos Namorados.

5. ÁREA CENTRAL

5. ÁREA CENTRAL

A Área Central de Salvador caracteriza-se por duas regiões separadas pela falha geológica existente, criando-se as chamadas “cidades Alta e Baixa”.

Na Cidade Alta estão localizados o Centro Histórico e as tradicionais atividades terciárias de comércio, prestação de serviços e instituições públicas, constituindo-se no local de maior atração de viagens diárias do município, por transporte coletivo e por automóveis, como constatou a Pesquisa Domiciliar OD/95. No entanto, possui um sistema viário exíguo com vias de baixa capacidade para atender às significativas demandas de ônibus, automóveis e de pedestres, afetando fortemente sua microacessibilidade.

A Cidade Baixa, localizada junto à Baía de Todos os Santos, foi estruturada inicialmente para abrigar o setor financeiro do município criado para atender às atividades do Porto de Salvador. Atualmente, está ocorrendo um esvaziamento do setor bancário, porém as atividades de serviços e de comércio são intensas e também atraem um número significativo de viagens diárias.

O sistema viário dessa área, apesar das vias mais amplas, apresenta baixo desempenho operacional devido ao alto volume de tráfego, aliado com os problemas de articulação com a Cidade Alta, que é realizada através do Túnel Américo Simas, Av. do Contorno e R. da Montanha. Para a circulação dos pedestres são utilizados ascensores como o Elevador Lacerda e o Plano Inclinado Gonçalves.

Com essa importante concentração de grande parte das instituições públicas, além das atividades terciárias e turísticas, gera o maior número de empregos de Salvador, refletindo diretamente nas condições de operação do tráfego da Área Central, que apresentam problemas de desempenho e segurança de trânsito devido ao volume excessivo de tráfego, estacionamentos irregulares, operação de carga/descarga, embarque/desembarque, etc.

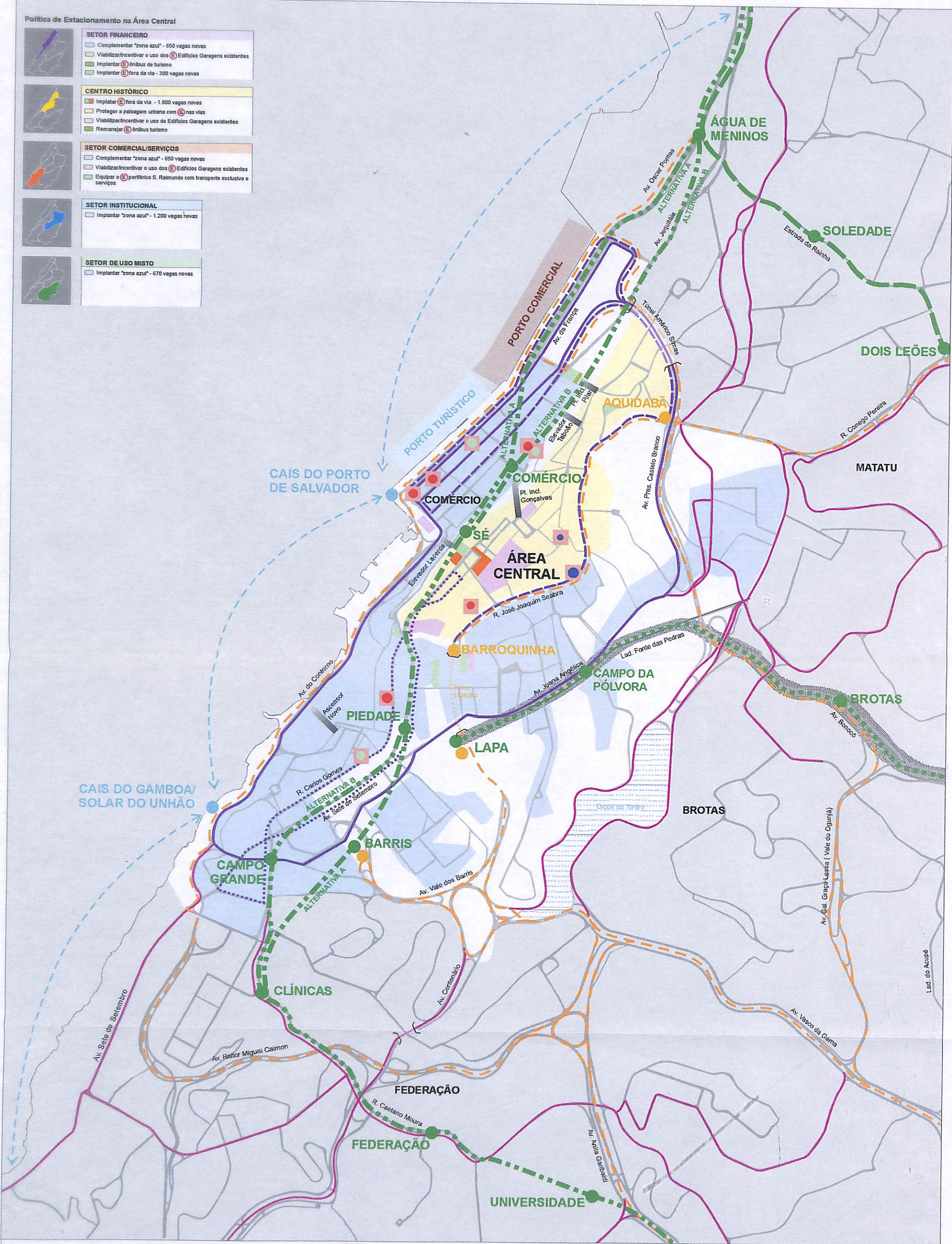
O alto volume de pedestres que se acumula nos passeios públicos, também é outro fator a ser ressaltado. Esse fato é decorrente, em sua maioria, do atual sistema de transporte coletivo que está apoiado basicamente no subsistema por ônibus, com terminais distantes (operacionalmente) entre si e também por estarem deslocados dos principais locais de destino, obrigando dessa forma a grande quantidade de viagens complementares pelo modo a pé.

Diante desses fatores de operação do trânsito na Área Central de Salvador, fica emergente um plano de ação para o reordenamento do uso das vias, aliando-se o planejamento do transporte coletivo, o sistema viário, a circulação de pedestres e o uso do solo, além dos novos pólos geradores de tráfego previstos.

Nos itens a seguir e nas Figuras 5.1, A.4 e A.5 (estas últimas em Anexo) estão apresentadas as propostas relativas ao sistema viário e ao transporte coletivo, a fim de proporcionar melhoria nas condições de desempenho do trânsito e conforto e segurança à população e fundamentalmente, para ampliar as condições de acessibilidade dessa região, de alto valor administrativo, histórico e cultural de Salvador, da Bahia e de todo o Brasil.

Política de Estacionamento na Área Central

	SETOR FINANCEIRO
	Complementar "zona azul" - 650 vagas novas
	Viabilizar/incentivar o uso dos Edifícios Garagens existentes
	Implantar (E) ônibus de turismo
	Implantar (E) fora da via - 300 vagas novas
	CENTRO HISTÓRICO
	Implantar (E) fora da via - 1.800 vagas novas
	Proteger a paisagem urbana com (E) nas vias
	Viabilizar/incentivar o uso dos Edifícios Garagens existentes
	Remanejar (E) ônibus turismo
	SETOR COMERCIAL/SERVIÇOS
	Complementar "zona azul" - 650 vagas novas
	Viabilizar/incentivar o uso dos Edifícios Garagens existentes
	Equipar o (E) periférico S. Raimundo com transporte exclusivo e serviços
	SETOR INSTITUCIONAL
	Implantar "zona azul" - 1.200 vagas novas
	SETOR DE USO MISTO
	Implantar "zona azul" - 670 vagas novas



Legenda

	Sistema de Transporte Público
	Transporte de Média Capacidade
	Transporte de Alta Capacidade
	Via Bici
	Linha de Transporte Especial
	Estações
	Plataforma em Estação
	Túnel
	Avenidas

Política de Estacionamento

	Edifícios garagens já existentes
	Edifícios garagens a serem construídos
	Edifícios garagens privados (particulares)
	Edifícios garagens privados (públicos)
	Edifícios garagens públicos (públicos)

Política de Estacionamento

	Edifícios garagens já existentes
	Edifícios garagens a serem construídos
	Edifícios garagens privados (particulares)
	Edifícios garagens privados (públicos)
	Edifícios garagens públicos (públicos)



PDDU - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE SALVADOR

Proposta para Área Central de Salvador

5.1. PROPOSTA PARA O SISTEMA VIÁRIO

As condições da geomorfologia e por ser uma área com uso e ocupação do solo consolidada, inclusive com restrições no Centro Histórico especificadas pelo CONDEPHAT, as melhorias da operação do trânsito na Área Central ficam restritas, basicamente às proposições de reorganização dos estacionamentos de veículos, na implantação de novos ascensores para interligar as cidades baixa e alta e, no máximo, implantar pequenos trechos de vias e melhorias viárias localizadas, para possibilitar maior permeabilidade no acesso ao Centro, como seguem caracterizadas a seguir.

5.1.1. Plano de Estacionamento

No presente estudo, adotou-se as proposições constantes no “Plano de Estacionamento para a Área Central de Salvador”, elaborado em abril/98, que prevê um conjunto de ações relativas ao sistema viário para a revitalização da Área Central.

Essas ações são referentes ao reordenamento do uso da via pública, com análises e proposições para os planos de estacionamento rotativo “zona azul” na via e estacionamentos fora da via. E, em complementação indica uma política de ação, onde estão propostas as necessidades de desenvolvimento de diversos programas como:

- PAIRE – Programa de ação Imediata de Regulamentação de Estacionamento
- PROROT – Programa de Estacionamento Rotativo nas Vias Públicas;
- PROGAR – Programa de Estacionamento Fora da Via;
- PROCAM – Programa de Regulamentação da Operação de Carga/Descarga;
- PROLEG – Programa de Legislação sobre os Estacionamentos;
- PROFISC – Programa de Fiscalização do Veículo Estacionado;
- PROTUR – Programa de Estacionamento para Apoio Turístico; e
- PROBUS – Programa de Acessibilidade à Área Central.

São apresentados a seguir, um resumo das proposições feitas nos planos de estacionamento rotativo na via “zona azul” e estacionamentos fora da via, além das descrições dos programas mencionados, onde estão caracterizados os respectivos objetivos pretendidos, os critérios para a avaliação e as etapas para efetivação das propostas.

Esse plano geral foi desenvolvido a partir de pesquisa de campo, onde se levantou a quantidade de vagas existentes em cada face de quadra e em cada estacionamento fora da via, a quantidade de veículos estacionados, os respectivos tempos de permanência e índice de rotatividade, além dos índices de utilização dos cartões de “zona azul”.

Com a análise desses dados foram elaboradas as propostas de estacionamento, por setores da Área Central, como mostram as Figuras 5.1, A.4 e A.5, onde estão indicadas as áreas potenciais para a ampliação das “zonas azuis”, os edifícios-garagens hoje subutilizados e que poderão ser incentivados para suprir a carência de vagas e os locais para o estacionamento de apoio ao turismo.

Para o Centro Histórico está proposta a proibição de estacionamento na via a fim de proteger o patrimônio histórico e a respectiva paisagem urbana. Em contrapartida, propõe-se a implantação de estacionamentos subterrâneos nas proximidades do Centro Administrativo Municipal previsto, além da criação de mecanismos para incentivar o uso dos edifícios-garagens existentes.

• Programa de Ação Imediata de Regulamentação de Estacionamento - PAIRE

Este programa visa a revisão da Regulamentação de Estacionamento na via, tendo em vista a dinâmica da cidade e os hábitos dos usuários. A proposta engloba uma análise detalhada da caracterização física, funcional e operacional das vias, seu uso do solo lindeiro, topografia, desempenho do tráfego, sinalização existente, modo de transporte predominante, área de abrangência e sua macro e microacessibilidade.

Dessa avaliação foram identificadas para cada via, as soluções mais adequadas para atender às necessidades dos usuários e do desempenho do trânsito, tais como; restringir o estacionamento em vias com comprometimento do desempenho do tráfego, liberar onde as condições são favoráveis, liberação em horários e dias específicos e ainda tratar determinados locais com regulamentação própria (sinalização para parada de carros blindados junto aos bancos, sinalização para os pontos de táxis, pontos de ônibus, farmácias, para o embarque/desembarque junto a hotéis e escolas, etc.).

Com essa avaliação localizada e relativizada no conjunto das intervenções propostas, deverão ser elaborados os projetos executivos de sinalização, de forma a atender às características de cada local, dando prioridade ao sistema viário principal da Área Central.

• Programa de Estacionamento Rotativo nas Vias Públicas - PROROT

Em continuidade ao plano elaborado, propõe-se o desenvolvimento de projetos de estacionamentos rotativos, ampliando e/ou implantando "zona azul" na Área Central, nos locais diagnosticados com potencial para essa forma de estacionar, de acordo com um novo padrão de imagem visual para toda sinalização a ser instalada.

Numa outra etapa, também indica a viabilidade de terceirização da operação das "zonas azuis", através de contratos de concessão para exploração de estacionamentos em vias públicas, para otimizar a operação e aumentar a sua eficiência.

A fase anterior à elaboração dos projetos, consiste na definição de:

- critérios de tempos de permanência diferenciados de acordo com o uso do solo; as respectivas tarifas das "zonas azuis";
- os locais a serem implantados de acordo com os tempos de permanência a serem regulamentados;
- normas de projeto, com a padronização da sinalização horizontal e vertical;
- padronização dos cartões de "zona azul" e dos operadores, etc.

• Programa de Estacionamento Fora da Via – PROGAR

Também, em continuidade ao plano elaborado, propõe-se a criação de mecanismos para incentivar o uso dos edifícios-garagem existentes, para absorver o excedente da saturação dos estacionamentos na via pública em diversos locais da Área Central, além de promover programas para construção de estacionamentos subterrâneos e periféricos, com a possibilidade de terceirizar sua construção e operação através de contratos de concessão à iniciativa privada.

Para tanto foram avaliadas as atuais demandas e com as respectivas projeções futuras, pode-se dimensionar as necessidades a curto, médio e longo prazos. Deverão ser nestes casos, consideradas as instalações de novos pólos geradores, bem como o crescimento natural da frota de veículos, o respectivo desempenho operacional do sistema viário na região, as características físicas de cada local, a disponibilidade de área, a macro e microacessibilidade, uso do solo no entorno e o raio de atendimento do empreendimento.

• Programa de Regulamentação da Operação de Carga/Descarga – PROCAM

Propõe-se a elaboração de projetos específicos de operação de carga/descarga (C/D) na Área Central de Salvador, atendendo aos determinados pólos geradores e/ou a uma área que tenha por característica, o uso do solo predominantemente comercial, varejista e/ou atacadista.

Este programa engloba uma análise detalhada da estrutura viária (aspectos físicos e operacionais), do uso do solo, do tipo de veículo a utilizar o estacionamento (utilitários, caminhonetes ou caminhões de pequeno, médio e grande portes), raio de atendimento das vagas, sua macro e microacessibilidade e a localização da demanda de C/D.

Para subsidiar a elaboração dos projetos, deverão ser desenvolvidas:

- as normas relativas às rotas que os caminhões estarão restritos a circular, como forma de preservar o conjunto urbano e arquitetônico da Área Central, os tipos de veículos que poderão utilizar, o horário da operação e sinalização em cada situação. Paralelamente deverá ser criada uma Portaria que legalmente dê condições para que esta nova política de C/D venha ser implantada.
- padronização da sinalização a ser instalada, de acordo com os critérios de projetos diferenciados, por exemplo, para os locais onde a operação de C/D estará entremeada com o estacionamento na via é permitido ou proibido, com “zonas azuis”, estendendo nestes casos, a característica do estacionamento rotativo também a esta operação - “zona marrom” - com limite de tempo de permanência, cobrança de tarifa e possibilidade de controle por equipamentos eletrônicos, operados e mantidos por empresas terceirizadas.

- **Revisão da Legislação sobre os Estacionamentos – PROLEG**

Compreende a revisão da legislação em vigor, uma vez que se encontra desatualizada em relação ao que efetivamente se observa em campo. Deverá abranger as questões referentes aos estacionamentos rotativos, à operação de carga/descarga e aos estacionamentos fora da via.

Na Área Central ocorre a atuação de diferentes entidades, sem definição exata da função que cabe a cada uma. Face a esta situação, é necessário readequar as atividades dos guardadores sindicalizados de veículos na via, definindo sua área e forma de atuação. É necessário ainda o estabelecimento de um tipo de controle e fiscalização da PMS, como garantia ao correto funcionamento do sistema de guarda de veículos.

Propõe-se, ainda, a complementação do Código de Obras com exigências de áreas de acumulação de veículos na entrada dos estacionamentos fora da via, além de áreas de circulação e de manobras para não interferir no desempenho do tráfego no sistema viário do entorno, além das exigências de proporção de vagas grandes e pequenas.

- **Programa de Fiscalização do Veículo Estacionado – PROFISC**

Trata-se da fiscalização municipal efetiva dos estacionamentos rotativos, devendo visar o aumento da eficiência do sistema e a sua correta utilização pelo usuário, além de inibir as atividades irregulares de guardadores sindicalizados e clandestinos de forma a coibir a observada evasão da receita, consolidando o processo já iniciado pela PMS. Também, deverão ser observados e autuados os estacionamentos irregulares.

Deverá envolver, anteriormente ao processo de fiscalização, uma campanha de educação com o objetivo de esclarecer a população usuária dos estacionamentos na via, o novo sistema de controle, área de abrangência e forma de atuação dos guardadores sindicalizados, como também o respeito ao Novo Código de Trânsito Brasileiro.

- **Programa de Estacionamento para apoio Turístico – PROTUR**

Prevê a elaboração de projetos específicos para bolsões de estacionamento de ônibus e “vans” utilizados para o transporte de turistas na Área Central, principalmente para acesso ao Centro Histórico e Porto Turístico previsto junto ao Mercado Modelo.

Este projeto engloba a elaboração da estratégia de circulação dos veículos de transporte de turistas, além da indicação das possíveis áreas que apresentam melhor acessibilidade aos pontos de interesse. Poderá estar conjugado com um circuito de visitas às atrações turísticas feitas a pé e, também, ser integrado ao PROBUS – Programa de Acessibilidade à Área Central através de Ônibus, permitindo dessa forma maior mobilidade do turista para chegar aos seus pontos de interesse.

A esses projetos de estacionamento deverão estar incorporadas as edificações de infraestrutura de apoio, como também de alguns serviços essenciais de atendimento ao turismo, garantindo assim maior atratividade a estes locais e melhor desempenho do sistema na Área Central.

• Programa de Acessibilidade à Área Central – PROBUS

Este programa envolve o estudo de criação de linhas especiais de transporte público para a Área Central, com a finalidade de proporcionar à população melhor acessibilidade aos pólos de interesse e maior conforto em seu deslocamento.

Deverá interligar os estacionamentos periféricos e os terminais de ônibus aos pontos mais atrativos da região de estudo e seus pólos geradores, tanto atuais como seu planejamento para o futuro (Centro Administrativo Municipal de Salvador, Centro Cultural da Barroquinha, Porto Turístico, etc.).

O objetivo principal desse programa é incentivar o uso destes estacionamentos periféricos, e também diminuir e ordenar o caminhar dos pedestres na Área Central, e assim indiretamente, aumentar sua segurança, além de tornar este serviço atrativo ao uso pelos turistas.

Deverão ser definidos os pontos de atendimento (estacionamentos periféricos, terminais de transporte coletivos, pontos turísticos, importantes pólos geradores, etc.), sendo posteriormente dimensionadas as linhas, o sistema operacional, as especificações dos veículos a serem utilizados e a necessária política tarifária integrada com os demais serviços de transporte de Salvador.

Propõe-se que este novo sistema tenha sua operação terceirizada.

5.1.2. Proposta de Intervenções Viárias

Poucas são as possibilidades de execução de intervenções viárias na Área Central, em decorrência da geomorfologia e das restrições de alterações no sítio histórico.

No entanto, ainda poderá ser viabilizada a implantação de uma via de ligação entre os terminais Barroquinha e Lapa a fim de dar continuidade às vias existentes como a R. José Joaquim Seabra e a Av. Vale dos Barris, com sua travessia em túnel sob a Av. Joana Angélica e compatibilizando com o traçado da Linha 1 de metrô e sua estação prevista para a região. Esta ligação deverá proporcionar um “anel de circulação” na Área Central articulado com a já existente Via do Contorno.

Outras melhorias viárias deverão ser localizadas para a adequação geométrica necessárias para dar acesso aos novos pólos geradores previstos para a Área Central, com pequenas reconfigurações geométricas.

5.2. PROPOSTA PARA O TRANSPORTE COLETIVO

De acordo com a rede de transporte coletivo proposta para o Município do Salvador, no capítulo 2 deste documento técnico, a Área Central deverá ser servida por quase todos os modos de transporte coletivo, dada a sua importância de atratividade de viagens, como caracterizados a seguir.

• Transporte de Massa

Estão previstas neste estudo, duas linhas de metrô atendendo a Área Central.

A primeira, em fase de elaboração de seus projetos executivos, deverá articular-se com a Região do Miolo, Brotas até chegar no atual terminal da Lapa, vindo pelo eixo da R. Joana Angélica. Essa linha, deverá se integrar com a Linha 2 de metrô Calçada - Mussurunga, na estação Abacaxi.

A segunda, deverá interligar as regiões da Calçada e Rodoviária, atravessando Comércio, Centro, Federação, Rio Vermelho, Itaigara e *Shopping Iguatemi* (até Costa Azul), e ainda será integrada com o sistema ferroviário – Calçada/Paripe, e com a Linha 2 de metrô Calçada - Mussurunga nas estações Água de Meninos e Rodoviária.

A operação dessas duas linhas de metrô, deverá absorver uma grande parte dos atuais usuários de ônibus, podendo assim reduzir significativamente o volume de ônibus circulando nos corredores paralelos ao metrô e na própria Área Central. Nesse sentido, a implantação do metrô deverá devolver à população a melhoria da qualidade ambiental e do desempenho e segurança de trânsito.

• Transporte de Média Capacidade

A Área Central deverá abrigar as estações terminais Barris, Lapa, Barroquinha e Aquidabã dos corredores de transporte de média capacidade, vindos de diversas regiões da cidade não atendidos pelo metrô e trem. Nas estações terminais Barris e Lapa os usuários do transporte de massa poderão efetuar as transferências no modo metrô.

As dificuldades impostas pelo sistema viário exíguo da Área Central e pelas condições geológicas, impediram que o traçado do transporte de massa e de média capacidade, passasse pelos setores onde estão localizados a maioria dos destinos finais dos desejos de viagens da população.

Desse modo, para atender tal demanda ficou imperativa a criação de linhas especiais de transporte público, como está proposta no programa PROBUS (anteriormente descrito), com a finalidade de proporcionar à população, uma melhor acessibilidade aos pólos de interesse e oferecer maior conforto em seu deslocamento, já que atualmente é efetuada a pé.

- **Hidrovia**

Consiste na incorporação das proposições do Projeto da Via Náutica, de dezembro/98, numa ação conjunta da Prefeitura Municipal e o Governo do Estado em acordo com a Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA.

Trata-se de um circuito hidroviário que ligará o Porto da Barra à Ribeira, totalizando um percurso de quinze quilômetros com sete estações de parada: Barra, Gamboa, Porto de Salvador, Água de Meninos, Humaitá, Bonfim, Ribeira.

Na Área Central estão previstas as estações de parada Porto de Salvador e Gamboa/Solar do Unhão, onde deverão se integrar com os subsistemas de média e baixa capacidades, além dos ascensores existentes e/ou planejados para serem construídos.

- **Ascensores**

Para a interligação das cidades Alta e Baixa, os pedestres utilizam atualmente os ascensores - elevador Lacerda e o plano inclinado Gonçalves.

Futuramente, a Área Central deverá contar mais três ascensores. Duas estão propostas para ligar o Centro Histórico com o Setor Comércio, reativando o plano inclinado Pilar e o elevador Taboão. A terceira deverá ser instalada no Setor São Pedro para facilitar o acesso aos pólos geradores que serão implantados no Cais do Gamboa/Solar do Unhão.

ANEXO

ANEXO

São apresentados neste anexo cinco figuras em tamanho "A0" correspondente às proposições previstas no plano de Estruturação do Sistema de Transporte no Município do Salvador.

Em escala 1:30.000 são apresentadas as figuras referentes às proposições definidas para todo o município, assim agrupadas:

- **Figura A.1** – contém as propostas de Transporte Coletivo
- **Figura A.2** – contém as propostas relativas ao Transporte de Carga
- **Figura A.3** – contém as propostas de Sistema Viário

Em escala 1:15.000 é apresentada a figura referente às proposições específicas definidas para a Área Urbana Contínua – AUC:

- **Figura A.4** – contém as propostas de Sistema Viário e Tratamento Urbano

Em escala 1:5.000 é apresentada a figura correspondente às proposições previstas para a Área Central:

- **Figura A.5** – contém as propostas do Plano de Estacionamentos, de Transporte Coletivo, Ascensores e Intervenções Viárias.