



SEPLAM - Secretaria Municipal de Planejamento,
Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico
FMLF - Fundação Mário Leal Ferreira

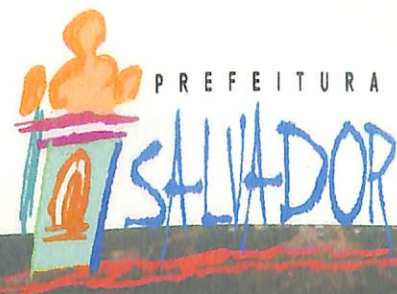
Estudo de Estrutura Viária a Nível de Microacessibilidade

Região do Subúrbio Trecho Plataforma - Paripe

REVISÃO 1 - Junho/99

DMC
Engenharia S/C Ltda.

TRA-246
ex.1
3944



SEPLAM - Secretaria Municipal de Planejamento,
Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico
FMLF - Fundação Mário Leal Ferreira

Estudo de Estrutura Viária a Nível de Microacessibilidade

Região do Subúrbio Trecho Plataforma - Paripe

REVISÃO 1 - Junho/99

DMC
Engenharia S/C Ltda.

SAA-246

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
3844	18/04/00	
Nº Reg.	Data	

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. MACROPLANO DE CIRCULAÇÃO - Trecho Plataforma / Paripe

1.1. Estrutura Viária - Atual

1.2. Macroestrutura Viária - Proposta

2. MICROACESSIBILIDADE - Intervenções Viárias Propostas

2.1. Setor Plataforma

- 2.1.1. Caracterização das Novas Vias Propostas
- 2.1.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes
- 2.1.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.2. Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

- 2.2.1. Diagnóstico Síntese
- 2.2.2. Caracterização das Novas Vias Propostas
- 2.2.3. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes
- 2.2.4. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.3. Setor Periperi

- 2.3.1. Caracterização das Novas Vias Propostas
- 2.3.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes
- 2.3.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.4. Setor Coutos

- 2.4.1. Caracterização das Novas Vias Propostas
- 2.4.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes
- 2.4.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

2.5. Setor Paripe

- 2.5.1. Caracterização das Novas Vias Propostas
- 2.5.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes
- 2.5.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

3. RESUMO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

3.1. Concepção Geral

3.2. Custos e Investimentos Necessários

APRESENTAÇÃO

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

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

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

As proposições aqui contidas foram baseadas no Estudo de Macroestrutura Viária da Região do Subúrbio - Trecho Plataforma / Paripe (PMS/SEPLAM/FMLF/TTC, dez/98) no Plano Integrado de Transporte - Integração do Sistema Ferroviário / Rodoviário (PMS/SMTU, set/98), e pela legislação referente ao Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo, Lei Nº 3.853/98, alterada pela Lei Nº 3.377/98 da Prefeitura Municipal de Salvador.

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

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

Este documento técnico está organizado, basicamente, nos capítulos relativos à proposta do macroplano de circulação, às intervenções viárias propostas e um resumo com as considerações gerais.

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

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

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

Salvador, 30 de junho de 1999.

1. MACROPLANO DE CIRCULAÇÃO – Trecho Plataforma / Paripe

A Área de Estudo deste Projeto abrange a região compreendida entre Plataforma e Paripe, conhecida como "Subúrbio Ferroviário".

Esta Região do Subúrbio Ferroviário está localizada ao norte do município, e abriga, conforme dados do IBGE/96, cerca de 258,8 mil habitantes, correspondendo a aproximadamente 12% da população de Salvador. Essa situação gera aproximadamente 80,8 mil viagens por transporte coletivo na hora-pico da manhã, considerando as linhas de ônibus e o trem de subúrbio, conforme identificado na Pesquisa Domiciliar de Origem/ Destino (em 1995).

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

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

1.1. ESTRUTURA VIÁRIA ATUAL

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

A **Av. Suburbana** é a principal via de penetração à área de estudo, com seu traçado paralelo à linha ferroviária, duas pistas separadas por canteiro central e largura de passeio público irregular, comportando duas faixas de rolamento para veículos em

cada sentido. Os principais problemas são encontrados junto às interseções com as vias coletoras e nos subcentros de Periperi e Paripe. Apesar do baixo volume de tráfego nessas vias coletoras, os conflitos observados são decorrentes das condições topográficas desfavoráveis que comprometem a configuração geométrica desses pontos, que prejudicam a intervisibilidade e a acomodação dos veículos.

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

A partir da Av. Suburbana estão, em geral, estruturadas as **vias coletoras dos tipos I e II**, conforme definidas pela PMS. Algumas destas vias fazem conexão entre a Av. Suburbana e as rodovias referidas, outras dão acesso aos conjuntos habitacionais e aos loteamentos seguindo, quase sempre, a topografia acidentada da região. Essas vias nem sempre cumprem essa função por apresentar sérios problemas de geometria, conseqüente da topografia acidentada e pelo fato dos loteamentos terem sido implantados isoladamente, sem um planejamento prévio da estrutura viária, dificultando a articulação com as vias arteriais, bem como, entre as próprias vias coletoras existentes, agravadas pela inexistência de infra-estrutura de drenagem, saneamento básico e iluminação pública deficiente. Em geral, essas vias são pavimentadas, porém, muitas delas apresentam estado de conservação precário, prejudicando a operação do trânsito. Na mesma situação encontram-se os passeios públicos, que são descontínuos ou até inexistentes, obrigando a circulação dos pedestres na faixa de rolamento dos veículos. O conflito com a circulação dos ciclistas é outro problema constatado nessas vias, tanto com relação aos automóveis quanto com os pedestres.

A concentração das atividades terciárias no entorno das vias coletoras de acesso aos subcentros de bairro como Paripe e Periperi, modificou as condições de trânsito dessas áreas, gerando conflitos freqüentes entre os volumes de tráfego e o significativo volume de ciclistas e principalmente de pedestres, uma vez que os passeios são em geral estreitos e ocupados por vendedores ambulantes.

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

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

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

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

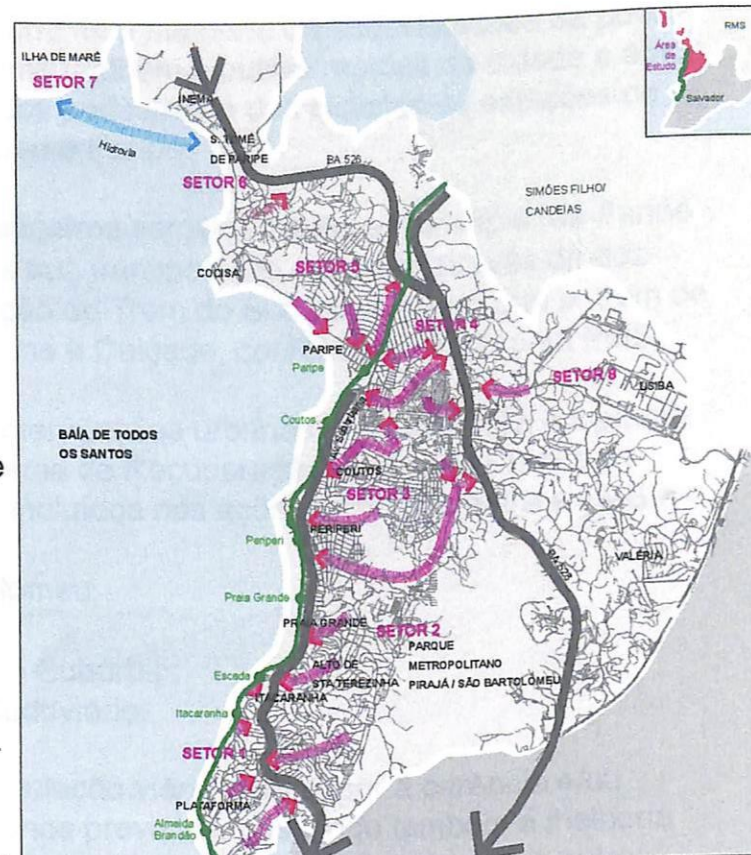


Figura 1.1.1
Concepção da Articulação
Viária Atual

Legenda
→ Estrutura viária principal
→ Articulação interna ao Subúrbio

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

1.2. MACROESTRUTURA VIÁRIA PROPOSTA

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

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

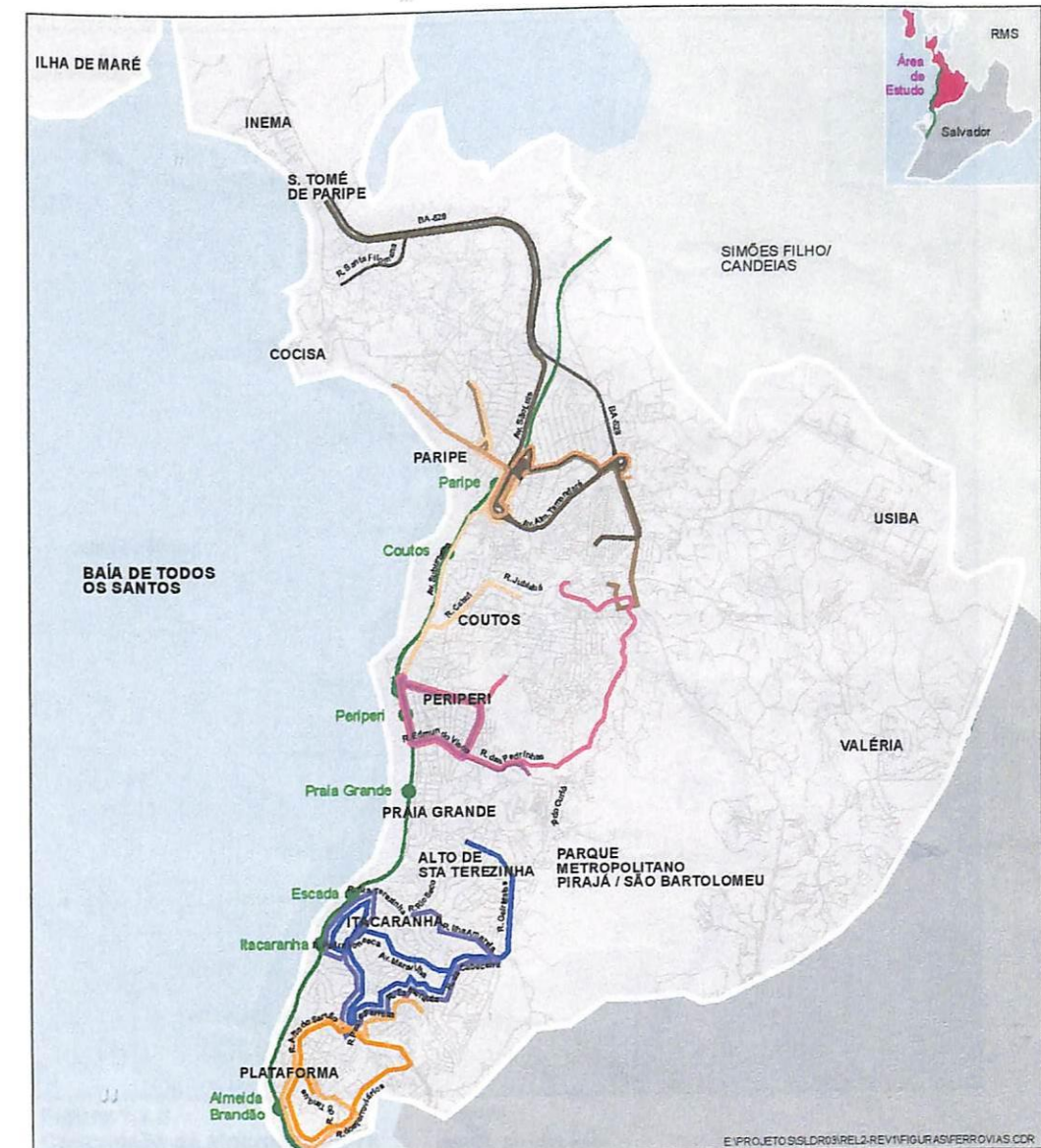


Figura 1.2.1
Itinerário das Linhas de Ônibus Municipais
Alimentadoras de Integração com o Trem

Fonte: SMTU, Setembro/98

Legenda
— Estação Paripe
— Estação Periperi
— Estação Escada
— Estação Plataforma/Almeida Brandão

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

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

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

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

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

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

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

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

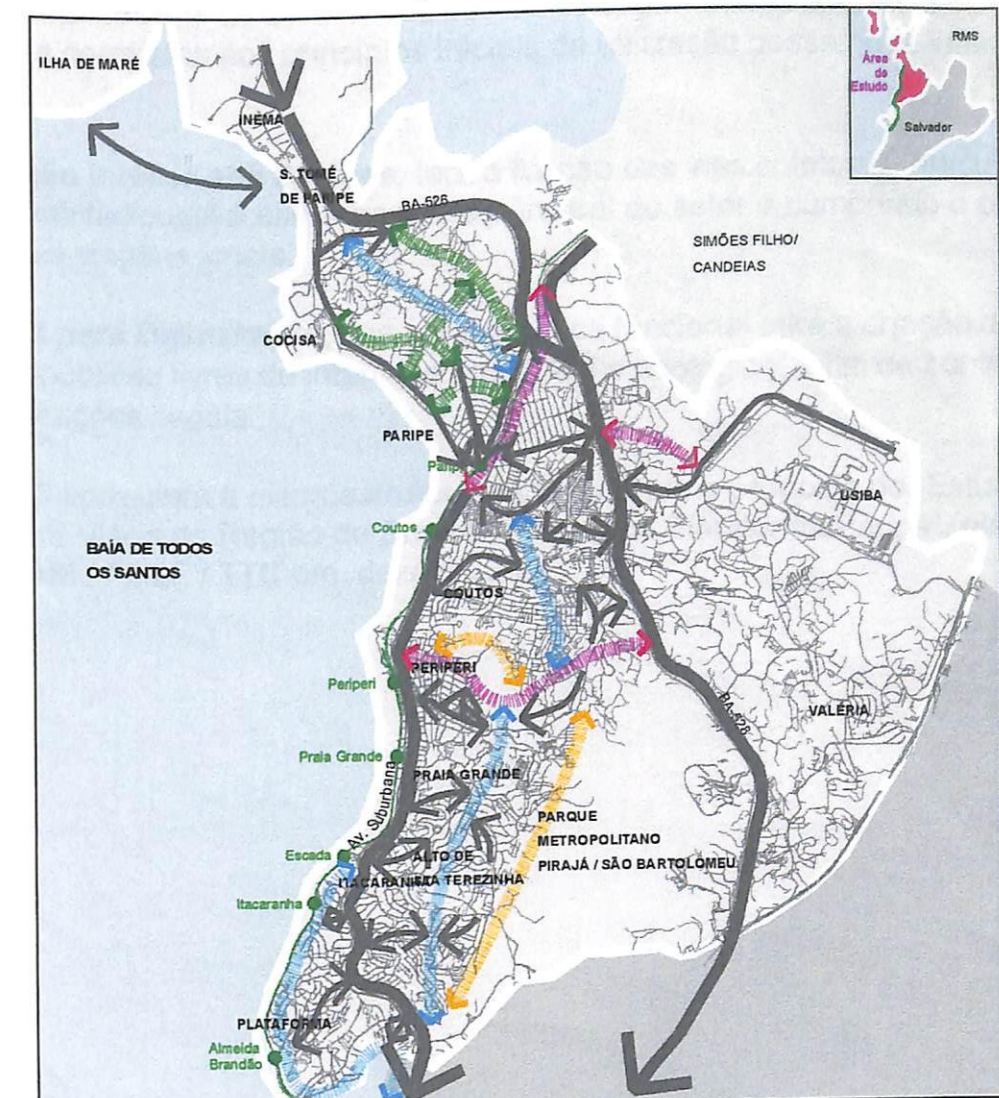


Figura 1.2.2
Concepção da Macroestrutura Viária Proposta

- Legenda**
- Estrutura viária principal existente
 - Estrutura viária secundária existente
 - Articulação viária regional proposta
 - Articulação viária setorial proposta
 - Articulação interna ao setor
 - Via local delimitação

Fonte: Estudo de Macroestrutura Viária da Região de Subúrbio - Trecho Plataforma/Parape, PMS/FMLF/TTC, dezembro/98

- (i) **Articulação regional** será destinada para priorizar o tráfego de passagem, usando como suporte vias de ligação direta entre as arteriais existentes e que possibilitarão a reorganização do trânsito nos subcentros de bairro como Periperi e Paripe, e/ou para permitir melhor conexão entre vias de interesse regional.

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

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

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

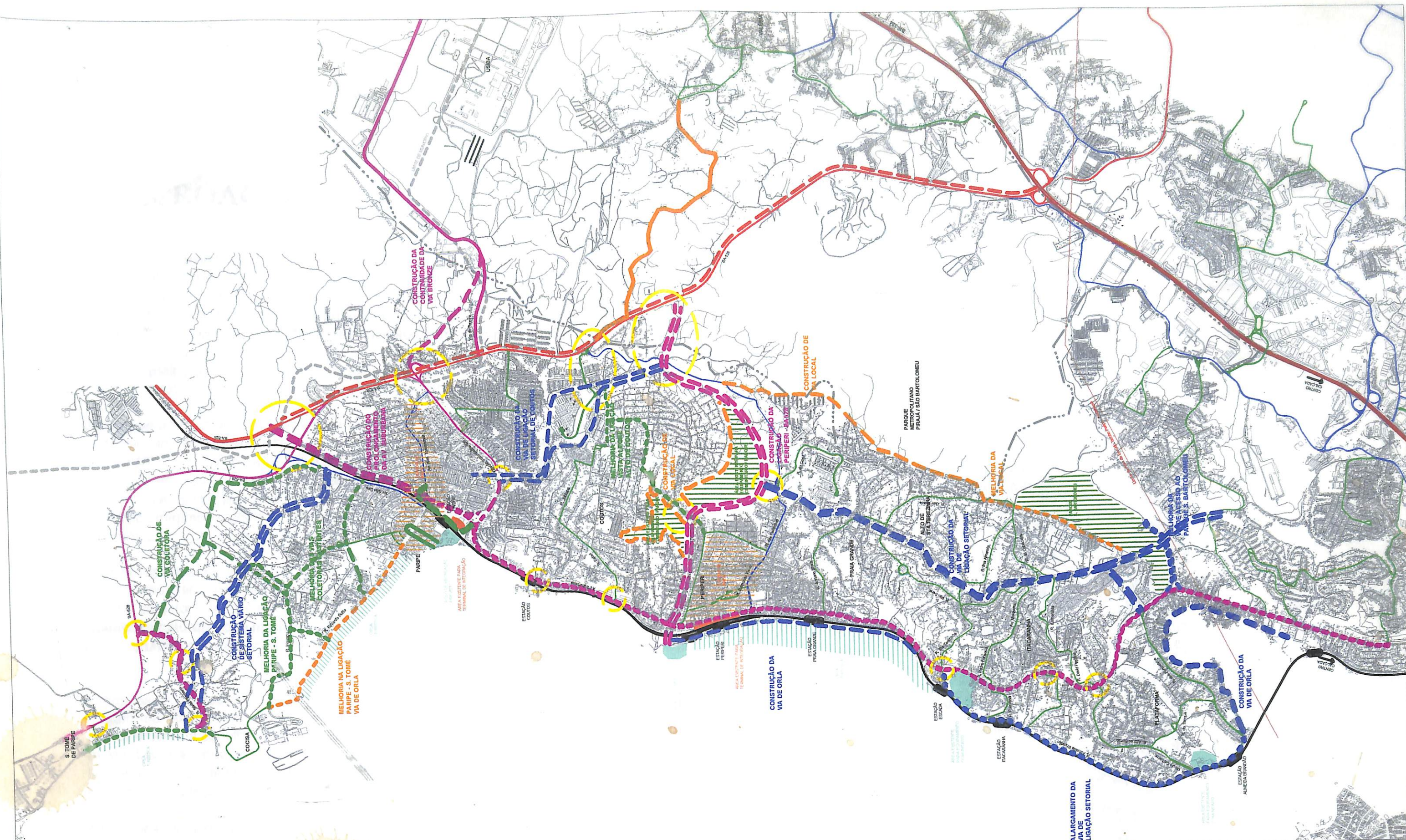
Em áreas com interesse turístico, essa via setorial deverá estar associada, por exemplo, aos espaços para passeios e contemplação, às áreas de estacionamento de veículos e bicicletas, etc.

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

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

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

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



Legenda:

Sistema Viário Proposto

Construção de nova via

Sistema Viário Existente

Melhoria de via existente

Via Expressa
Via Arterial I
Via Arterial II

Via Coletora I
Via Coletora II
Via Local

Principais Interseções

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



SEPLAM / FMLF

DMC
Engenharia S/C Ltda.

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Região do Subúrbio Ferroviário - Trecho Plataforma / Paripe

Localização das Principais Interseções

Data
junho/99

Norte
N

Escala
s/escala

Revisão 01

Figura
1.2.3

2. MICROACESSIBILIDADE - INTERVENÇÕES VIÁRIAS PROPOSTAS

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

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

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

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

Assim, as propostas de intervenções viárias estão organizadas por setores - Plataforma, Alto de Santa Terezinha, Periperi, Coutos e Paripe, apresentando primeiramente a construção de novas vias, seguidas por melhorias propostas em vias existentes, a adequação viária dos pontos críticos e interseções e os itinerários das linhas de transporte coletivo de alimentação de cada estação de trem. A Figura 2.1 mostra a articulação das pranchas por setor.

As seções transversais apresentam a situação verificada e a proposição para implantação inicial definida a partir de constatações possíveis, com base nos mapeamentos existentes no sistema MapInfo, fornecidos pela FMLF, e das vistorias em campo. Evidentemente, quando da locação dos projetos executivos a serem realizados nas etapas subsequentes das demais equipes de projetos coligados, essas dimensões serão ajustadas.

Vale ressaltar que, principalmente nas propostas de melhorias de vias existentes, as dimensões especificadas na LOUOS não puderam ser atendidas por envolver desapropriações descomuns. Assim, sugere-se a criação de um mecanismo legal que venha assegurar as faixas de domínio das vias propostas neste documento técnico.

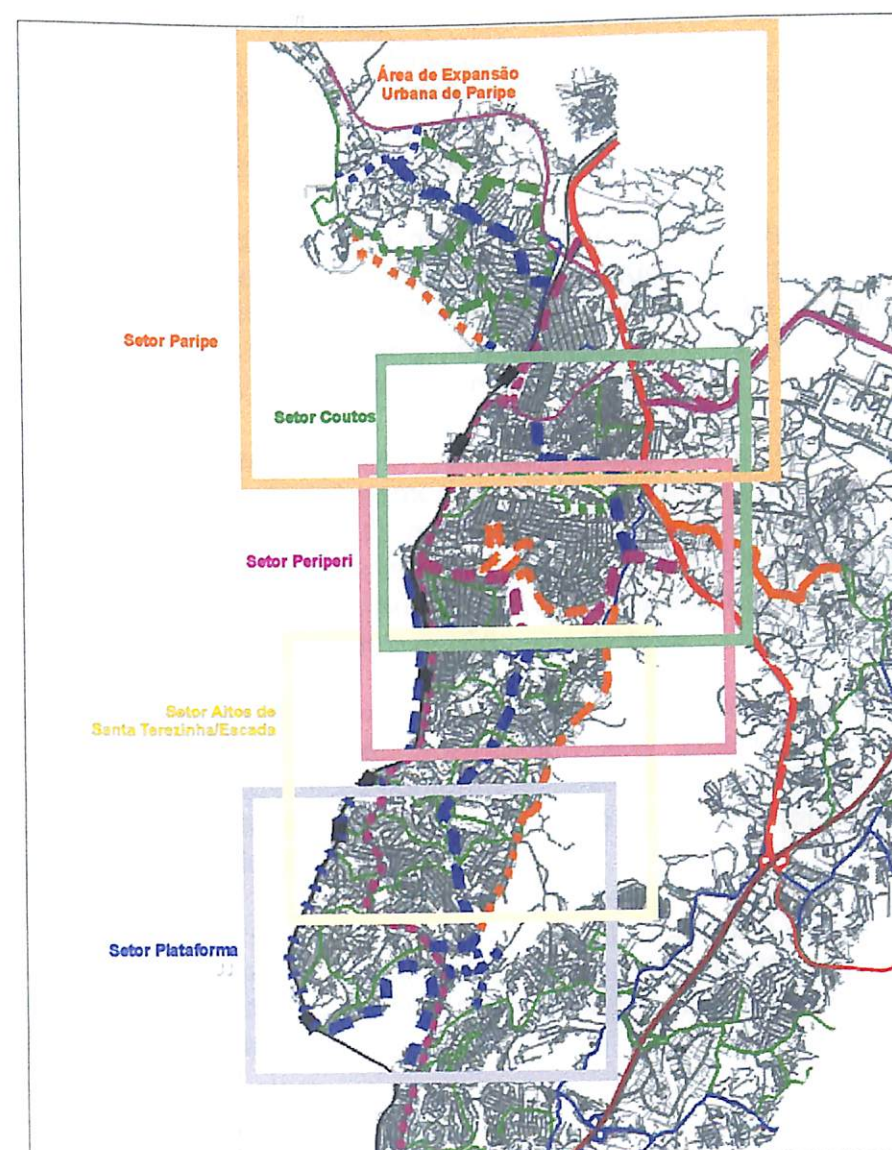


Figura 2.1
Articulação das Pranchas por Setor

2.1. SETOR PLATAFORMA

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

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

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

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

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

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

2.1.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Nova Via de Orla

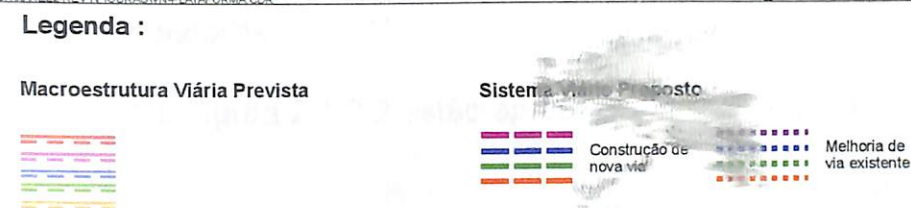
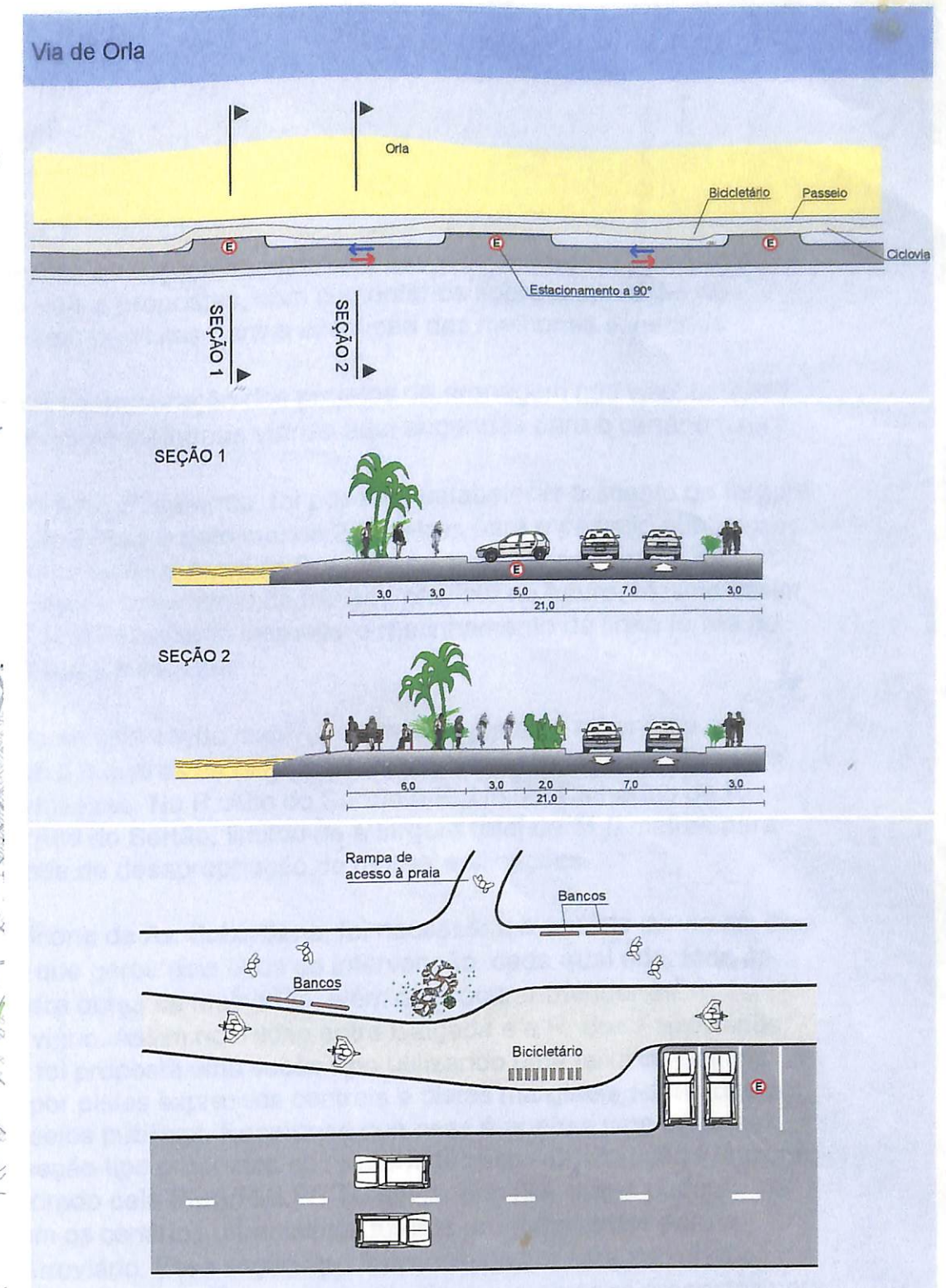
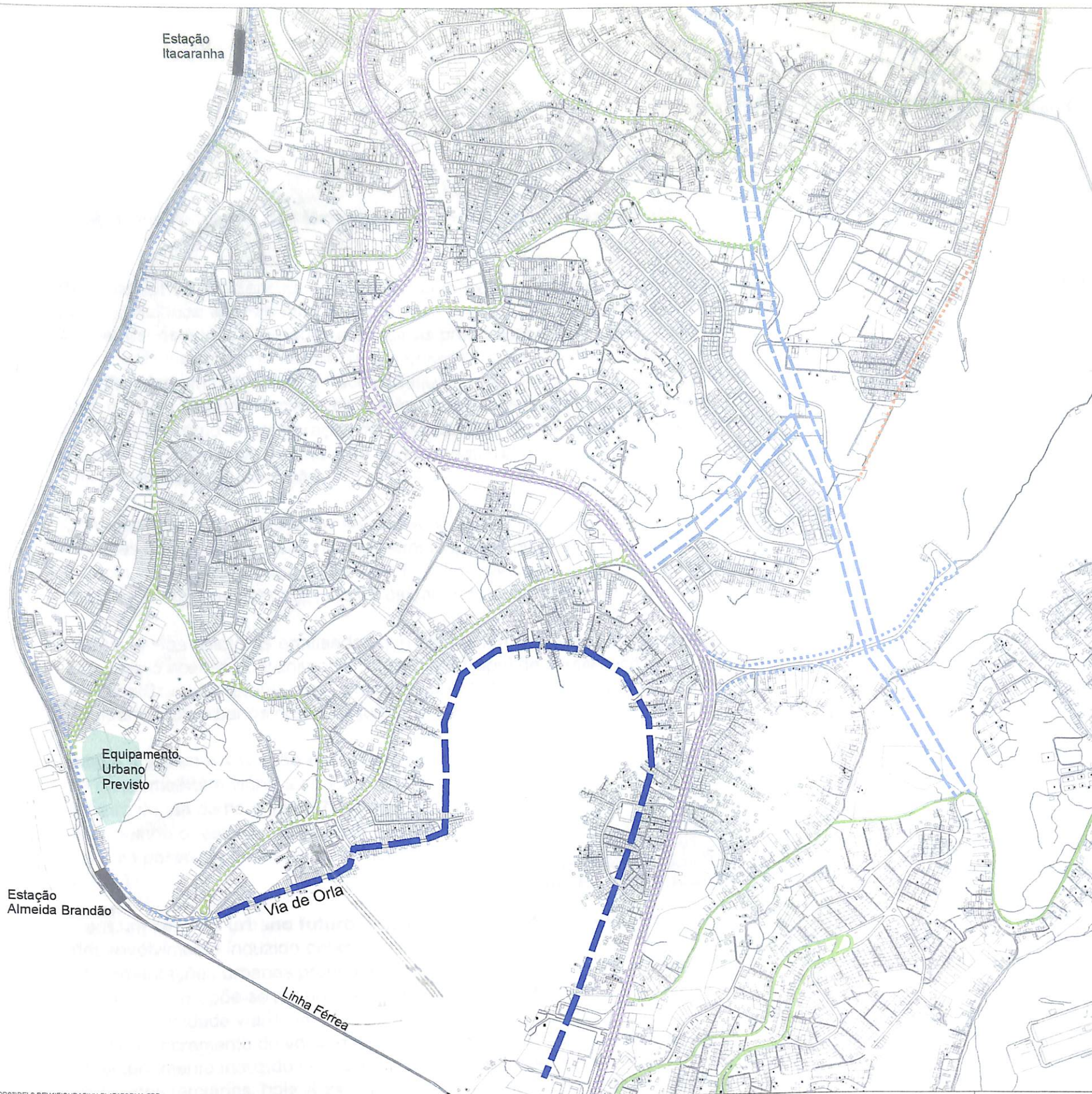
A proposta consiste na construção de uma via de ligação setorial, cuja função principal é proporcionar o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos, bem como promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas das comunidades. Trata-se fundamentalmente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

Para essa ligação setorial a ação indicada é o aproveitamento da proposta de fomento ao turismo da Baía de Todos os Santos, com a construção de uma via de continuidade à projetada no Estudo Ribeira Azul - Projeto de Requalificação Urbana da Enseada dos Tainheiros, elaborado recentemente pela CONDER/URBIS, com a colaboração da Prefeitura do Município de Salvador e a Caixa Econômica Federal.

Por ser uma via de orla, sugere-se que seja implantada uma ciclovia ao longo de todo o trecho, além de outros equipamentos para o lazer, como forma de proporcionar à área melhoria da qualidade de vida da população, além de maior dinamização urbana nos aspectos voltados para o interesse ambiental e turístico. Esta proposta vem ao encontro das expectativas constantes no Projeto Ribeira Azul: transformação substancial, ampla e integrada de modo a recuperar e valorizar o cenário ali existente.

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

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



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

Proposta de Vias Novas **Setor Plataforma**

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.1.1.1

2.1.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

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

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

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

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

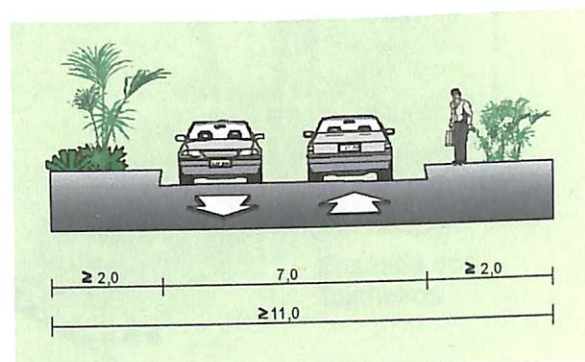


Figura 2.1.2.1

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

Na Figura 2.1.2.2 estão apresentadas as propostas de melhorias viárias para um

cenário urbano futuro com as seções transversais das vias analisadas, ilustrando as características físicas atuais e propostas, com comentários sobre a operação do trânsito e das necessidades previstas para a execução das melhorias sugeridas.

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

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

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

Para a proposta de melhoria da Av. Suburbana, foi necessária a análise da via em dois trechos homogêneos, o que gerou dois tipos de intervenção, cada qual adaptada às condições existentes para obras de melhorias, além de procurar atender às necessidades do fluxo viário. Assim no trecho entre Calçada e a R. dos Ferroviários, porção sul da avenida, foi proposta uma seção-tipo utilizando uma faixa de domínio de 41,0 metros composta por pistas expressas centrais e pistas marginais separadas por canteiros, além de passeios públicos. Resalta-se que essa é apenas uma entre as várias alternativas de seção-tipo propostas no relatório técnico - Concepção Funcional da Av. Suburbana elaborado pela PMS/FMLF/TTC em janeiro /99, e que poderão ser adotadas de acordo com os cenários urbanísticos futuros prognosticados para a Região do Subúrbio Ferroviário. Essa seção-tipo foi escolhida em conjunto com a equipe técnica da FMLF para exemplificar a abrangência das melhorias propostas para esse trecho da Av. Suburbana. Para o segundo trecho de análise, da R. dos Ferroviários até Paripe, propõe-se a ampliação da via criando a terceira faixa de rolamento, a fim de organizar os fluxos de trânsito, possibilitando estabelecer uma faixa destinada para o estacionamento intercalado com pontos de parada dos ônibus, devido ao uso do solo com atividades terciárias, hoje já predominante, caracterizando assim uma faixa de domínio com 25,5 metros de largura.

R. Volta do Tanque
R. João da Cruz

variável 5,0 a 6,0 variável
8,0 a 12,0
≥ 2,0 7,0 ≥ 2,0
≥ 11,0

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

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

2,0 6,0 2,7 6,0 2,0
18,7

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

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

variável 5,0 a 6,0 variável
13,0 a 17,0
≥ 2,0 7,0 ≥ 2,0
≥ 11,0

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

R. Almeida Brandão

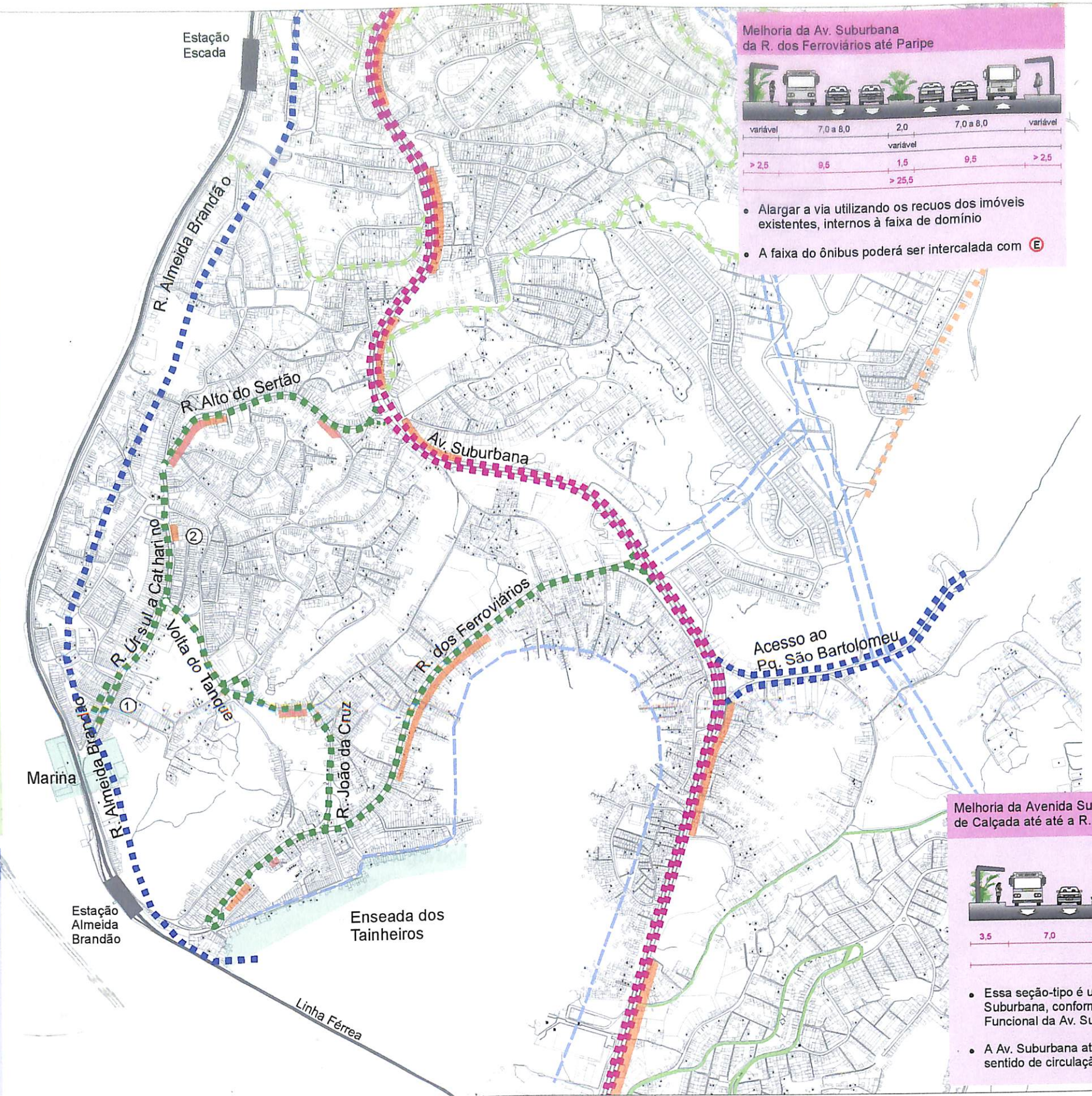
variável 5,0 a 6,0 variável
8,0
2,0 9,0 2,0
13,0

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

Legenda

variável 5,0 a 7,5 variável
10,0 a 15,0
2,0 9,0 2,0
13,0

Existente
Melhoria Proposta



Melhoria da Av. Suburbana
da R. dos Ferrovários até Paripe

variável 7,0 a 8,0 2,0 7,0 a 8,0 variável
variável 9,5 1,5 9,5 > 2,5
> 25,5

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

R. dos Ferrovários

variável 7,0 a 10,0 variável
12,0 a 15,5
≥ 2,0 9,0 ≥ 2,0
≥ 13,0

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

R. Alto do Sertão

variável 6,0 a 7,0 variável
8,0 a 13,0
≥ 2,0 7,0 ≥ 2,0
≥ 11,0

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

Av. Suburbana x acesso ao Pq. S. Bartolomeu

5,0 11,5 5,0
21,5

- Adequar a geometria da interseção em nível junto à Av. Suburbana, de modo que a visibilidade das conversões sejam garantidas

Melhoria da Avenida Suburbana
de Calçada até a R. dos Ferrovários

3,5 7,0 2,0 7,0 2,0 7,0 2,0 7,0 3,5
41,0

- Essa seção-tipo é uma das alternativas de tratamento viário para Av. Suburbana, conforme foram propostas no relatório técnico Concepção Funcional da Av. Suburbana, maio/99.
- A Av. Suburbana atual possui pista dupla com largura mínima de 7,0 metros por sentido de circulação, além do canteiro central e passeios públicos laterais.

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

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Plataforma

Data: junho/99

Revisão 1

Figura 2.1.2.2

SEPLAM / FMLF

DMC Engenharia S/C Ltda.

Macroestrutura Viária Prevista

Sistema Viário Proposto

Classificação Viária

Desapropriação de Edificações

Desapropriação de Recuos

Equipamento Urbano Previsto

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local

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

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

2.1.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

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

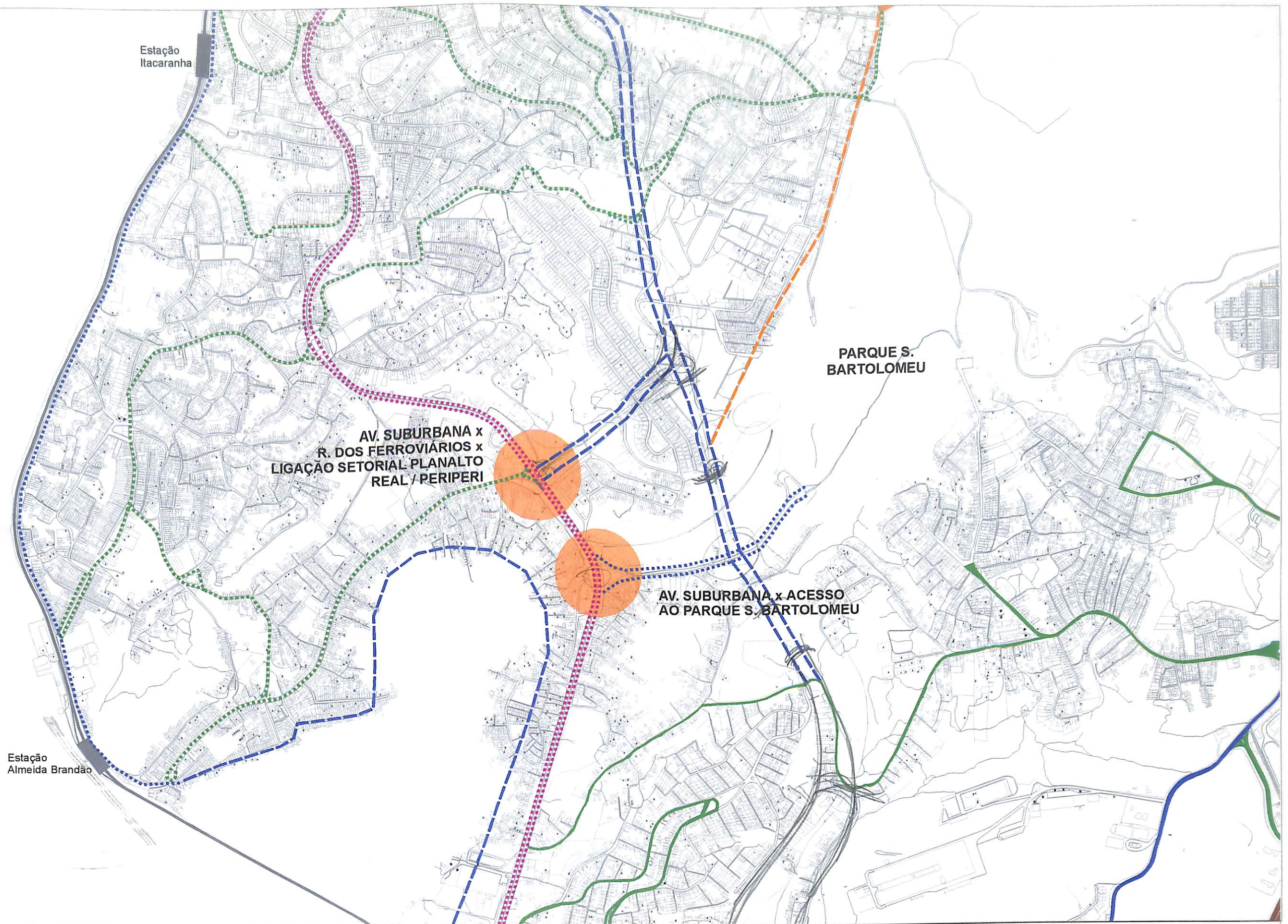
No caso da interseção referida ao acesso ao Pq. S. Bartolomeu, são apresentadas duas soluções, que se referem a etapas de intervenções viárias diferentes:

A primeira, ilustrada na Figura 2.1.3.2.a, apresenta a implantação das terceiras faixas na Av. Suburbana e sua articulação com o Acesso ao Pq. São Bartolomeu bem como com a R. dos Ferroviários, quando ainda não está configurada a ligação Planalto Real - Periperi.

A segunda solução, apresentada na Figura 2.1.3.2.b, é uma alternativa da configuração do acesso ao Pq. São Bartolomeu e da Av. Suburbana considerando já implantada a futura Ligação Setorial Planalto Real/Peri, fazendo conexão em desnível com a R. dos Ferroviários. Nessa etapa, a configuração da Av. Suburbana já apresenta a implantação das vias marginais a partir da R. dos Ferroviários até Calçada.

Nessas concepções funcionais foram levadas em conta a adequação viária, reservando faixas para conversões dos fluxos veiculares e até mesmo aumento de capacidade viária na Av. Suburbana, a fim de proporcionar maior segurança de trânsito, melhoria no desempenho do sistema viário e o atendimento aos itinerários do transporte coletivo de alimentação à estação Almeida Brandão.

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



E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\IPC-PLATAFORMA.CDR

Legenda



Pontos Críticos

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor Plataforma

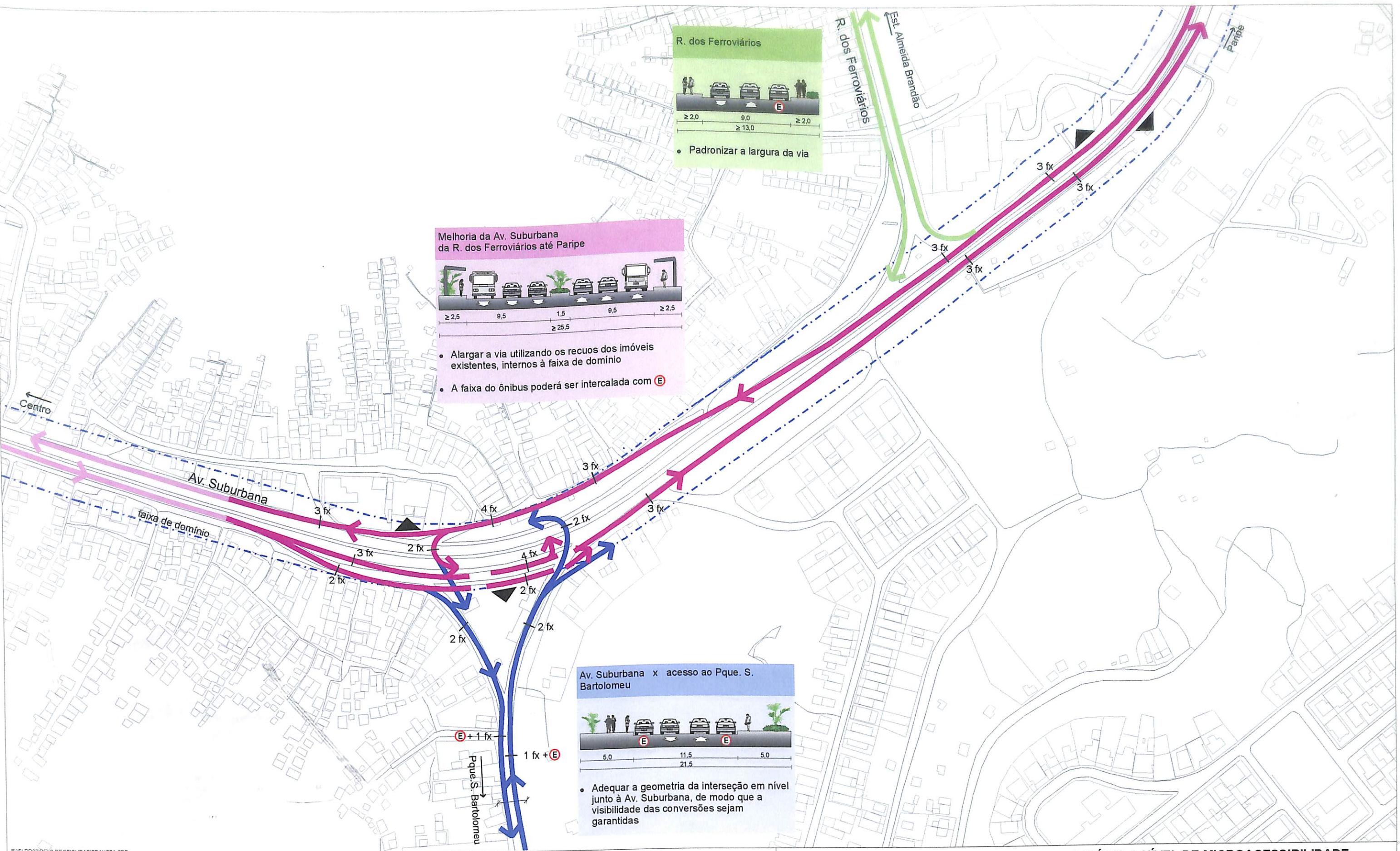
Data
junho/99

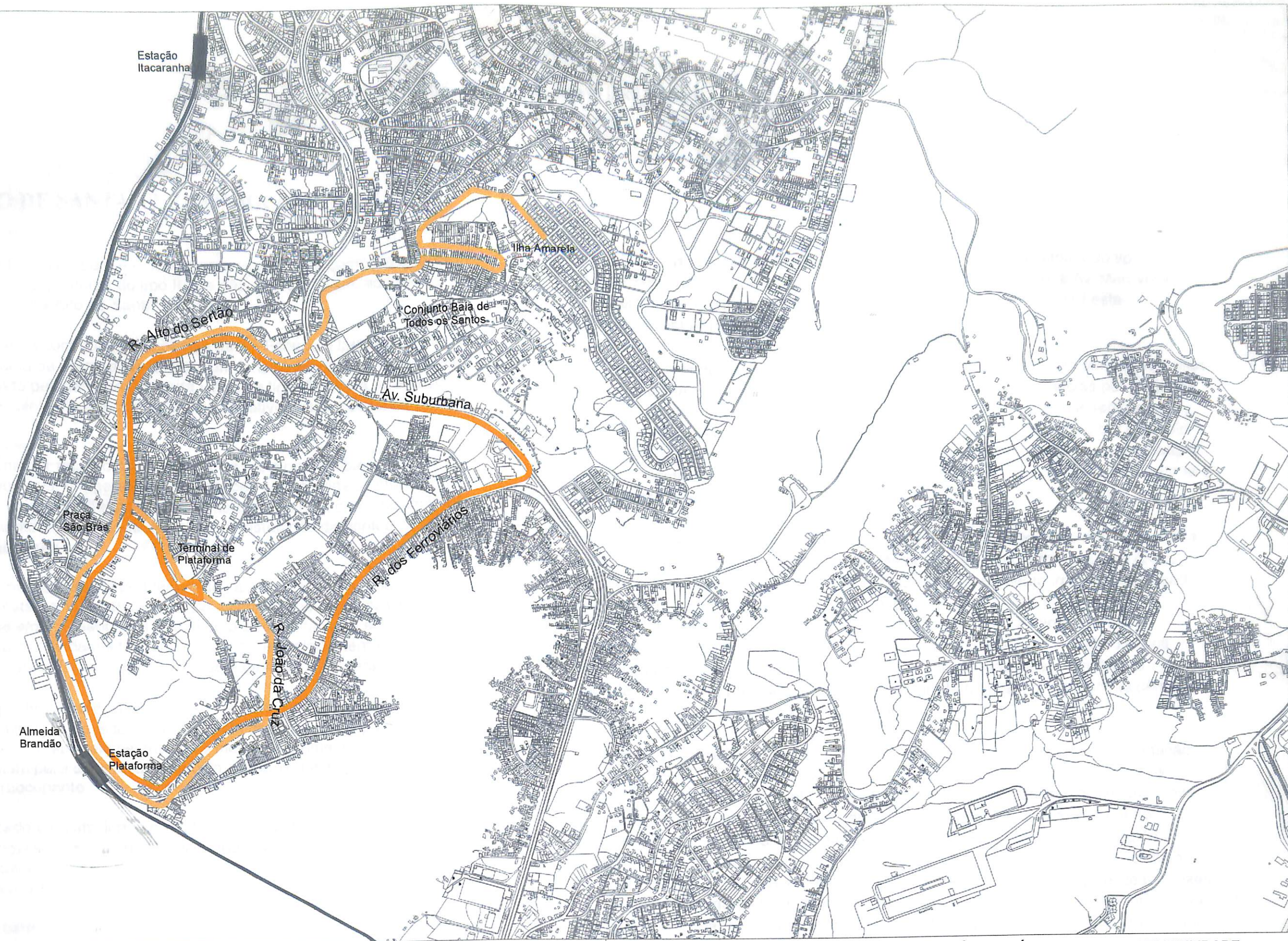


Escala
s/escala

Revisão 1

Figura
2.1.3.1





E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VT-PLATAFORMA.CDR

Legenda

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

Fonte: SMTU, setembro/98



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Itinerários das Linhas Alimentadoras Estação Plataforma

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.1.3.3

2.2. SETOR ALTO DE SANTA TEREZINHA / ESCADA

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

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

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

Atualmente, a avenida não apresenta problemas de capacidade viária; porém, a segurança de trânsito está comprometida, quer pelas condições desfavoráveis da topografia (sinuosidade e/ou presença constante de aclives e declives acentuados), quer pelo uso do solo com atividades terciárias que atrai estacionamento junto ao meio fio, reduzindo assim a capacidade viária da avenida e das vias transversais.

Em alguns trechos específicos verifica-se a descontinuidade no calçamento do passeio, induzindo a utilização do leito viário por parte dos pedestres, pondo estes freqüentemente em risco de atropelamentos; já os motoristas, uma vez que não existe o calçamento, aproveitam para estacionar o veículo sobre este espaço, tornando a situação ainda mais preocupante.

Outro problema verificado é o estacionamento do veículo de forma desorganizada, junto aos recuos das novas construções (obedecendo à faixa de domínio prevista na legislação de uso e ocupação do solo), que associada ao comentado anteriormente, faz ressaltar os problemas encontrados na avenida.

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

No bolsão de Alto de Santa Terezinha / Ilha Amarela, as vias coletoras do tipo II como R. David Ferreira/R. Esmeralda/R. da Cabaceira, R. Pedro Fonseca/Av. Maravilha, R. Santa Terezinha/R. Geir de Matos e R. Pedro Lopes/ R. Adriano Meira estão basicamente estruturadas em função da Av. Suburbana.

Assim, para os deslocamentos setoriais os usuários motorizados são obrigados muitas vezes a utilizar a própria avenida, ou então, percorrer longas distâncias por sinuosas vias coletoras existentes, como ocorre em Ilha Amarela, Alto de Santa Terezinha, Jardim Praia Grande, etc. Além dessas questões, a R. Santa Terezinha por exemplo, no seu trecho inicial junto à Av. Suburbana, possui uma inclinação muito acentuada e extensa, a ponto de impossibilitar o trânsito de ônibus, dificultando o acesso direto aos loteamentos vinculados a essa via.

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

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

2.2.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Setorial de Planalto Real/Periperi

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

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

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

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

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

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

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

Como controle, está previsto assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta de 64 metros de largura segundo as exigências do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente e de 30 metros conforme a legislação municipal para a proteção do rio. Também sugere-se especificar os tipos de uso do solo lindeiro compatíveis com as características do uso existente na sua área de influência, para não correr o risco de descaracterizar a região interferida. Como objetivos deste controle estão: a garantia de que não irá ocorrer a apropriação indevida da faixa de domínio da nova via como já vem ocorrendo em vários trechos vistoriados; e a preservação do canal de drenagem associada à implantação das pistas em ambos os lados do rio, que servirá também para a manutenção freqüente do leito do rio.

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

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

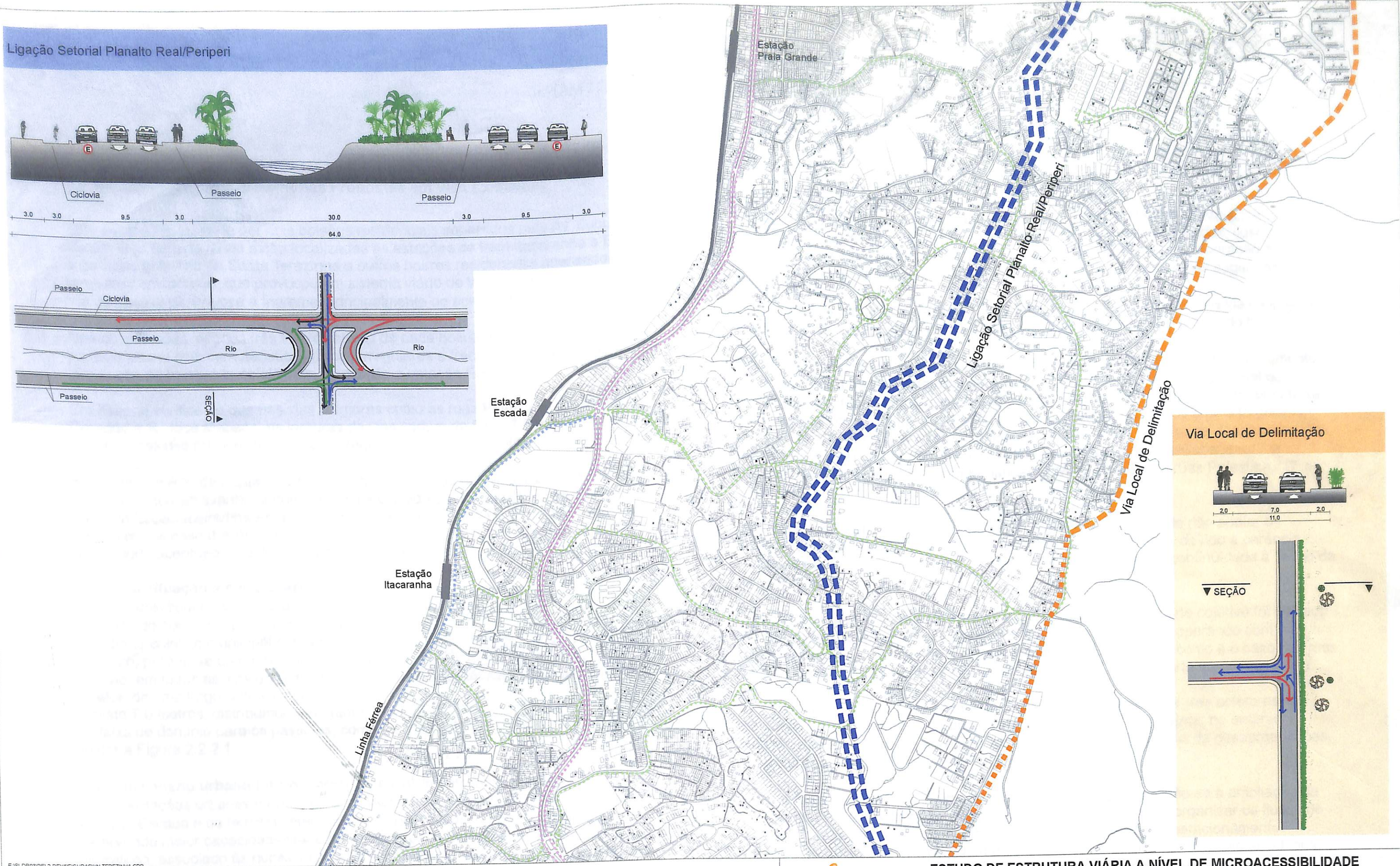
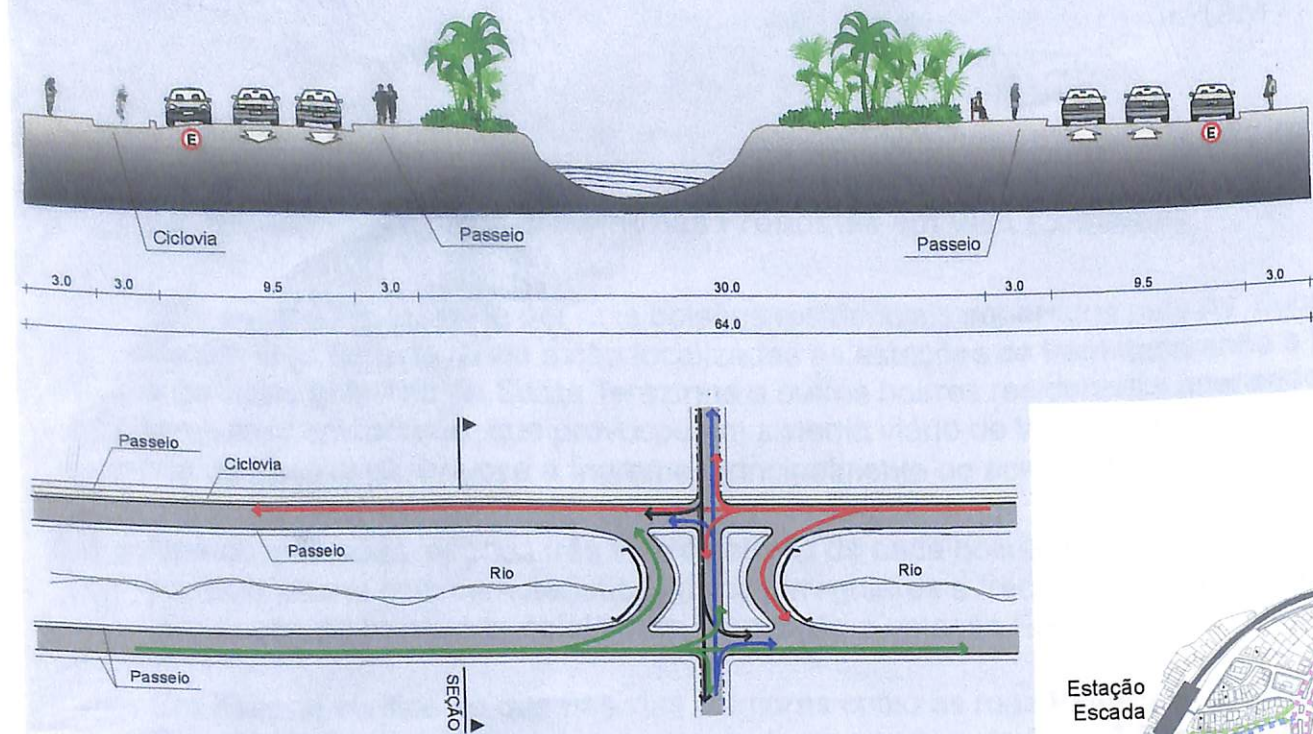
A Via Local de Delimitação do Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu deverá ter a função de criar a delimitação de espaços públicos livres de interesse ambiental e ecológico, a fim de controlar as possíveis edificações ilegais, como pode ocorrer no caso do parque. Com a implantação dessa nova via estará sendo também instituído o acesso para os serviços de manutenção desse espaço público.

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

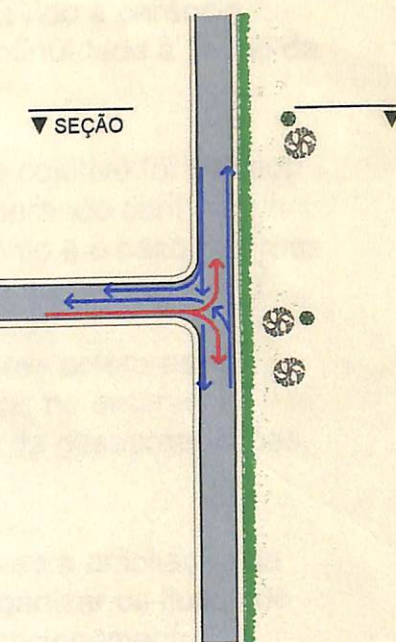
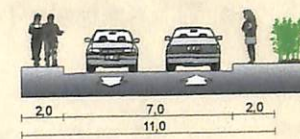
O controle previsto é de assegurar uma faixa de domínio para a diretriz viária proposta, assim como facilitar a fiscalização dos limites do parque, impedindo a invasão ou o acesso da área de maneira irregular.

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

Ligação Setorial Planalto Real/Periperi



Via Local de Delimitação



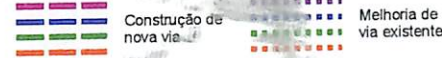
E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\N TEREZINHA CDR

Legenda :

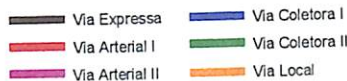
Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



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

Proposta de Vias Novas Setor Alto de Santa Terezinha / Escada

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99	N	s/escala		2.2.1.1

2.2.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

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

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

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

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

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

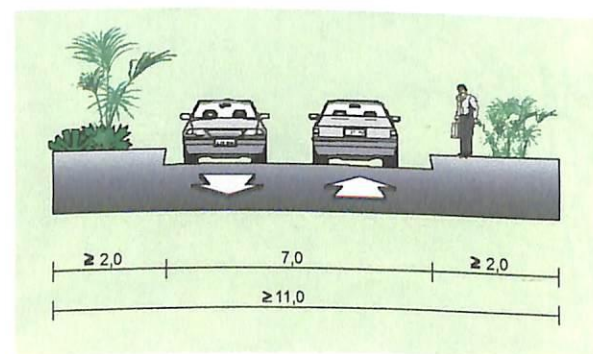


Figura 2.2.2.1

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

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

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

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

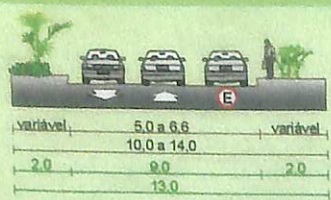
Nas ruas José Mabaço e Santa Terezinha, apesar da previsão de não apoiar o transporte coletivo, foi proposta uma seção total de 13,0 metros, devido à carência viária existente nesse setor urbano e pela possibilidade de dar continuidade à seção da R. Ilha Amarela.

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

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

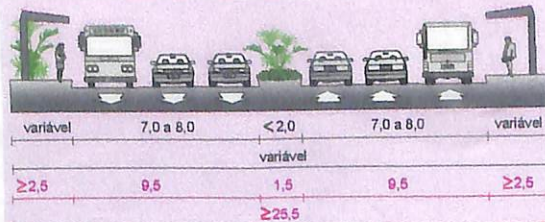
Para a Av. Suburbana, no trecho de Plataforma a Periperi, propõe-se a ampliação da via criando a terceira faixa de rolamento (por sentido), a fim de organizar os fluxos de trânsito, possibilitando estabelecer uma faixa destinada para o estacionamento intercalado com pontos de parada dos ônibus, devido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

R. Palestina



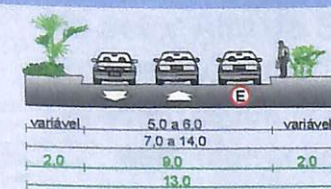
- Alargar as vias para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

Melhoria da Av. Suburbana da R. dos Ferrovários até Paripe



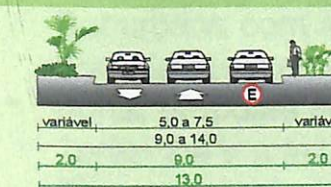
- Alargar a via utilizando os recuos dos imóveis existentes, internos à faixa de domínio
- A faixa do ônibus poderá ser intercalada com E

R. Almeida Brandão R. "C"



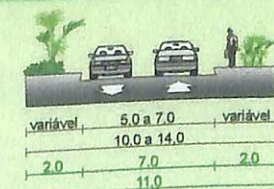
- Alargar a via para viabilizar o acesso do transporte coletivo municipal de alimentação à Estação de Trem Plataforma / Almeida Brandão

R. José Mabaço



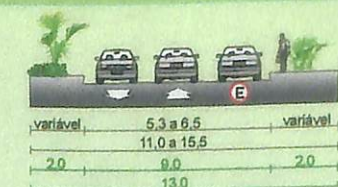
- Alargar as vias para viabilizar o acesso ao setor Alto de Santa Terezinha/Escada
- Próximo a Av. Suburbana, será necessário desapropriar um imóvel para implantar a seção-tipo proposta

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



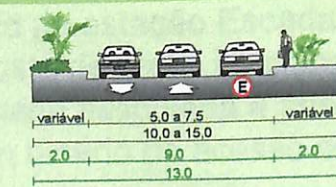
- Alargar as vias para melhorar o acesso ao setor Alto de Santa Terezinha/Escada
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento e desapropriação de edificações

R. Sta. Terezinha R. Ilha Amarela



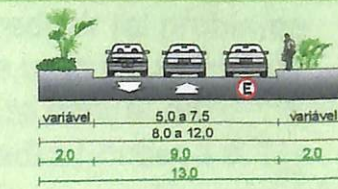
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento
- A melhoria proposta na R. Santa Terezinha, apesar de não passar ônibus, é uma função da continuidade da caixa viária

R. Geir Matos



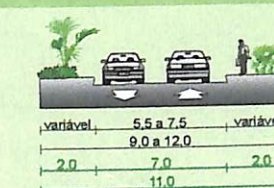
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

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



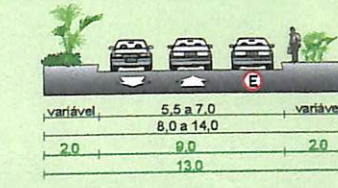
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Escada e das linhas remanescentes
- Utilizar o recuo de imóveis para o alargamento, e desapropriação pontual de edificações

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



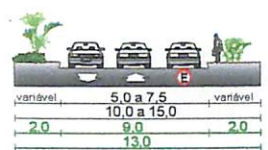
- Alargar a via para melhorar o acesso ao setor
- Próximo a R. Sta. Terezinha, será necessária a desapropriação de alguns imóveis para implantação da seção proposta

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



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

Legenda

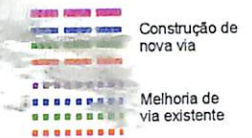


Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



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



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

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

Data	junho/99	Norte	Escala	s/escala	Revisão 1	Figura 2.2.2.2
------	----------	-------	--------	----------	-----------	----------------

2.2.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

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

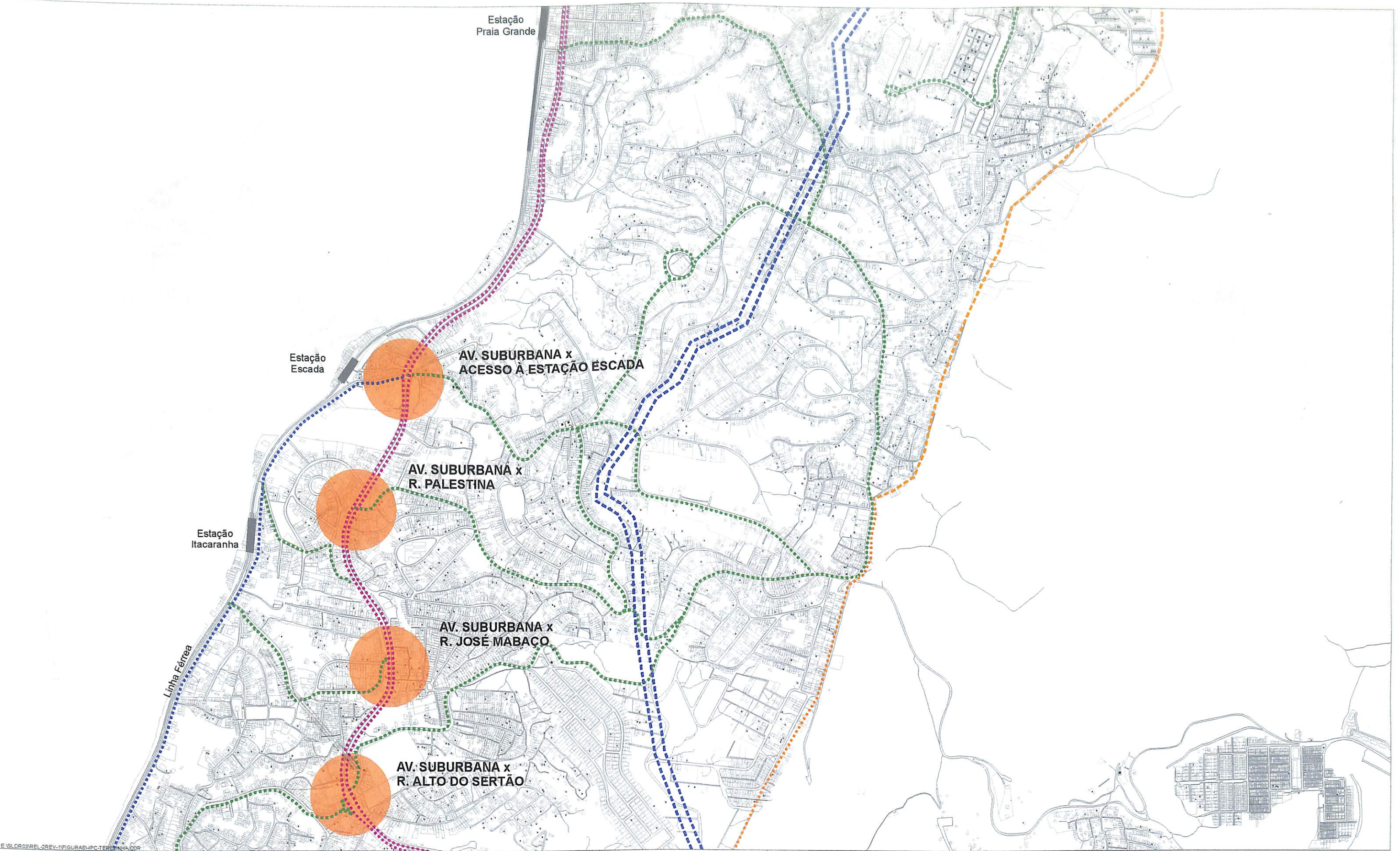
A Figura 2.2.3.2 apresenta o plano funcional de circulação nas interseções da Av. Suburbana com as ruas Alto do Sertão, José Mabaco, onde se propôs a adequação dos fluxos veiculares conflitantes, criando-se faixas para conversões à esquerda na Av. Suburbana em locais estratégicos, que permitirá maior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

A Figura 2.2.3.3 mostra o plano funcional de circulação nas interseções da Av. Suburbana com as ruas Palestina e R. "C" que dão acesso à estação de trem Escada. Esta solução facilitará a integração do transporte coletivo de pequeno porte, proposta pela SMTU, que devido às características físicas da R. Santa Terezinha e a falta de abertura no canteiro central da Av. Suburbana junto à R. Palestina está obrigando que sejam executados percursos negativos para essa

integração rodo-ferroviária na estação Escada. Assim, para reduzir tal problema foi desenvolvida na proposta de plano funcional, a criação de uma via ligando a R. Palestina à Av. Suburbana associada à abertura do canteiro central da avenida, a fim de criar um binário de acesso entre as ruas Pedro Fonseca e Palestina.

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

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



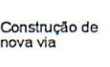
E:\SLDR03\REL-2REV-1\FIGURAS\HPC-TEREZINHA\CDR

 Pontos Críticos



Macroestrutura Viária Prevista





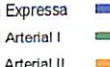
Sistema Viário Proposto





Construção de nova via





Melhoria de via existente

 Via Expressa

 Via Arterial I

 Via Arterial II

 Via Coletora I

 Via Coletora II

 Via Local


SEPLAM / FMLF


DMC
Engenharia S/C Ltda.

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Mapa Índice nos Pontos Críticos

Setor Alto de Santa Terezinha/ Escada

Data

junho/99

Norte



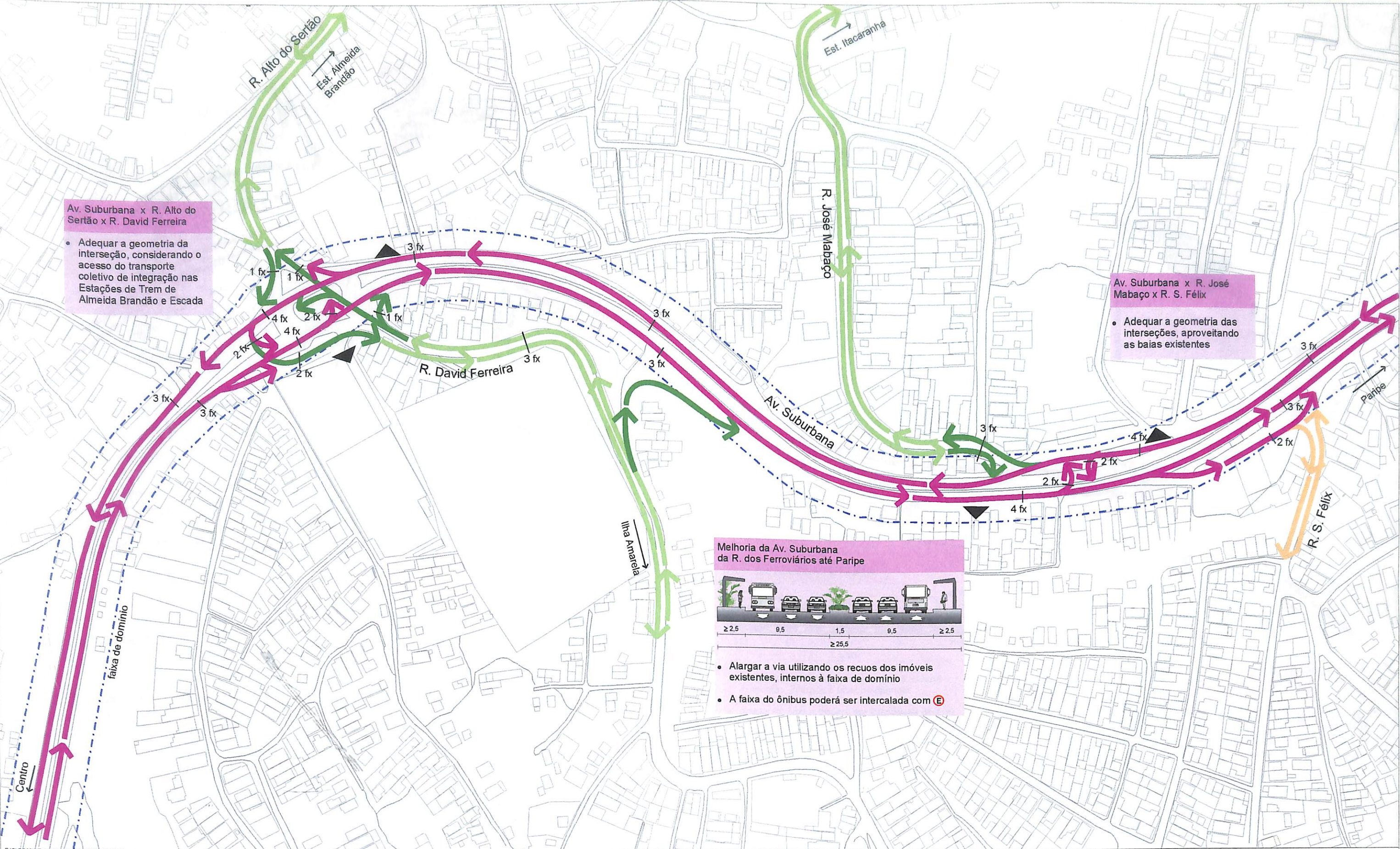
Escala

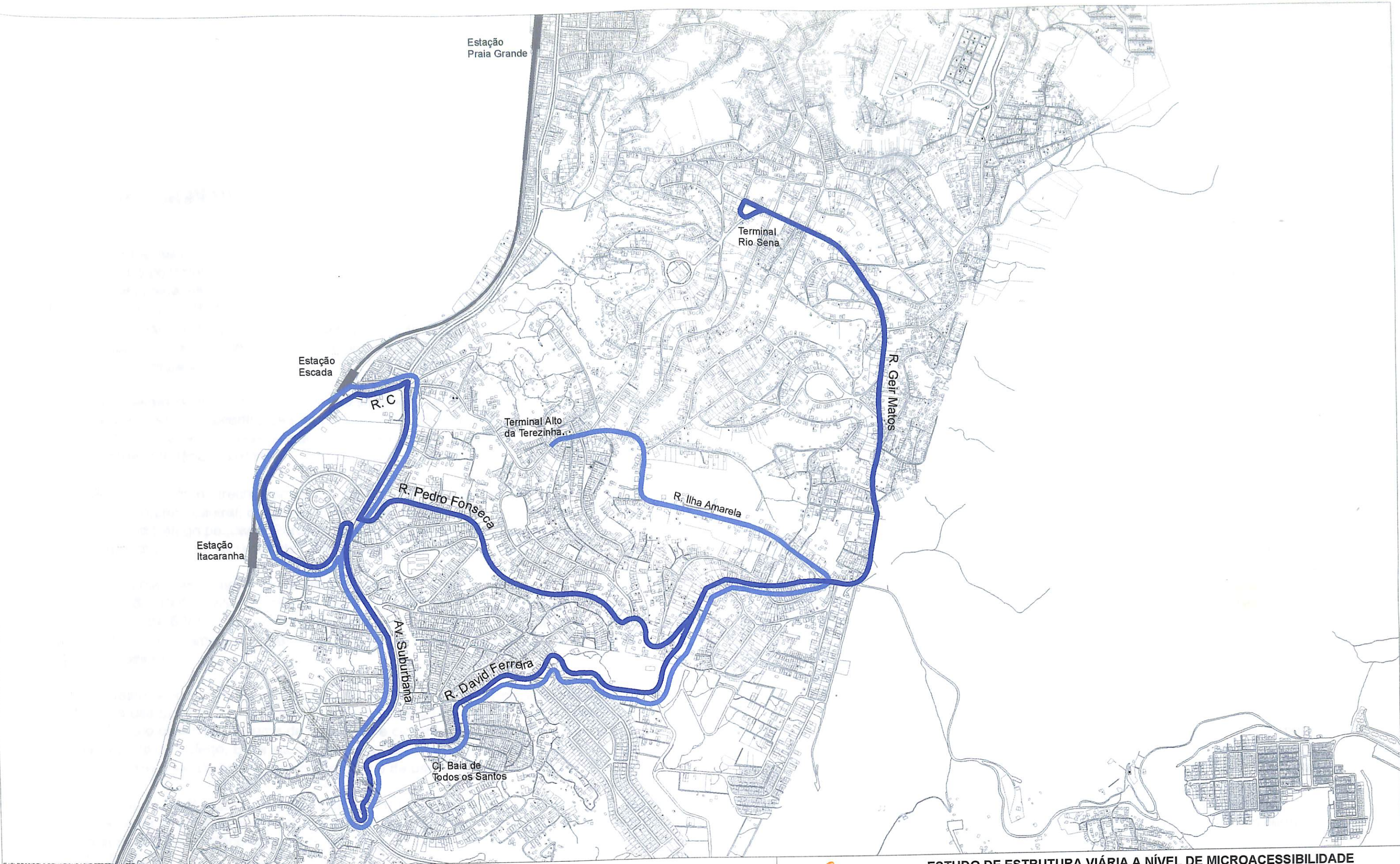
s/escala

Revisão 1

Figura

2.2.3.1





2.3. SETOR PERIPERI

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

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

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

As vias coletoras do tipo I, existentes no setor de Periperi, são representadas apenas pela R. das Pedrinhas/R. Edmundo Visco interligando as vias arteriais (Av. Suburbana e rodovia BA 528), onde se mesclam as viagens de passagem e locais, operando em uma faixa de rolamento por sentido e com passeio público sem calçamento e/ou em condições precárias.

As questões operacionais são problemáticas por desembocar no subcentro de Periperi onde o uso do solo com atividades terciárias acaba restringindo a capacidade viária e conflitando com o alto volume de pedestres e ciclistas colocando-os em risco de segurança de tráfego. Essa situação é agravada pelo uso ilegal dos passeios públicos com as invasões de edificações comerciais e de barracas de vendedores ambulantes.

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

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

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

2.3.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Periperi - BA 528

Através da Ligação Periperi - BA 528, a diretriz viária proposta terá como função principal a articulação regional para o tráfego de passagem, desviando-o do uso da via coletora da R. das Pedrinhas

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

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

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

A preocupação fundamental neste caso deve ser a adequação do novo viário às condições topográficas do local onde será inserido, integrando-o à paisagem urbana e

ajustando as conexões de forma a não criar pontos de conflito de trânsito (tanto para os veículos, quanto para os pedestres).

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

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

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

• Vias Locais de Delimitação do Vale do Paraguari

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

Neste caso está prevista a construção de via local de pista simples, com uma faixa de circulação por sentido e passeios públicos em ambos os lados.

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

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

• Nova Via de Orla

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

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

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

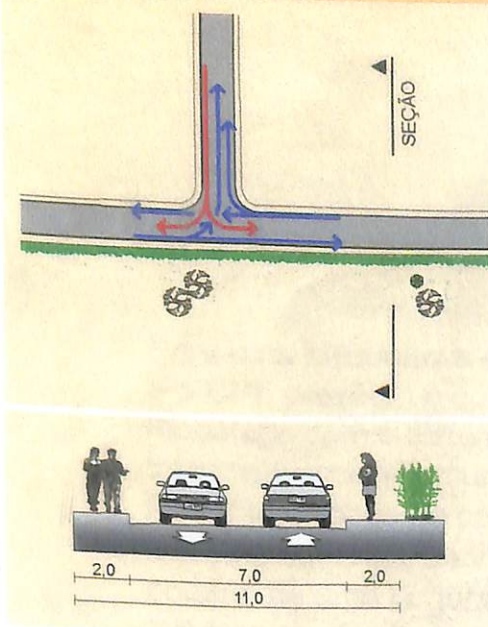
Para assegurar essa função prevê-se também um tratamento paisagístico, associado à implantação de área de convivência da comunidade, de local próprio e seguro para o estacionamento de bicicletas e para o estacionamento de veículos (liberado em pontos específicos), conforme é mostrado no detalhe da Figura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

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

• Duplicação da Rodovia BA 528

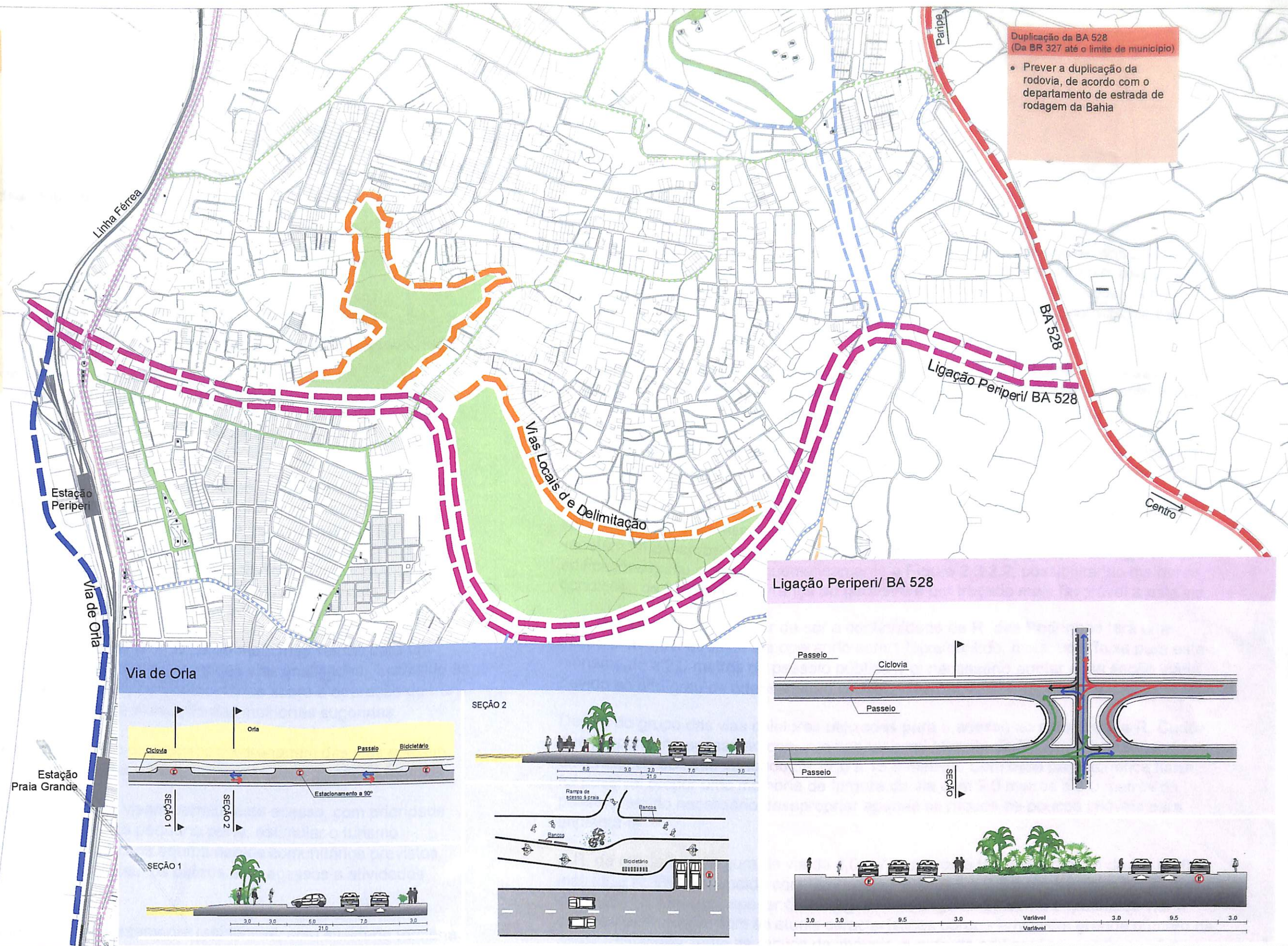
Está prevista pela PMS a duplicação da rodovia BA 528, que dará continuidade à diretriz viária da futura Ligação Jaguaribe, interligando dessa forma a Região do Subúrbio à Av. Paralela. As especificações do projeto deverão ser compatibilizadas com o Departamento de Estrada e Rodagem da Bahia - DER/BA.

Vias Locais de Delimitação

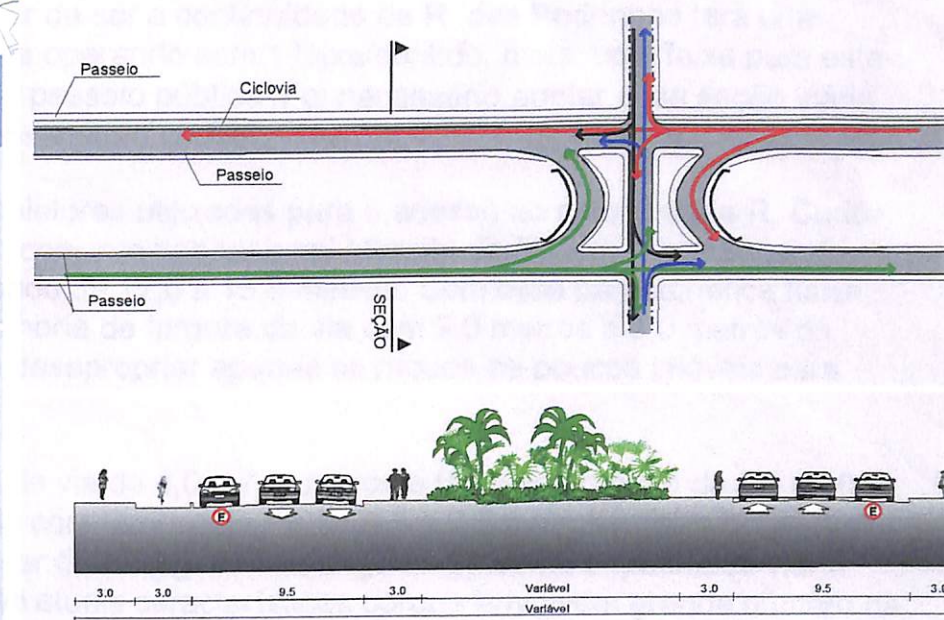


Duplicação da BA 528
(Da BR 327 até o limite de município)

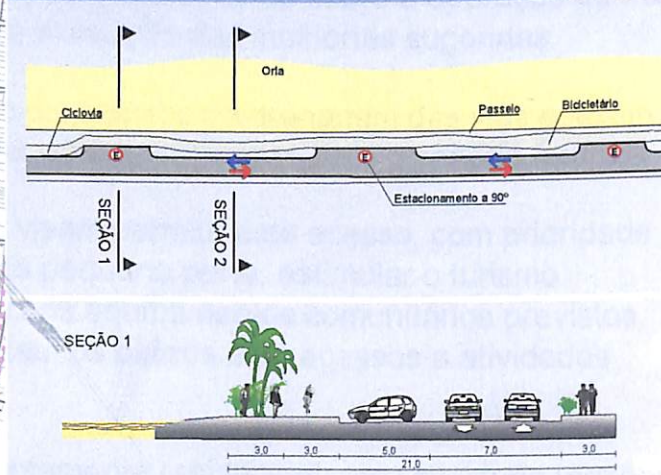
- Prever a duplicação da rodovia, de acordo com o departamento de estrada de rodagem da Bahia



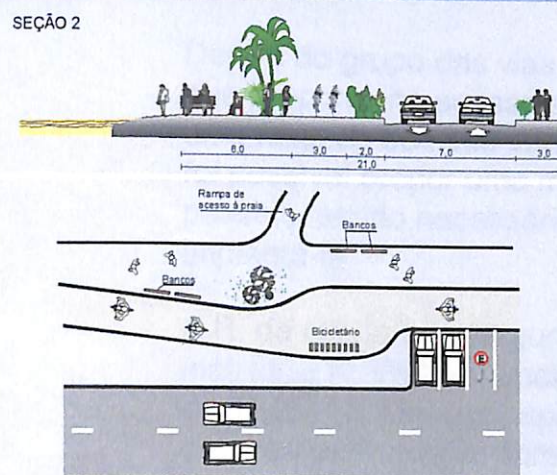
Ligação Periperi/ BA 528



Via de Orla



SEÇÃO 2



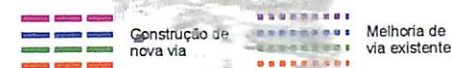
E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VN-PERIPERI1.CDR

Legenda :

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Vias Novas Setor Periperi

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.3.1.1

2.3.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

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

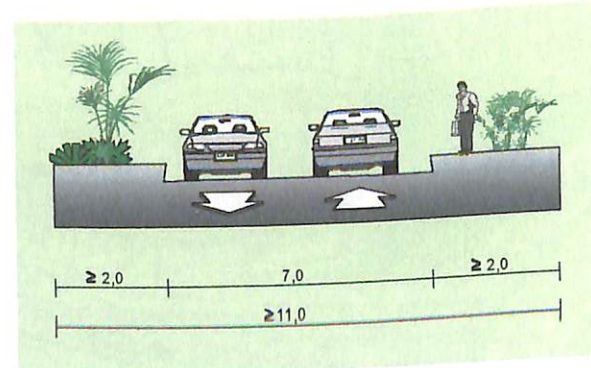


Figura 2.3.2.1

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

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

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

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

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

A proposta de melhoria para as vias analisadas neste setor baseou-se nos seguintes pontos: condições atuais da via em termos de largura e faixa de domínio, uso do solo lindeiro e utilização pelo transporte coletivo, propondo-se portanto "seções -tipo" adequadas às características de cada uma delas. A Figura 2.3.2.2 caracteriza cada uma das proposições.

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

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

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

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

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

R. da Glória

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

R. Domingos Pires
R. Laura Domingos da Costa

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

Melhoria da Av. Suburbana da R. dos Ferrovários até Paripe

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

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

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

R. Dr. Walter Almeida

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

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

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

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

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

R. Curió

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

E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\MV-PERIPERI1 CDR

Legenda:

Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista

Sistema Viário Proposto

- Construção de nova via
- Melhoria de via existente

Classificação Viária

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

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

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

SEPLAM / FMLF

DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Periperi

Data: junho/99

Norte

Escala: s/escala

Revisão 1

Figura 2.3.2.2

2.3.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

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

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

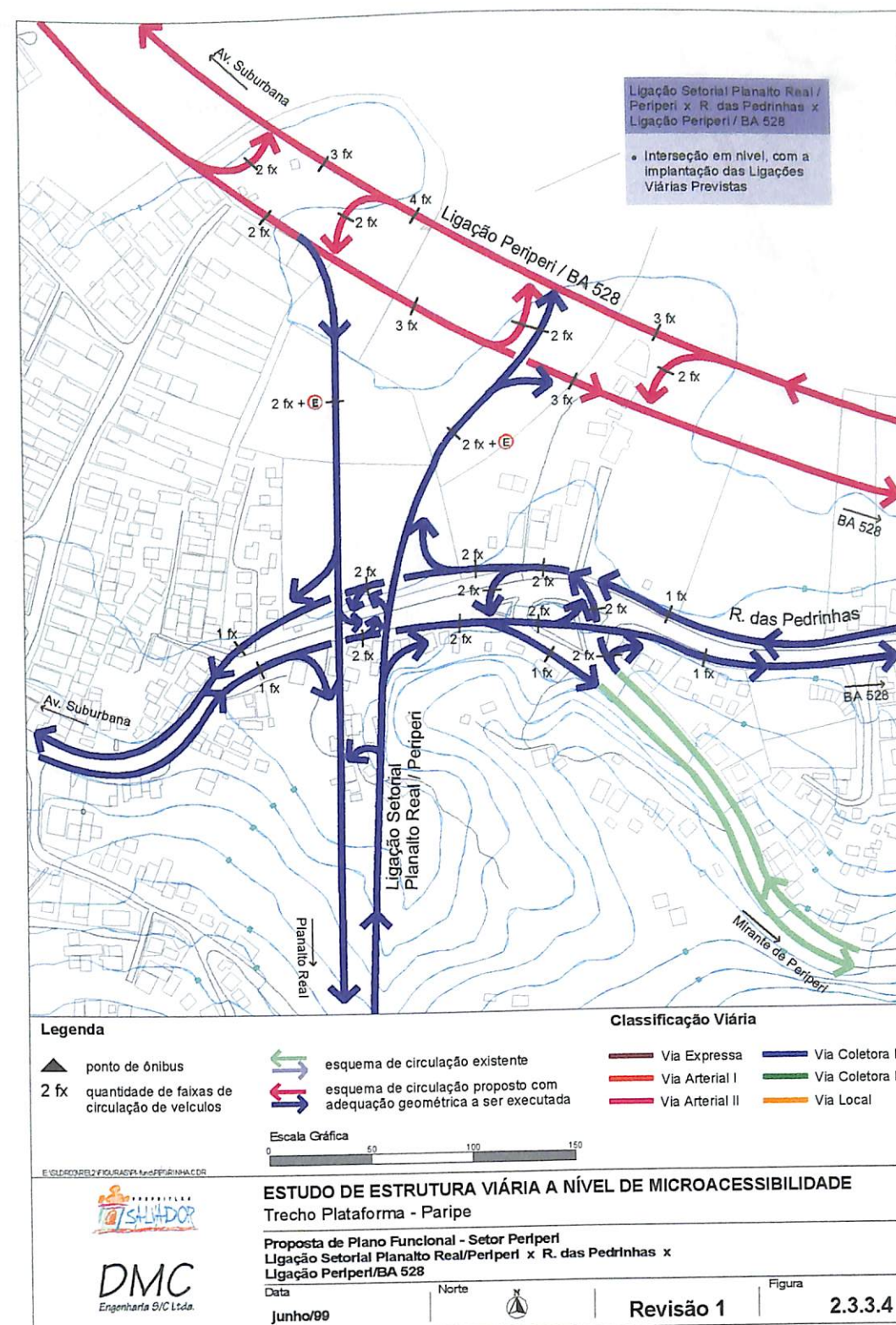
A **longo prazo**, com a implantação das novas vias previstas para o setor, serão imprescindíveis que as conexões dessas vias, entre elas e com as vias existentes, atendam aos diversos fluxos veiculares, garantindo que esses fluxos não sejam conflitantes, como seguem nas Figuras 2.3.3.2.b a 2.3.3.5.

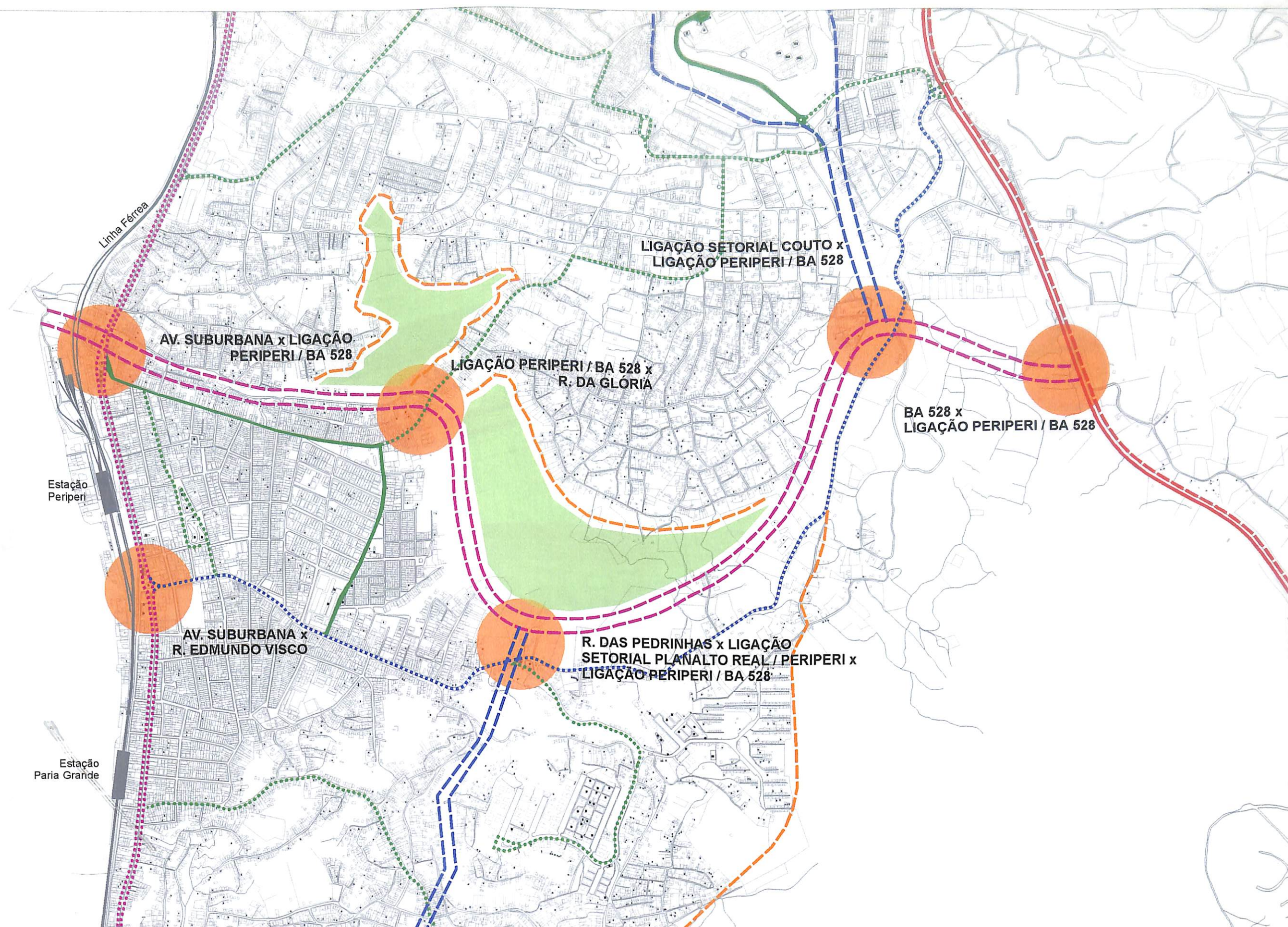
A Figura 2.3.3.2.b indica uma proposta de plano funcional da conexão da futura Ligação Periperi/BA 528 com a Av. Suburbana e o acesso aos equipamentos urbanos previstos junto à Orla. Na avenida, o cruzamento da nova via deverá ser em desnível, prevendo preliminarmente alças direcionais para essa articulação. Na transposição da linha férrea, poderá ser aproveitado o morro existente, onde a linha do trem está em túnel, com tratamento paisagístico adequado para não ferir a paisagem, além de possibilitar a conexão com a via de orla proposta.

A Figura 2.3.3.3 permite visualizar a proposta de plano funcional da interseção viária da futura Ligação Periperi/BA-528 com a R. da Glória e com a Via Local de Delimitação prevista. Essas interseções deverão ser em nível, com características geométricas que garantam a prioridade do fluxo que trafega ao longo da Ligação Periperi/BA-528. A partir do cruzamento com a rua da Glória, essa via deverá seguir com suas pistas separadas pelo córrego existente em direção à Av. Suburbana.

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

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





E:\SLD\03\REL2-REV-1\FIGURAS\PC-PERIPERI.CDR

Legenda

- 

Pontos Críticos
- Macroestrutura Viária Prevista


- Sistema Viário Proposto

 Construção de nova via	 Melhoria de via existente
	
- Classificação Viária

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

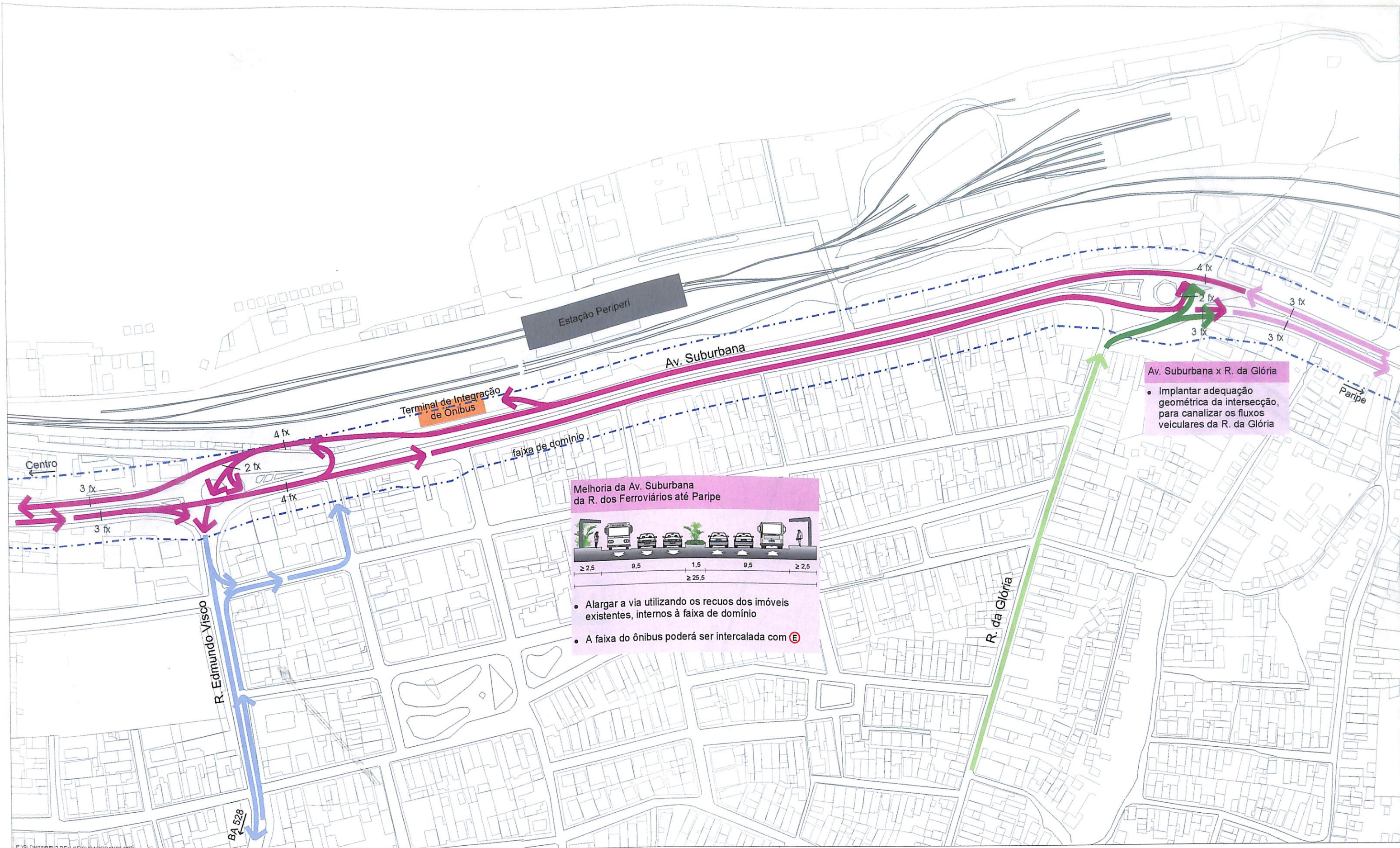


DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor Periperi

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.3.3.1



Legenda

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

esquema de circulação existente

esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

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

Escala Gráfica

0 50 100 150

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

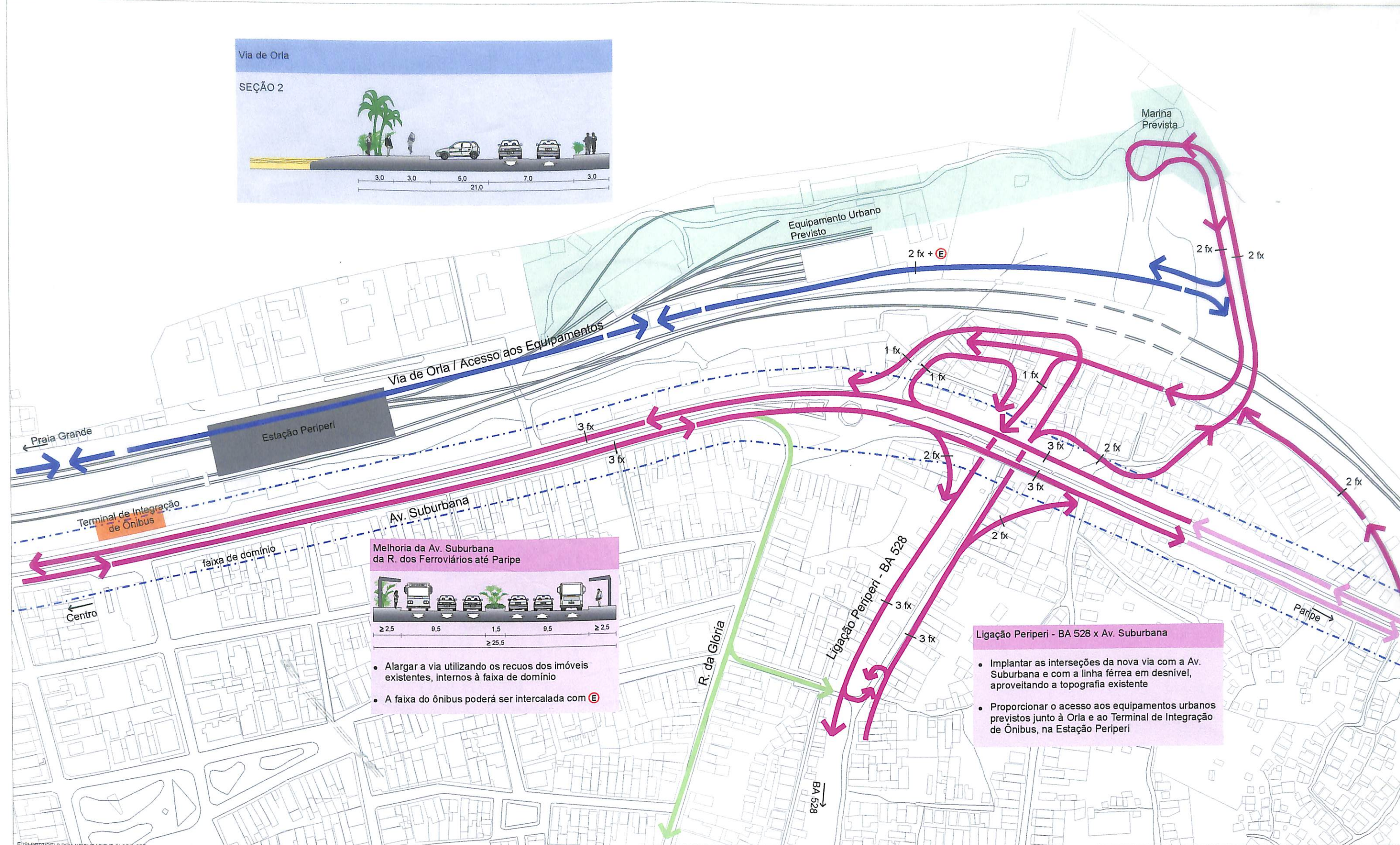
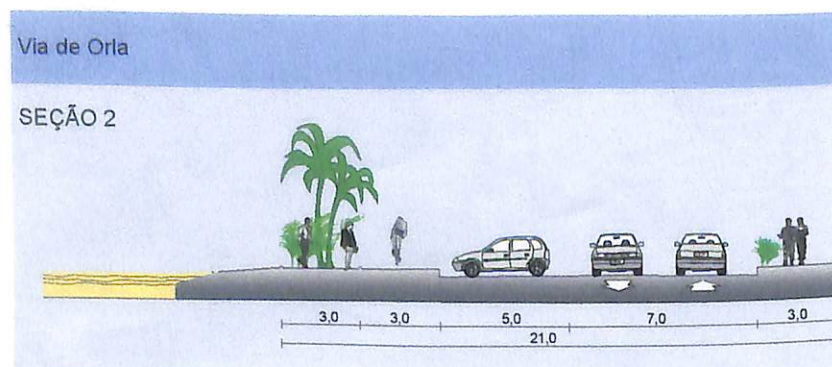
Proposta de Plano Funcional - Setor Periperi
Acesso ao Terminal Intermodal, anexo à Estação Periperi

Data: junho/99

Norte

Revisão 1

Figura 2.3.3.2.a



Legenda

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

esquema de circulação existente

esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

Via Expressa

Via Arterial I

Via Arterial II

Via Coletora I

Via Coletora II

Via Local

Escala Gráfica

0 50 100 150



DMC

Engenharia S/C Ltda.

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano Funcional - Setor Periperi

Ligação Periperi / BA 528

Proposta a longo prazo

Data

junho/99

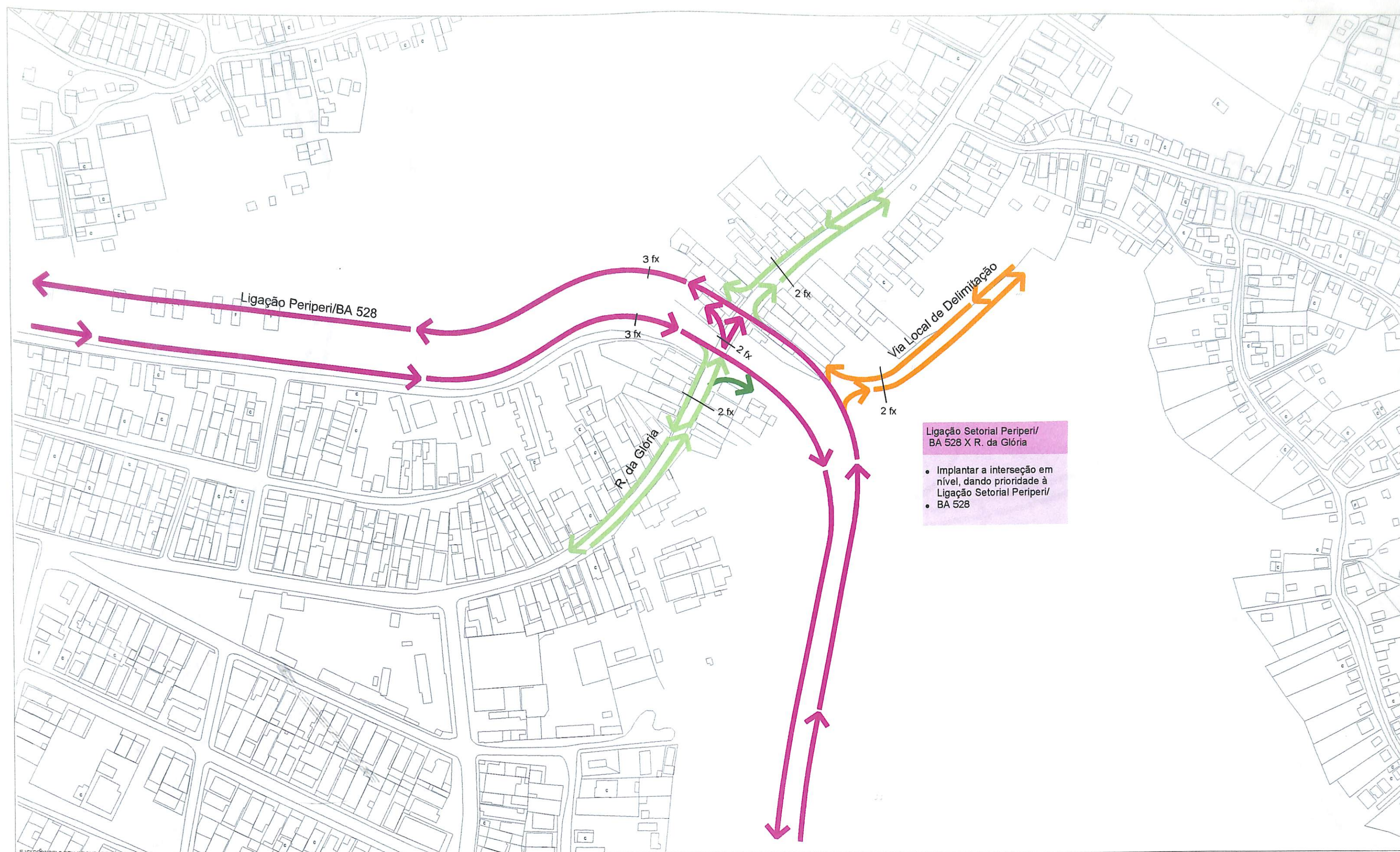
Norte



Revisão 1

Figura

2.3.3.2.b



Legenda

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

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

Classificação Viária

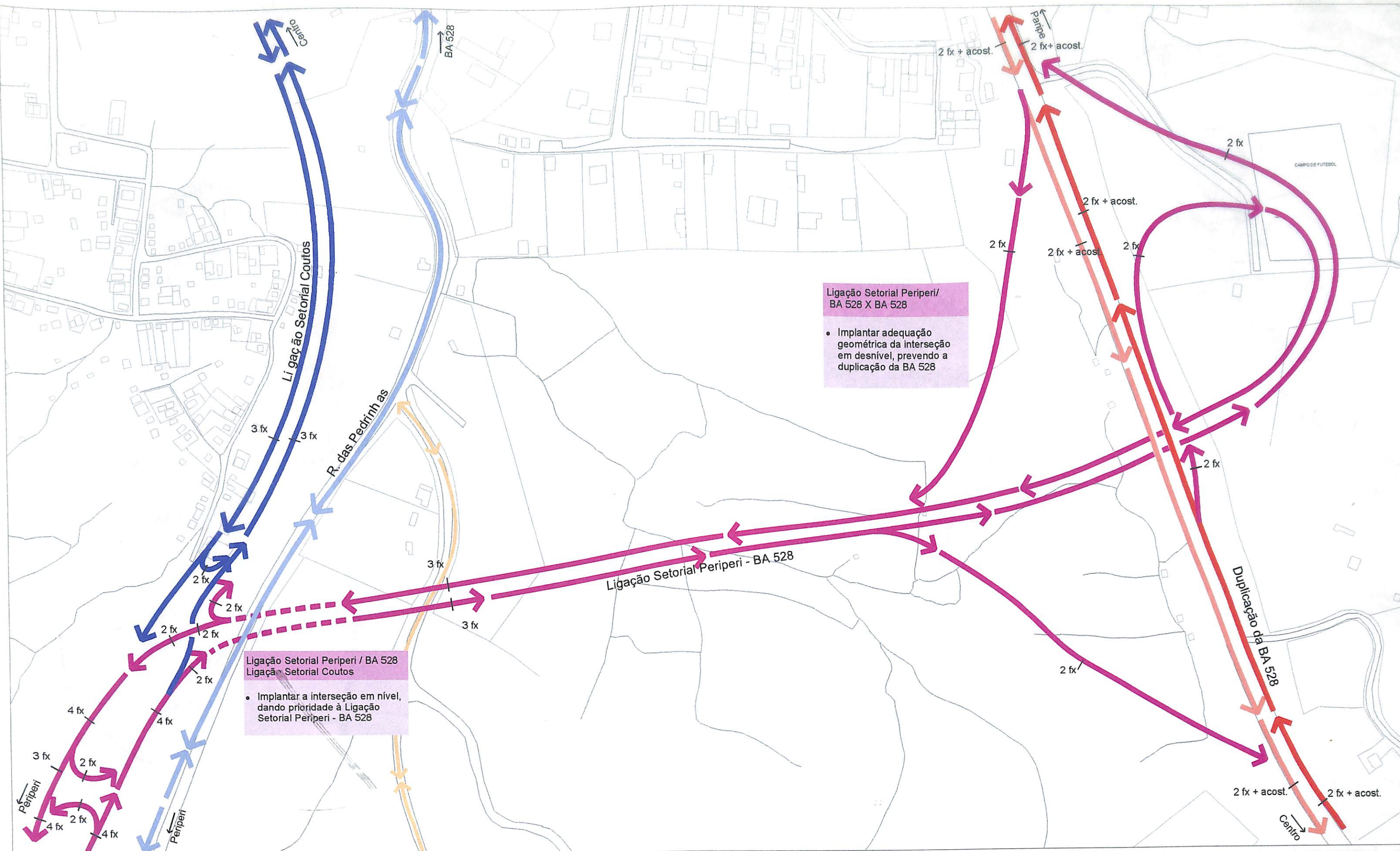
Via Expressa	Via Coletora I
Via Arterial I	Via Coletora II
Via Arterial II	Via Local

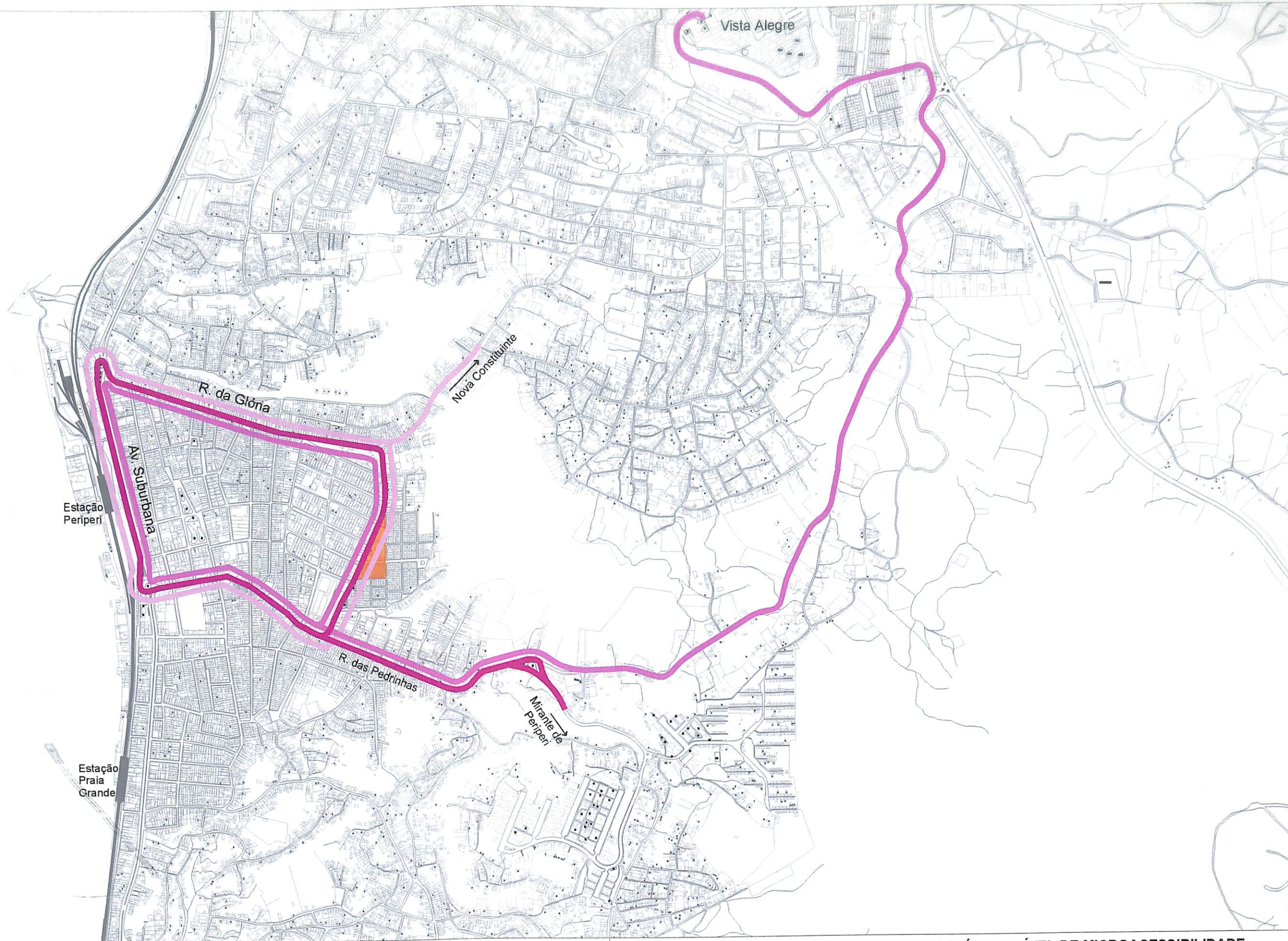
Escala Gráfica

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

Proposta de Plano Funcional - Setor Periperi
 Ligação Setorial Periperi / BA 528 x R. da Glória x Via Local de Delimitação
 Proposta a longo prazo

Data: junho/99
 Norte
Revisão 1
Figura 2.3.3.3





E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VT-PERIPERI.CDR

Legenda

- Mirante de Periperi - Estação Periperi
- Estação Periperi - Vista Alegre
- Nova Constituinte - Estação Periperi

Fonte: SMTU, setembro/98



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

Itinerários das Linhas Alimentadoras Estação Periperi

Data	Norte	Escala	Revisão	Figura
Junho/99		s/escala	1	2.3.3.6

2.4. SETOR COUTOS

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

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

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

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

Parte das proposições para este setor estão fundamentadas na construção de nova via como meio de possibilitar as articulações setoriais, juntamente com a introdução de equipamentos e tratamentos específicos que promovam a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, levando-se em conta as necessidades diárias dos moradores.

Outra parte refere-se às melhorias viárias da maioria das vias existentes, buscando recuperar as condições físicas, dado o estado de precariedade da pavimentação e dos passeios públicos, como também a atual falta de drenagem e saneamento básico. As proposições abrangem igualmente os pontos críticos através de adequações geométricas, objetivando solucionar os conflitos de fluxos veiculares, de pedestres e de ciclistas.

2.4.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

• Ligação Setorial de Coutos

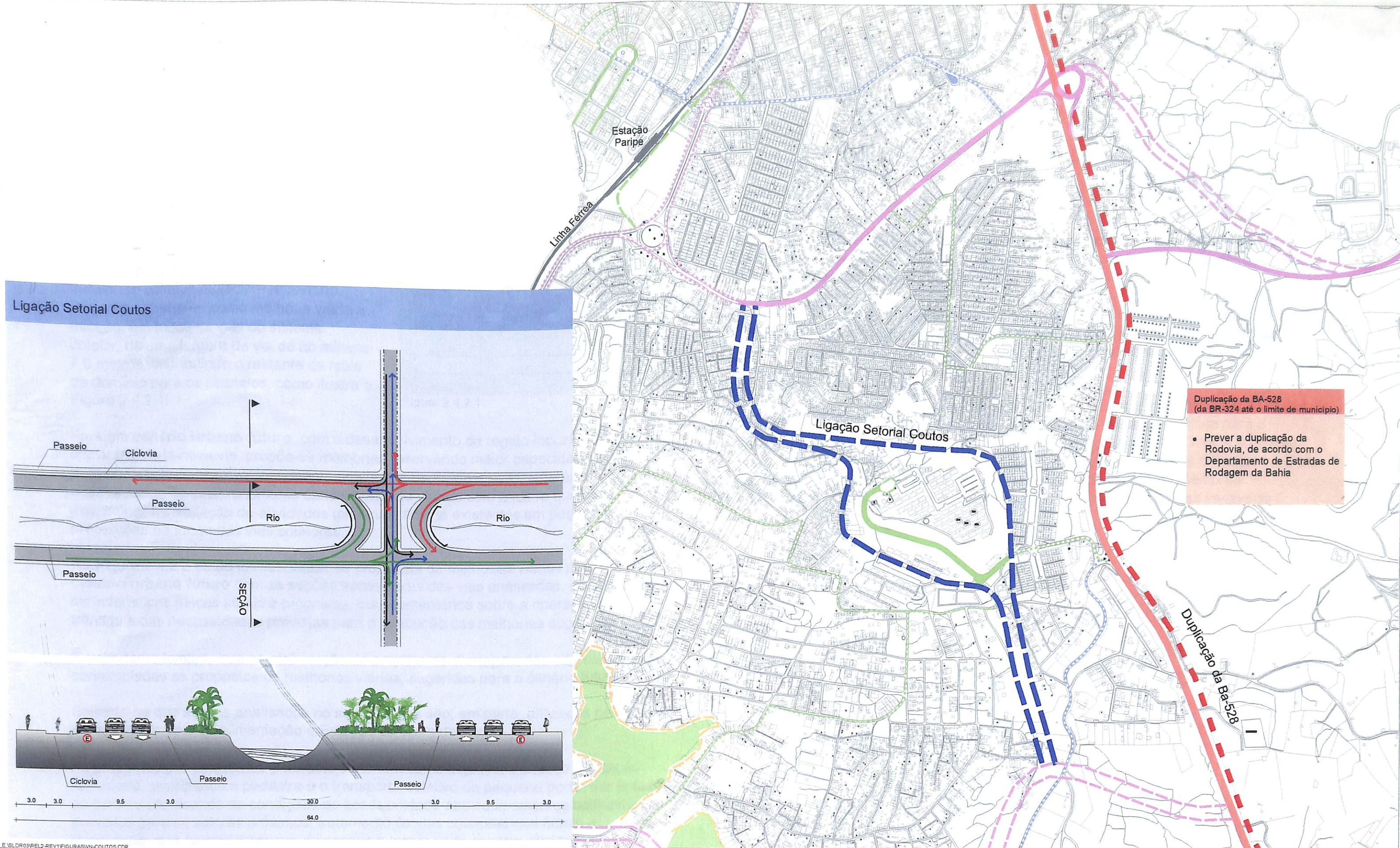
Com o objetivo de estabelecer a articulação setorial propõe-se a implantação de obra viária para proporcionar a Ligação Setorial de Coutos, promovendo portanto a acessibilidade aos moradores desse setor, e ao mesmo tempo, criando espaços de convívio voltado às atividades cotidianas dos moradores na área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

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

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

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

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



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

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

E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VN-COUTOS.CDR

Legenda :

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto

- Construção de nova via
- Melhoria de via existente

Classificação Viária

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



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Vias Novas
Setor Coutos

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.4.1.1

2.4.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

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

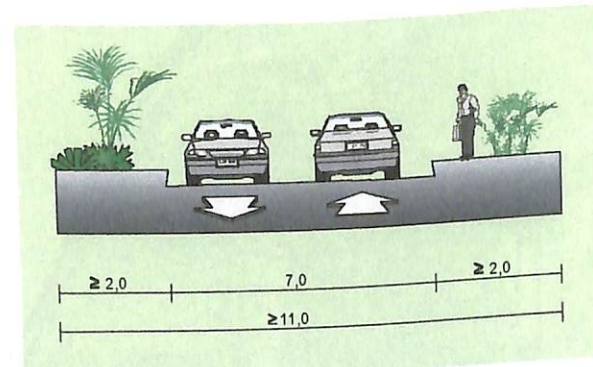


Figura 2.4.2.1

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

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

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

Salienta-se que as vias analisadas no setor Coutos são, em parte, utilizadas pelos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem de Paripe.

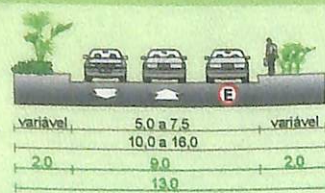
As propostas para melhorias para este setor tem como objetivo: o acesso à estação ferroviária, priorizando o pedestre e o transporte coletivo de pequeno porte; dar ênfase ao turismo oferecendo as condições de acessibilidade aos equipamentos comunitários previstos para os setores próximos; tratamento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

O uso do solo neste setor caracteriza-se principalmente por residencial e atividade terciária descontínua de característica local, existindo no entorno do terminal de ônibus uma concentração dessas atividades de pequeno e médio porte.

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

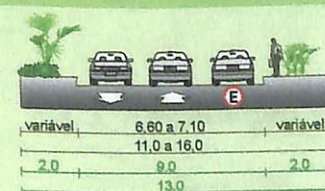
Poucas são as possibilidades de melhoria viária neste setor, pois em geral as faixas de domínio existentes permitem apenas o realinhamento da largura da via para a padronização da calha viária, como as vias de acesso à Fazenda Coutos e as vias próximas ao terminal de ônibus de Alto de Coutos. Apenas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

R. Tirana
R. Cabul



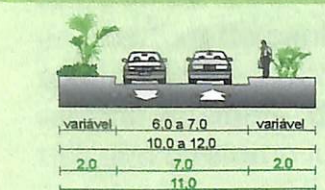
- Alargar as vias para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilizar recuos dos imóveis para alargamento e desapropriação de uma única edificação

R. Jubiabá



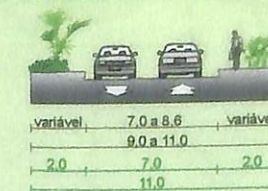
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificação

R. "Q"
R. 2 de Julho



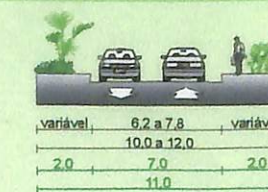
- Alargar a via para viabilizar o acesso ao setor
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações

Rua A (Fazenda Coutos)
Rua B
Rua D



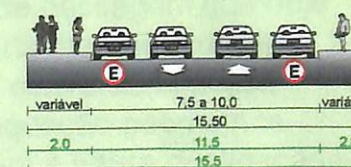
- Alargar a via para viabilizar o acesso ao setor
- Utilizar recuos dos imóveis para o alargamento, desapropriação pontual de edificações

R. "E"



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

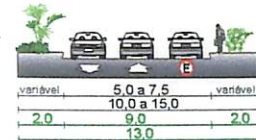
R. "A" (Vista Alegre)



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

E:\SLDR03\REL2-rev-1\FIGURAS\MV-COUTOS CDR

Legenda :

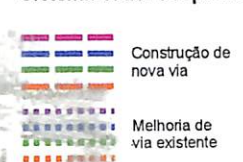


Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



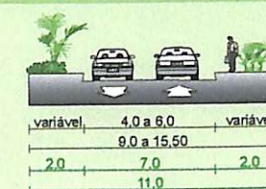
Classificação Viária



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

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

Ligação Alto de Coutos/ Vista Alegre



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



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

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Coutos

Data: junho/99 Norte Escala: s/escala Revisão 1 Figura: 2.4.2.2

2.4.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

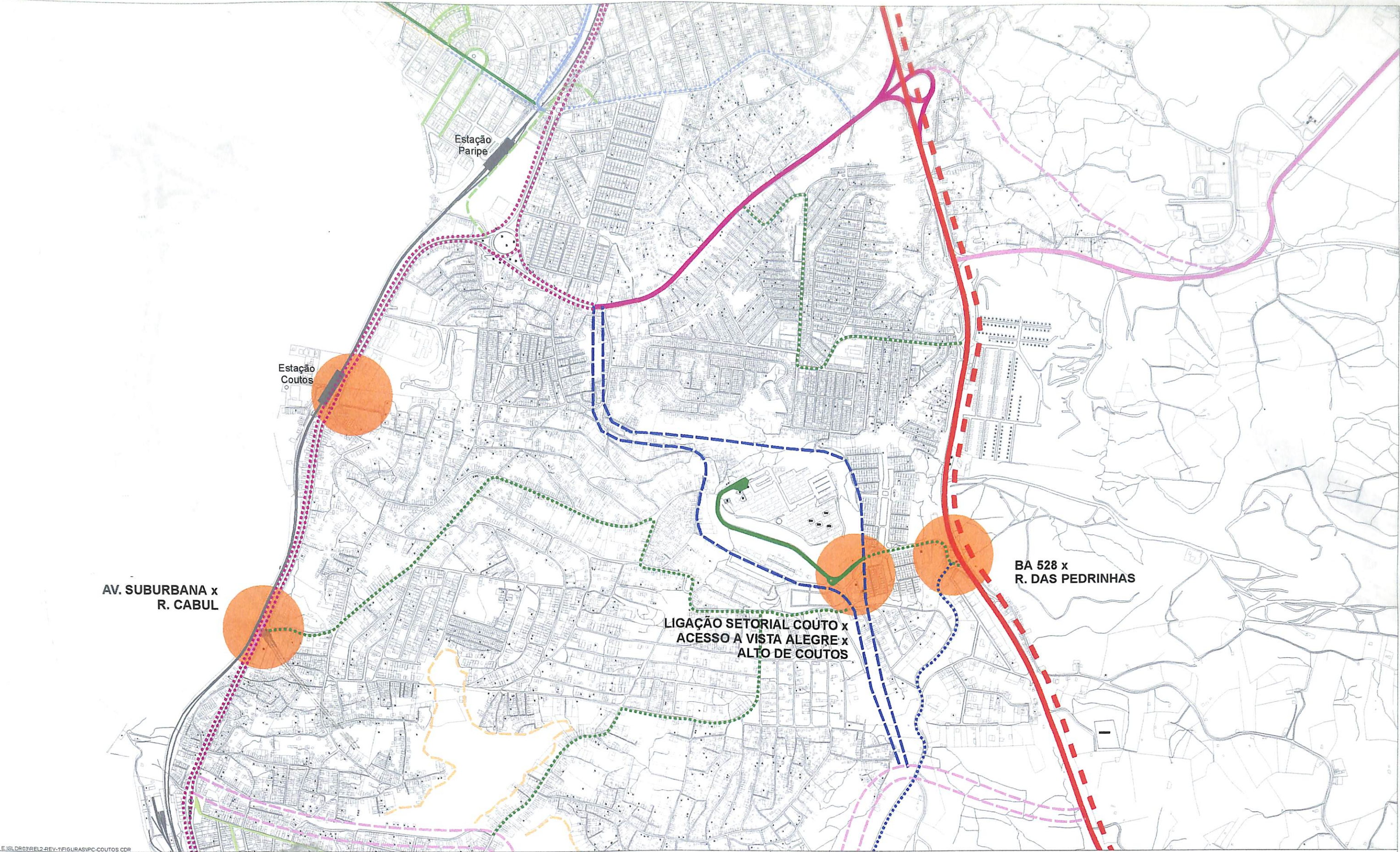
A Figura 2.4.3.1 mostra as interseções viárias onde estão sendo propostos os planos funcionais de circulação a fim de melhorar a acessibilidade ao Setor, junto à Av. Suburbana x R. Cabul, rodovia BA 528 x R. das Pedrinhas e Ligação Setorial Coutos x acesso à Vista Alegre e Alto de Coutos.

Em Coutos, a interseção da Av. Suburbana com a R. Cabul está prejudicada pela falta de abertura do canteiro central na avenida, obrigando as linhas de ônibus de Coutos com destino ao Centro percorrerem caminhos negativos, pela Av. Suburbana, até o retorno existente, defronte à estação, assim como as linhas que vêm de Paripe, utilizam o retorno junto à R. da Glória para chegarem a Coutos.

Para a melhoria desse acesso foi proposta, na Figura 2.4.3.2, a priorização da conversão à esquerda da R. Cabul para a Av. Suburbana tendo em vista que o volume de ônibus para o sentido Centro é mais significativo e poderá trazer grande benefício aos usuários, ainda que seja necessária a reconfiguração geométrica do cruzamento envolvendo a construção de um muro de arrimo.

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

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



E:\SLDR03\REL2-REV-1\FIGURAS\IPC-COUTOS.CDR

Legenda



Pontos Críticos

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



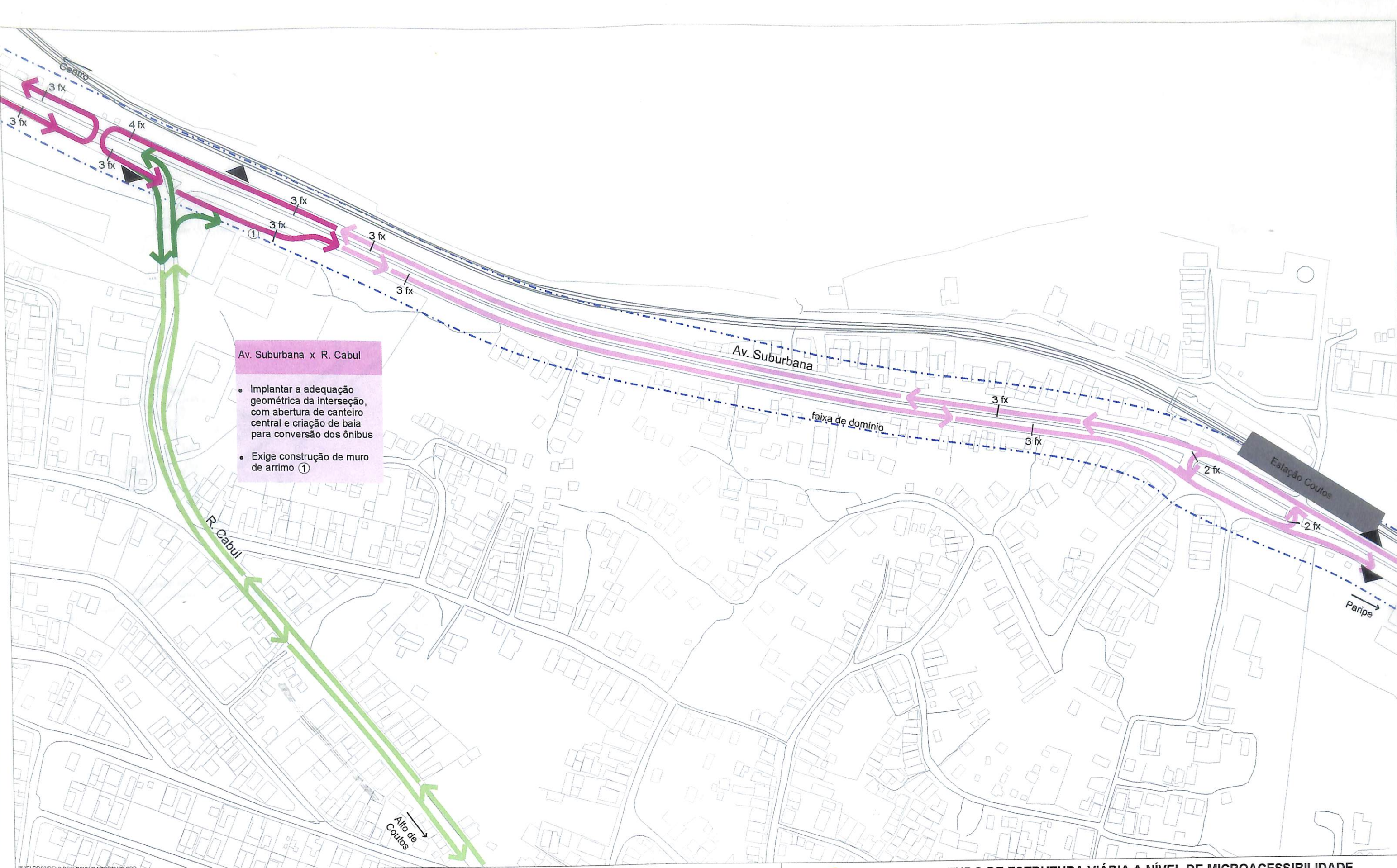
Classificação Viária



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

Mapa Índice nos Pontos Críticos
Setor Coutos

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.4.3.1



Legenda

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

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

Classificação Viária

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

Escala Gráfica

0 50 100 150



DMC
Engenharia S/C Ltda.

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripe

Proposta de Plano funcional - Setor Coutos

Av. Suburbana x R. Cabul

Data

junho/99

Norte



Revisão 1

Figura

2.4.3.2

2.5. SETOR PARIPE

Este setor abrange duas áreas distintas do Subúrbio Ferroviário: a região de **Paripe** propriamente, já consolidada, apresentando vias pavimentadas e uma concentração de atividades terciárias de médio porte nas proximidades da estação de trem; e a região de **Expansão de Paripe** (mais ao norte e abrangendo São Tomé de Paripe), com algumas áreas adensáveis, limitada pela rodovia BA 528, principal acesso à Base Naval de Aratu, e pelo INEMA, com construções precárias e vias sem pavimentação, existindo inclusive valas de água servidas a céu aberto, devido à falta de drenagem e de saneamento.

* Essa região pouco adensada, apesar de não contar praticamente com infra-estrutura, vem mantendo em São Tomé de Paripe sua característica peculiar que é a utilização da faixa costeira como balneário turístico, conforme hábito da população de maior renda, que procurava estas praias para seu lazer.

Em Paripe o sistema viário coletor está estruturado radialmente em relação ao subcentro e, em geral, por ser uma área mais plana e manter atividades terciárias no entorno da estação de trem, possui um fluxo considerável de pedestres e ciclistas conflitando com o trânsito de veículos.

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

As vias coletoras do tipo II estão no lado oeste de Paripe, em direção a São José de Paripe, caracterizadas pelas ruas Eduardo Dotto e Iriguaçu que possuem trechos sem pavimentação nem passeio público. No caso da R. Eduardo Dotto o pavimento é danificado pelo avanço da maré e, portanto, deveria ser destinada para o uso local.

Os arruamentos existentes no setor oeste de Paripe são, em geral, absolutamente sem nenhuma infra-estrutura, inclusive com o esgoto a céu aberto ao longo das vias. Por ser uma área de expansão urbana ainda possibilita um planejamento viário que defina a futura

estrutura do sistema, considerando as vias existentes.

Em São Tomé de Paripe, o sistema viário está estruturado basicamente por vias que delimitam o bairro, caracterizado por vias do tipo arterial II e coletora II. A rodovia BA 528 definida como arterial II, é praticamente a única via de acesso dessa região, inclusive utilizada pelo transporte público de passageiros por ônibus. A R. Santa Filomena e a Ladeira do Tororó enquadradas na categoria de vias coletoras II, fazem ligação do bairro com a rodovia BA 528. A R. Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro, também classificada como coletora II, com traçado adjacente à Orla, desempenha a distribuição das viagens geradas pelo uso do solo lindeiro caracterizado por atividades terciárias.

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

2.5.1. Caracterização das Novas Vias Propostas

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

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

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

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

- **Via de Acesso ao Terminal de Ônibus**

Para proporcionar uma melhor articulação das linhas alimentadoras do Terminal de Ônibus em Paripe, propõe-se a construção de uma via exclusiva para esse fim.

A proposta consiste em uma via em pista dupla, proporcionando articulação com a R. Eduardo Dotto, R. Almirante Tamandaré bem como o futuro prolongamento da Av. Suburbana, em um traçado paralelo à linha de trem. Na sua outra extremidade, deverá proporcionar conexão com a Ligação Av. Suburbana / BA 528, atendendo às necessidades das linhas de ônibus.

- **Prolongamento da Av. Suburbana até BA 528 e BA 526**

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

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

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

- **Continuidade da Via do Bronze**

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

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

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

- **Ligação Setorial na Área de Expansão Urbana de Paripe**

Para permitir maior articulação interna ao setor propõe-se a construção de nova via de Ligação Setorial de Paripe, tendo por função interligar as vias coletoras existentes e ainda ter o papel estruturador desta área com potencial para a expansão urbana.

Cabe destacar que esta via deverá permitir o acesso aos equipamentos urbanos de lazer previstos e, simultaneamente, promover a requalificação ambiental e dinamização funcional urbana, considerando as necessidades cotidianas da população. Além disso, a articulação viária apoiada de um lado na Av. São Luiz e, de outro na R. Santa Filomena modifica o sistema radio-concêntrico das vias de penetração existentes no setor, aliviando assim o trânsito no subcentro.

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

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

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

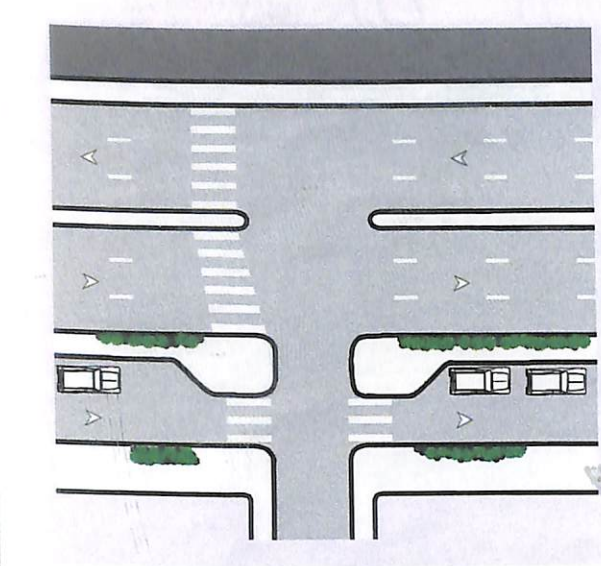
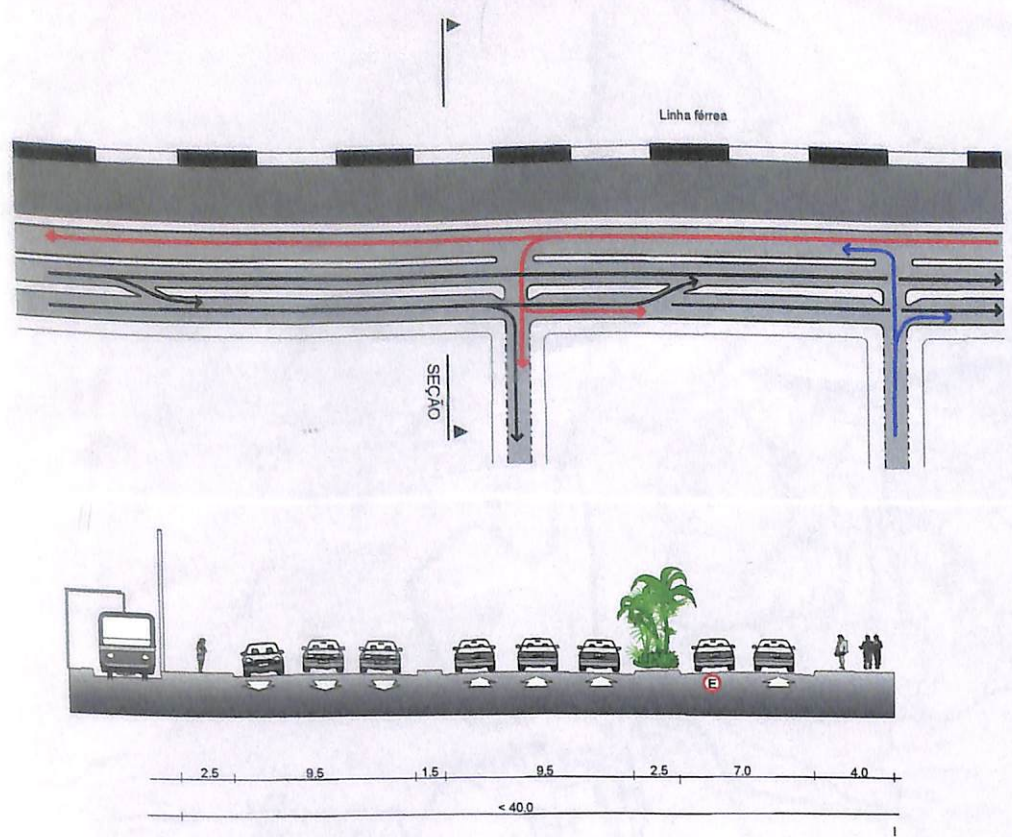
- **Nova Via Coletora da Área de Expansão Urbana de Paripe**

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

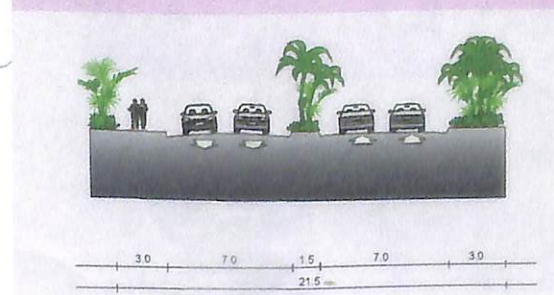
A ação deverá envolver a construção de vias coletoras de pista simples, com pelo menos uma faixa de circulação por sentido, mais duas faixas destinadas ao estacionamento de veículos junto ao meio fio, e a implantação dos passeios públicos.

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

Prolongamento da Av. Suburbana até BA 526 e BA 528



Continuidade da Via do Bronze



E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VN-PARIPE.CDR

Legenda :



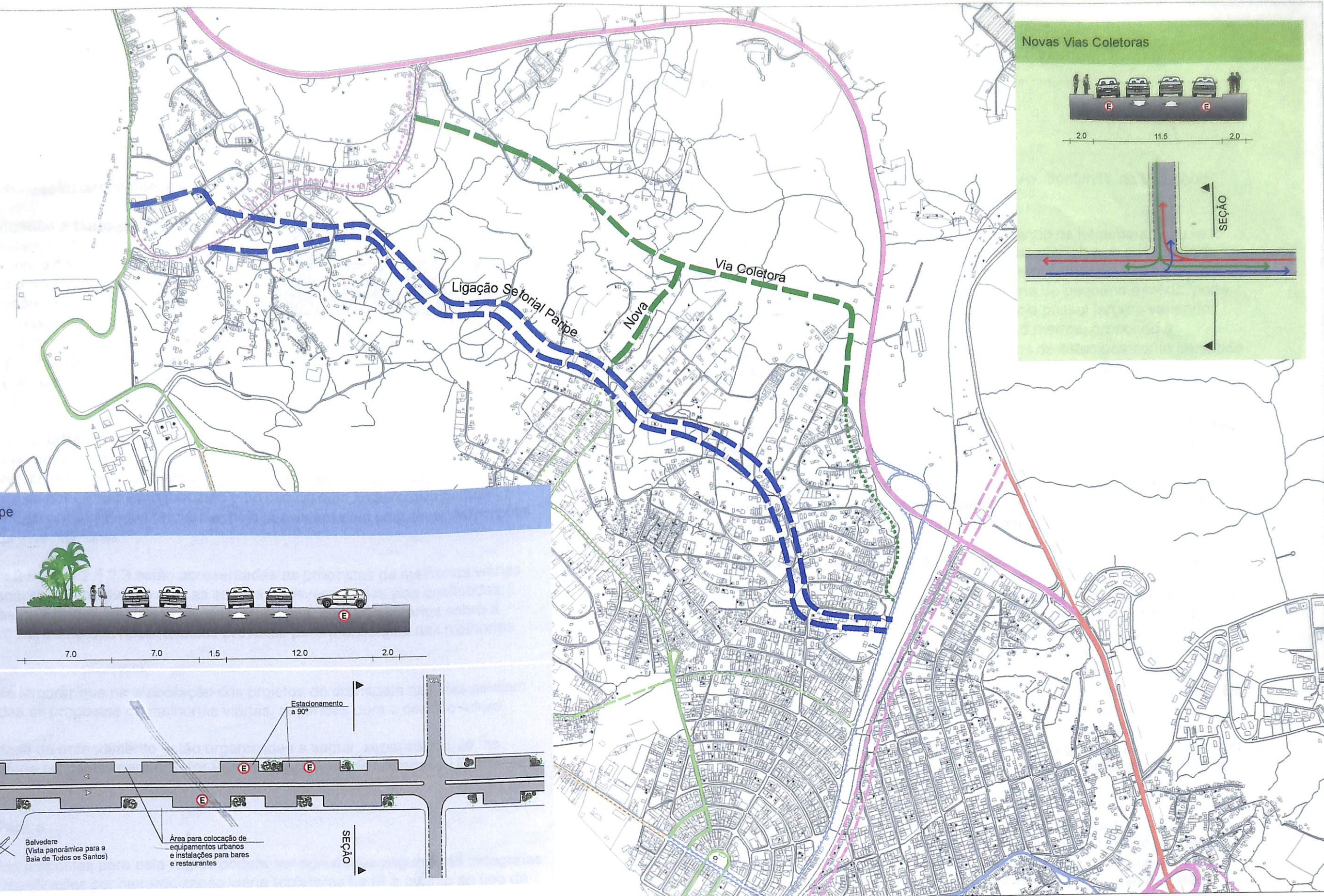
Classificação Viária



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

Proposta de Vias Novas
Setor Paripe

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.5.1.1



E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\VN-STOME.CDR

Legenda :

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



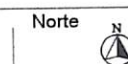
Classificação Viária



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

Proposta de Vias Novas
Área de Expansão de Paripé

Data
junho/99



Escala
s/escala

Revisão 1

Figura
2.5.1.2

2.5.2. Caracterização das Melhorias Propostas em Vias Existentes

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

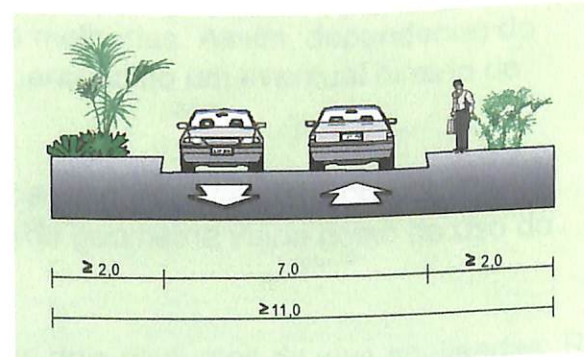


Figura 2.5.2.1

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

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

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

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

• Setor Paripe

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

O grupo de vias coletoras tipo I do setor é composto por: Av. São Luiz, R. do Vale/R.

Gongogi, R. Eduardo Dotto, Av. Almirante Tamandaré e Av. Bonfim/R. da Estação/R. Nova.

A Av. São Luiz segue paralela à linha do trem, tangenciando os loteamentos no lado oeste de Paripe. Faz conexão com a rodovia BA-528 (via arterial) que é via suporte para as linhas de transporte coletivo que alimentam a estação Paripe. O uso do solo é misto, alternando o uso residencial com atividade terciária de pequeno e médio porte. Como melhoria proposta sugere-se alargar a via, que hoje possui largura variando entre 6,0 e 8,0 metros, para uma pista uniforme com 11,5 metros, propondo a circulação em duas faixas de rolamento/sentido e trechos de estacionamento permitido nas faixas da direita. A largura mínima dos passeios deve ser de 2,0 metros, completando uma faixa de domínio total de 15,5 metros.

A Av. Almirante Tamandaré é outro eixo importante do setor, pois igualmente à Av. São Luiz, faz conexão com a rodovia BA-528. Ao longo da via ocorre atividade terciária descontínua de pequeno e médio porte. A avenida é importante eixo de acesso à estação Paripe, funcionando de suporte para as linhas de ônibus que alimentam essa estação. Sugere-se para esta via alargamento viário com as mesmas características físicas propostas para a Av. São Luiz, com faixa de domínio de 15,5 metros.

O trecho analisado da R. Eduardo Dotto (da R. Muritiba até a Av. Suburbana), as melhorias propostas objetivam viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à estação de trem Paripe e das linhas remanescentes. Por esse motivo a proposta é de duplicação da via, alargando a faixa de domínio para 30,5 metros, garantindo assim um gabarito mais condizente com a função de via de alimentação de transporte coletivo, para a estação de trem. A largura de via atual varia em torno dos 10,0 metros, com faixa de domínio total maior ou igual a 30,0 metros. Propõe-se pista dupla separada por canteiro central de 1,5 metros e 9,5 metros de largura de pista. Os passeios deverão contar com no mínimo 5,0 metros de largura e operação da via executada com três faixas/sentido, sendo uma destinada para a parada dos ônibus intercalada com vagas de estacionamento. Para garantir a largura de faixa de domínio desejada, será necessário utilizar recuos de imóveis e retirar as edificações (invasões) da quadra junto à Av. Suburbana.

Para as vias Av. do Bonfim/R. da Estação/R. Nova, é analogamente sugerido o alargamento para viabilizar o acesso das linhas de ônibus que alimentam a estação ferroviária local. A nova seção sugerida é de 9,0 metros de largura de via, em contraste com a atual variação de 7,0 a 8,0 metros existentes. Os passeios estão propostos com 2,0 metros de largura, perfazendo uma faixa de domínio constante igual a 13,0 metros.

Cabe destacar que a R. Nova será o acesso ao Pólo de Recreação já previsto para o local. O uso do solo é predominantemente residencial e existe a necessidade de utilizar recuos de imóveis para implantação das melhorias. Assim, dependendo do projeto de reurbanização, estas vias poderão operar como um eventual binário de trânsito.

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

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

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

O binário R. Muritiba/R. do Vale possui melhorias idênticas às acima mencionadas não envolvendo desapropriações.

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

• Área de Expansão Urbana de Paripe

Por ser uma área de expansão urbana, essa parte do setor de Paripe ainda possibilita um planejamento viário que defina sua futura estrutura considerando as vias existentes. Com o objetivo de melhorar as condições de acesso aos setores habitacionais e de ligação intersetorial, as melhorias propostas apresentam como principal característica física, a garantia dos padrões mínimos exigidos pela legislação

específica e já mencionada. As atuais vias possuem faixa de domínio maior, se comparadas a outras existentes nos demais setores que compõe o Subúrbio Ferroviário.

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

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

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

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

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

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

2.5.3. Adequação Viária dos Pontos Críticos e das Interseções

As Figuras 2.5.3.1.a e 2.5.3.1.b mostram a localização dos pontos críticos analisados nas duas regiões que compõem o setor em questão. Assim, para o setor Paripe, a Figura 2.5.3.1.a engloba o cruzamento da Av. Suburbana x R. Alm. Tamandaré x R. Eduardo Dotto, a futura conexão do prolongamento da Av. Suburbana com as rodovias BA 526 e BA 528 e a conexão da futura Ligação Setorial de Coutos com a Ligação Av. Suburbana/BA 528. Para a área de Expansão Urbana de Paripe, foram estudadas outras três interseções viárias, que podem ser visualizadas na figura 2.5.3.1.b: a conexão entre a Rodovia BA 528 e a R. Santa Filomena, a articulação da R. Santa Filomena e a futura Ligação Setorial de Paripe e a interseção entre a Ladeira do Tororó e a Rodovia BA 528.

Com a construção da Ligação Setorial de Coutos, será necessário prover uma articulação entre esta e a Ligação Av. Suburbana/BA 528, de forma que os fluxos gerados por essa nova diretriz viária possam ter perfeita integração com o viário existente, já que esse eixo de ligação setorial deverá absorver grande parte do tráfego da Av. Suburbana. Para tanto a Figura 2.5.3.2 exemplifica o plano funcional de circulação entre essas duas vias, que prevê a necessidade de duplicação de parte da Ligação Av. Suburbana, para absorver os fluxos com origem/destino em Paripe, visando características físicas e geométricas que proporcionem o perfeito desempenho de todos os movimentos desejados.

A interseção da Av. Suburbana com as ruas Almirante Tamandaré e Eduardo Dotto, representa o principal ponto crítico em Paripe. Ocorre que a avenida com pista dupla termina numa pequena rotatória, insuficiente para o volume de trânsito existente. A curto prazo, com a operação do sistema rodo-ferroviário integrado previsto pela SMTU e CPE, tornará inviável a alimentação das linhas de ônibus que irão integrar-se à estação de trem Paripe. Assim, na Figura 2.5.3.3 está caracterizada a proposta de plano funcional de circulação para o subcentro de Paripe, considerando o acesso à estação de trem e ao futuro pólo de recreação previsto nessas imediações com a consequente semaforização desse cruzamento e as travessias de pedestres.

A Figura 2.5.3.4 mostra o plano funcional de circulação do prolongamento da Av. Suburbana conectando-se nas rodovias BA 526 e BA 258, além da articulação com a proposta de instalação de um terminal intermodal, envolvendo os ônibus metropolitanos e uma estação de trem com a extensão da linha Calçada/Paripe, integrados através de um empreendimento comercial associado. As conexões da nova via proposta com as rodovias deverão ser feitas em desnível, contando com alças direcionais de acesso prioritárias e combinadas com os movimentos veiculares previstos na interseção em nível entre as duas rodovias e os acessos ao terminal de ônibus.

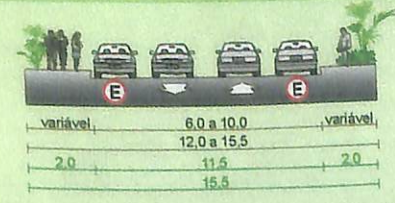
A partir da proposta de duplicação da R. Santa Filomena, é mostrado na Figura 2.5.3.5 o plano funcional de articulação entre esta e a Rodovia BA 528. O plano prioriza os movimentos mais solicitados atualmente, prevendo a necessidade de interseção em desnível para os fluxos provenientes da rodovia em direção à R. Santa Filomena.

O plano funcional de circulação da articulação viária entre a R. Santa Filomena e a futura Ligação Setorial de Paripe, prevê o aproveitamento de vias existentes, conforme mostra a Figura 2.5.3.6. Pretende-se assim minimizar a ocorrência de desapropriações na área. A interseção entre as vias deverá ser feita em nível, priorizando os movimentos de maior interesse com adequações geométricas que possibilitem a continuidade do fluxo viário.

Com a ampliação da calha viária da Ladeira do Tororó, será necessária a adequação geométrica da conexão entre a referida via e a Rodovia BA-528. O plano funcional de circulação, mostrado na Figura 2.5.3.7, mantém os movimentos existentes, para os quais serão necessárias melhorias nas características físicas a fim de proporcionar melhor fluidez do tráfego.

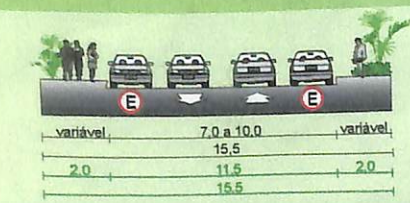
Como referência, a Figura 2.5.3.8 mostra o itinerário das linhas de transporte coletivo proposto pela SMTU para integração com o trem do Subúrbio.

R. Iriguaçu



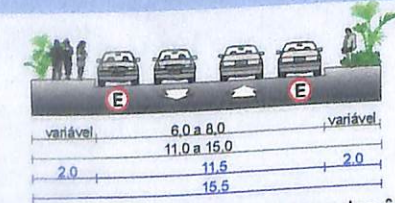
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento pontual de edificações

R. Muritiba
R. do Vale



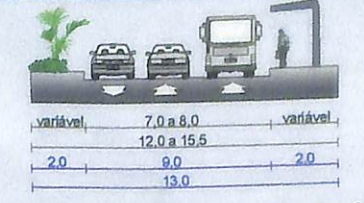
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Não envolve nenhum tipo de desapropriação

Av. São Luiz



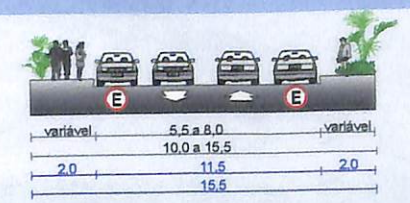
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento e desapropriação pontual de edificações (invasões)

R. do Vale
R. Gongogi



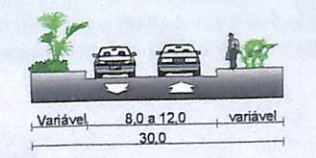
- Alargar a via para viabilizar o acesso dos ônibus municipais de alimentação à Estação de Trem Paripe e das linhas remanescentes
- Utilização dos recuos dos imóveis para o alargamento.

Av. Almirante Tamandaré



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

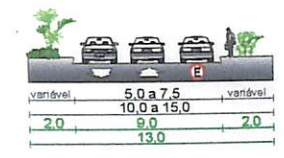
R. Eduardo Dotto
(da R. Muritiba até Av. Suburbana)



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

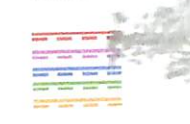
E:\SLDR03\REL2-REV-1\FIGURAS\MV-PARIPÉ.CDR

Legenda



Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



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

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



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Paripe

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.5.2.2

Ladeira do Tororó

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

R. Alm. Fernando Ernesto Carreiro Ribeiro

- Adequar a rua para Via de Orla Turística.

Travessa Carlos Teixeira

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

R. Dr. Eduardo Dotto (entre a R. Santa Filomena e a R. Muritiba)

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

R. Santa Filomena

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

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

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

R. Paripiranga
R. Ray Charles

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

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

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

Legenda :

Existente
Melhoria Proposta

Macroestrutura Viária Prevista

Sistema Viário Proposto

Classificação Viária

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

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

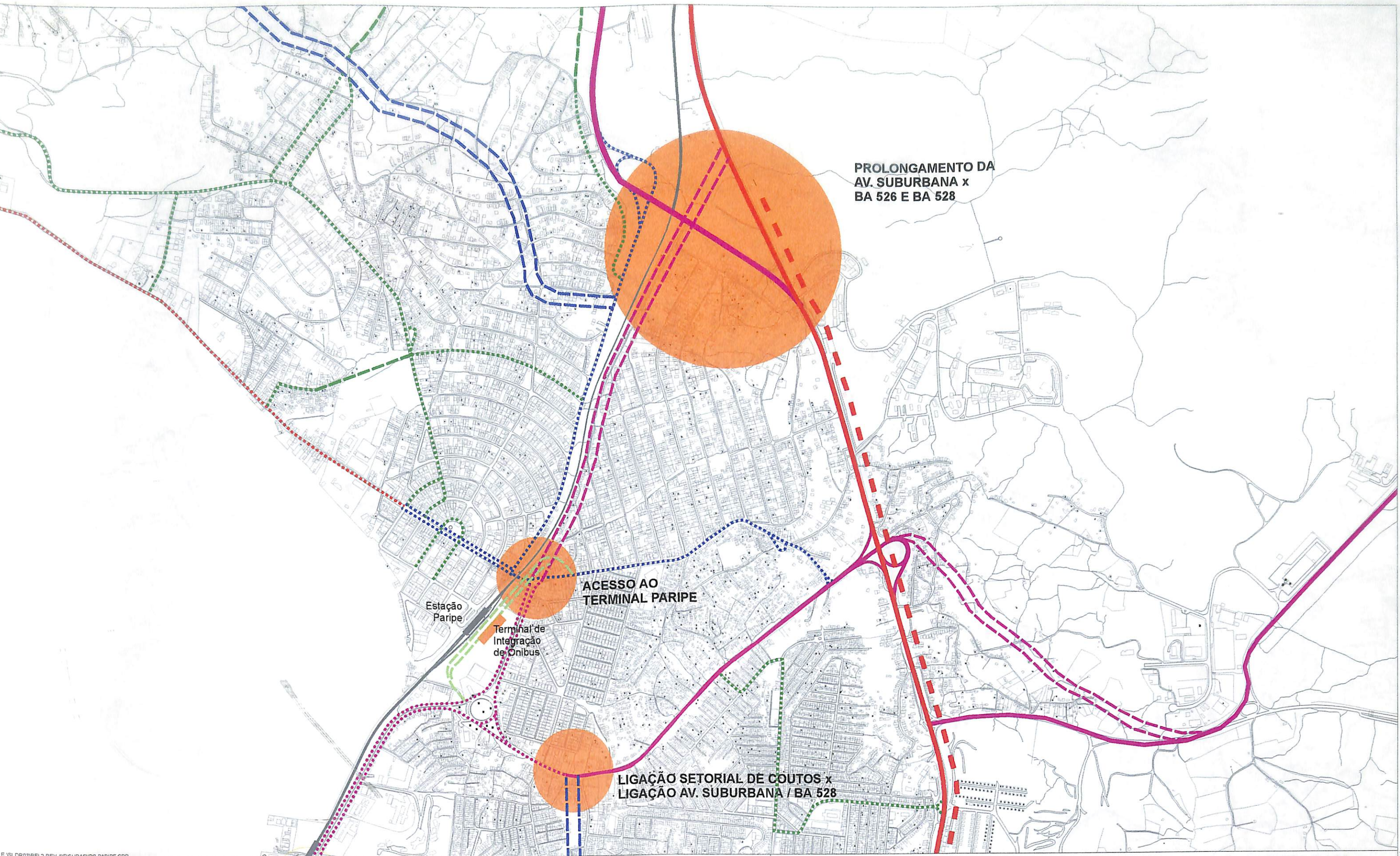
- As desapropriações de recuos e de edificações representadas no mapa, são apenas indicações dos trechos viários estrangulados. Naturalmente, no detalhamento dos projetos executivos poderão envolver desapropriações, ora de um lado da via, ora de outro lado.

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

Proposta de Melhoria de Vias
Setor Expansão Urbana de Paripe

Data: junho/99 Norte: Escala: s/escala

Revisão 1 Figura 2.5.2.3



E:\SLD\03\REL2\REV-1\FIGURAS\IPC-PARIPE CDR

Legenda

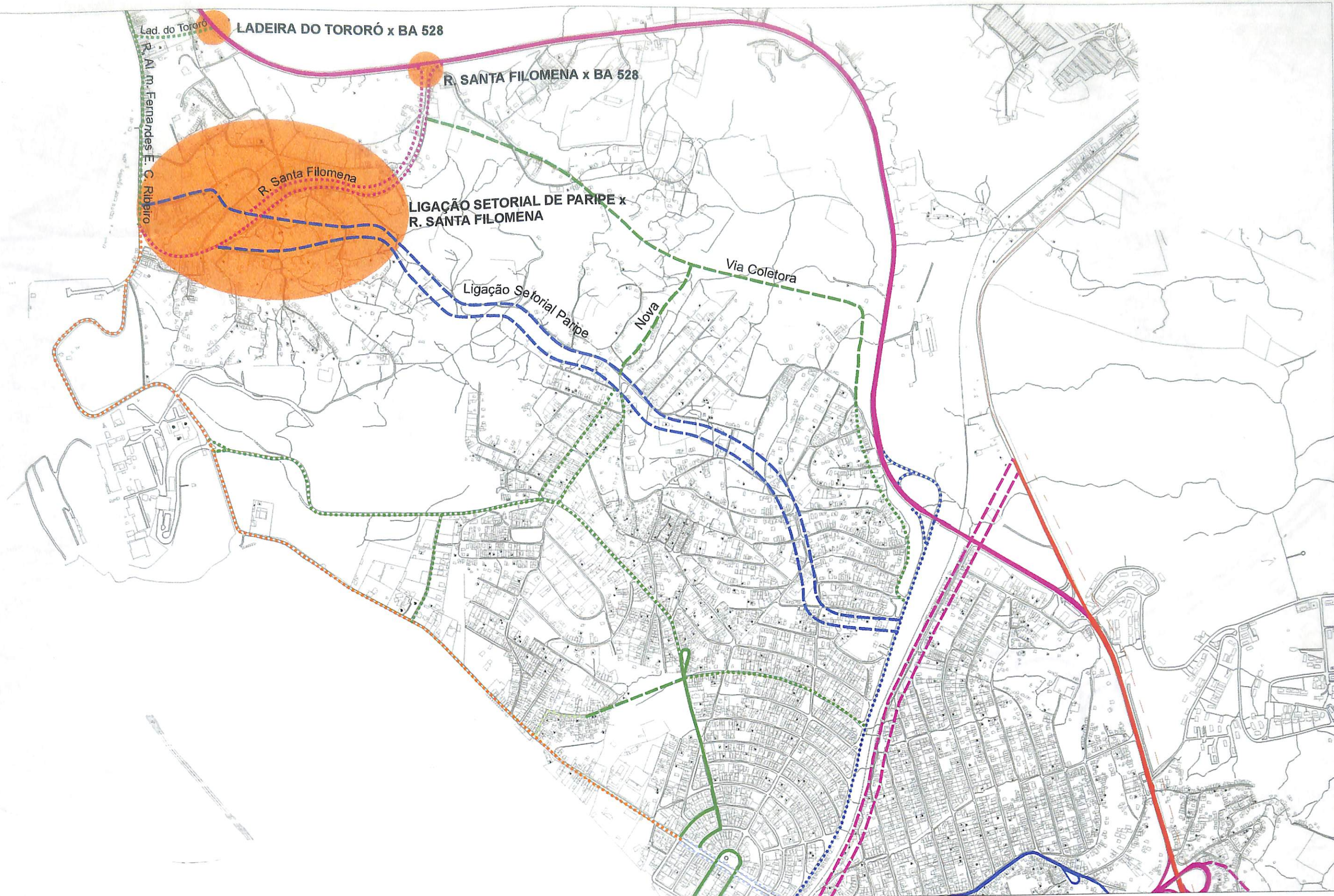


DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Mapa Índice dos Pontos Críticos Setor Paripe

Data: junho/99 | Norte: | Escala: s/escala | Revisão 1 | Figura: 2.5.3.1.a



E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\IPC-STOME.CDR

Legenda :

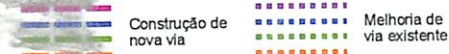


Pontos Críticos

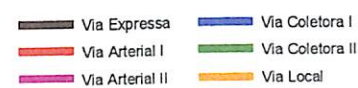
Macroestrutura Viária Prevista



Sistema Viário Proposto



Classificação Viária



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Mapa Índice dos Pontos Críticos
Setor de Expansão Urbana de Paripe

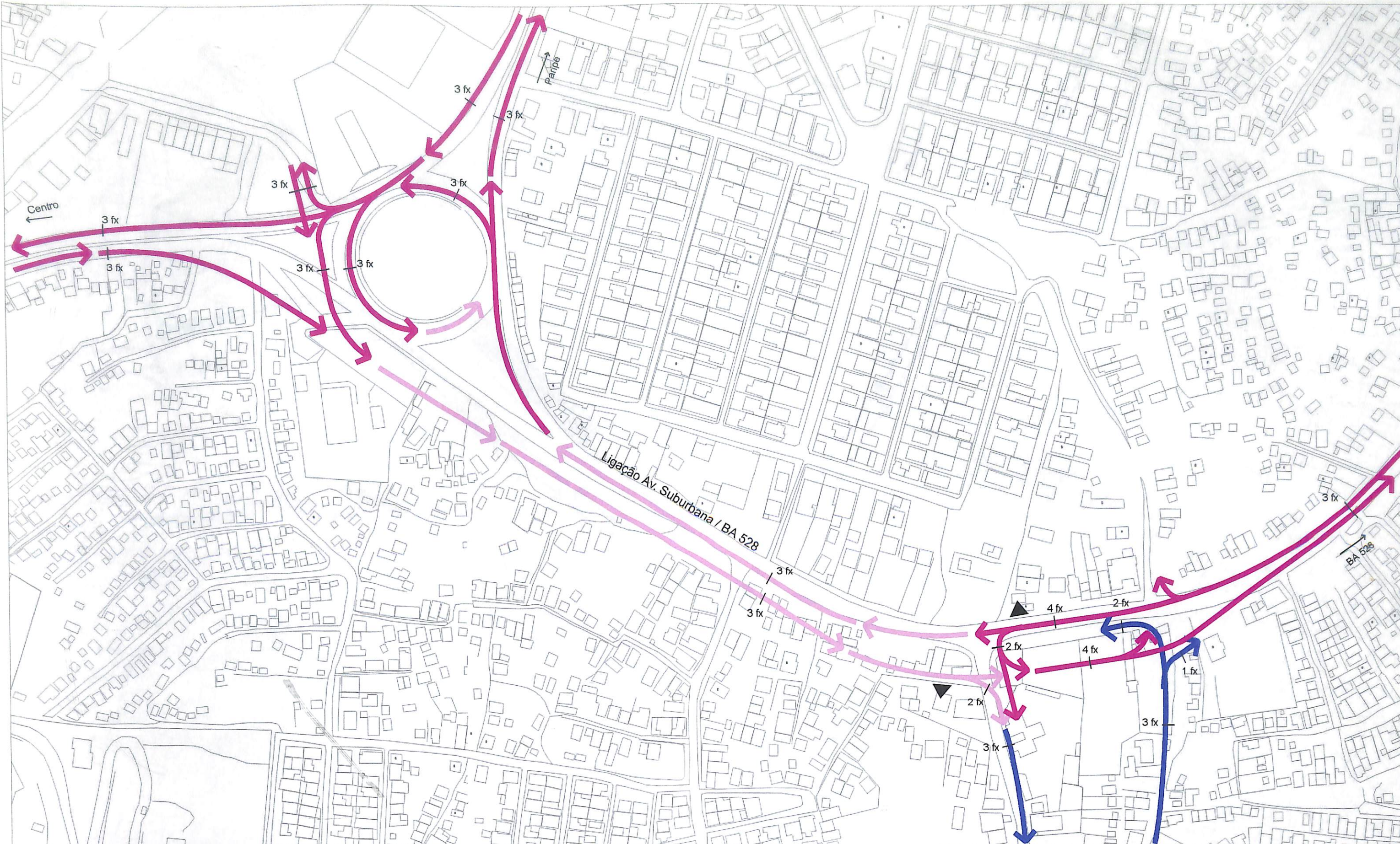
Data
junho/99

Norte
N

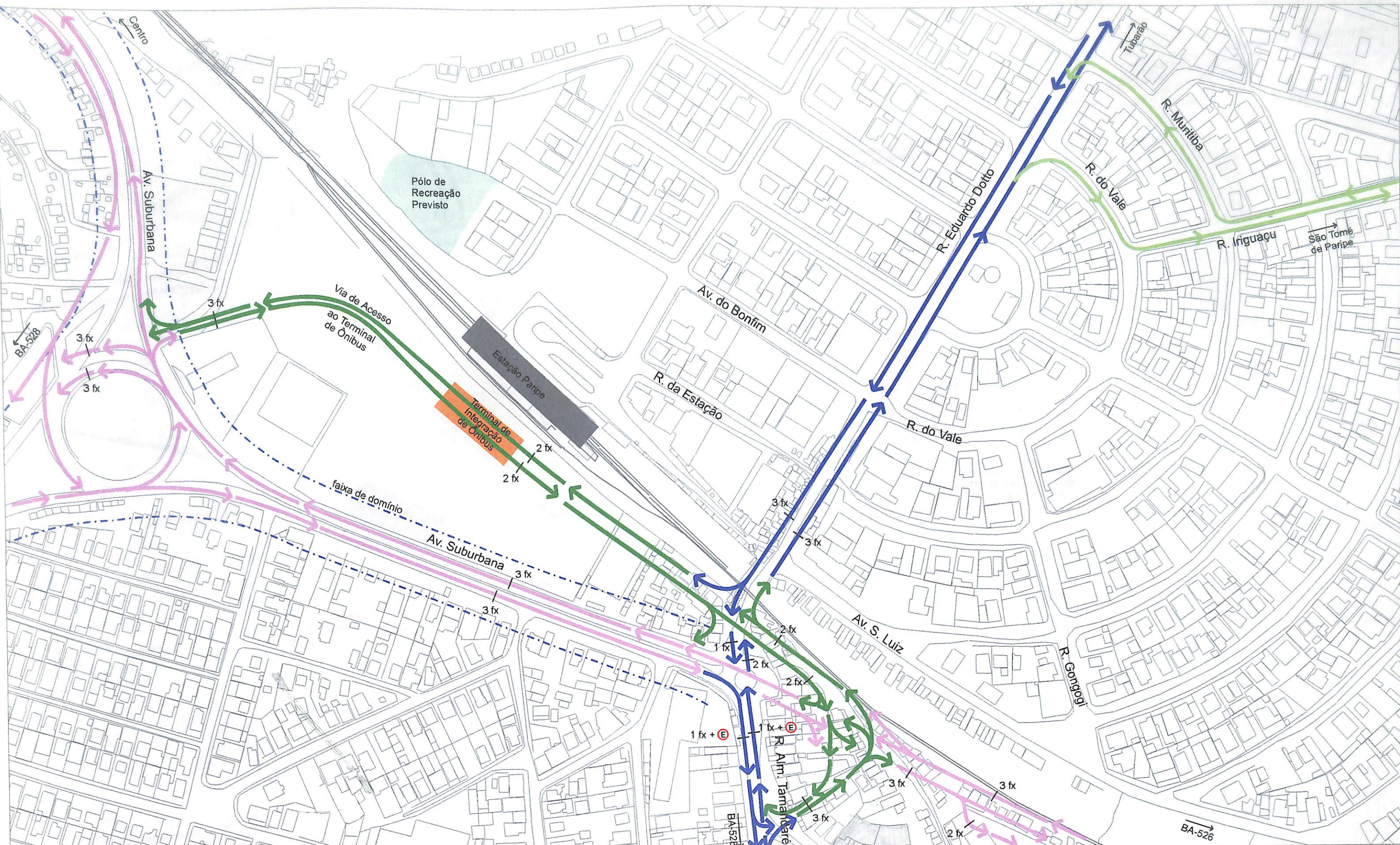
Escala
s/escala

Revisão 1

Figura
2.5.3.1.b



Legenda ponto de ônibus 2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos esquema de circulação existente esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada		Classificação Viária Via Expressa Via Arterial I Via Arterial II Via Coletora I Via Coletora II Via Local Escala Gráfica 0 50 100 150		 ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE Trecho Plataforma - Paripe Proposta de Plano Funcional - Setor Paripe Av. Suburbana x Ligação Av. Suburbana/ BA 528 e Ligação Setorial de Coutos x Ligação Av. Suburbana/ BA 528 Data: junho/99 Norte		Revisão 1 Figura 2.5.3.2
--	--	---	--	--	--	-----------------------------



Legenda

▲ ponto de ônibus

2 fx quantidade de faixas de circulação de veículos

↔ esquema de circulação existente

↔ esquema de circulação proposto com adequação geométrica a ser executada

Classificação Viária

— Via Expressa

— Via Arterial I

— Via Arterial II

— Via Coletora I

— Via Coletora II

— Via Local

Escala Gráfica

0 50 100 150

ESTUDO DE ESTRUTURA VIÁRIA A NÍVEL DE MICROACESSIBILIDADE

Trecho Plataforma - Paripé

Proposta de Plano Funcional - Setor Paripé

Acesso ao Terminal de Integração Intermodal, Anexo à Estação Paripé

Data: junho/99

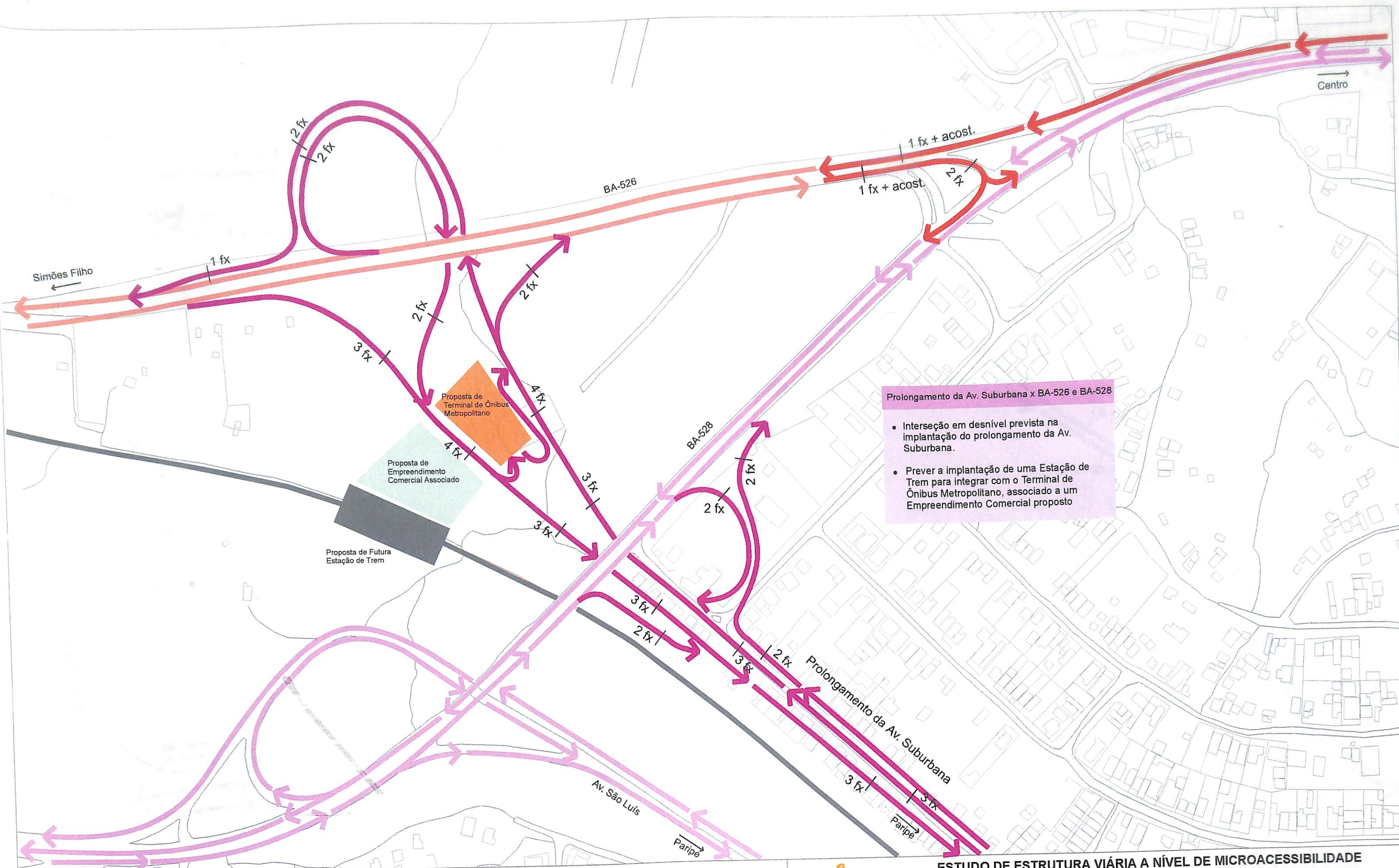
Norte

Revisão 1

Figura 2.5.3.3

SEPLAM / FMLF

DMC Engenharia S/C Ltda.



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

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

Legenda

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

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

Classificação Viária

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

Escala Gráfica

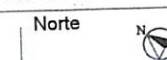


DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

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

Data
junho/99

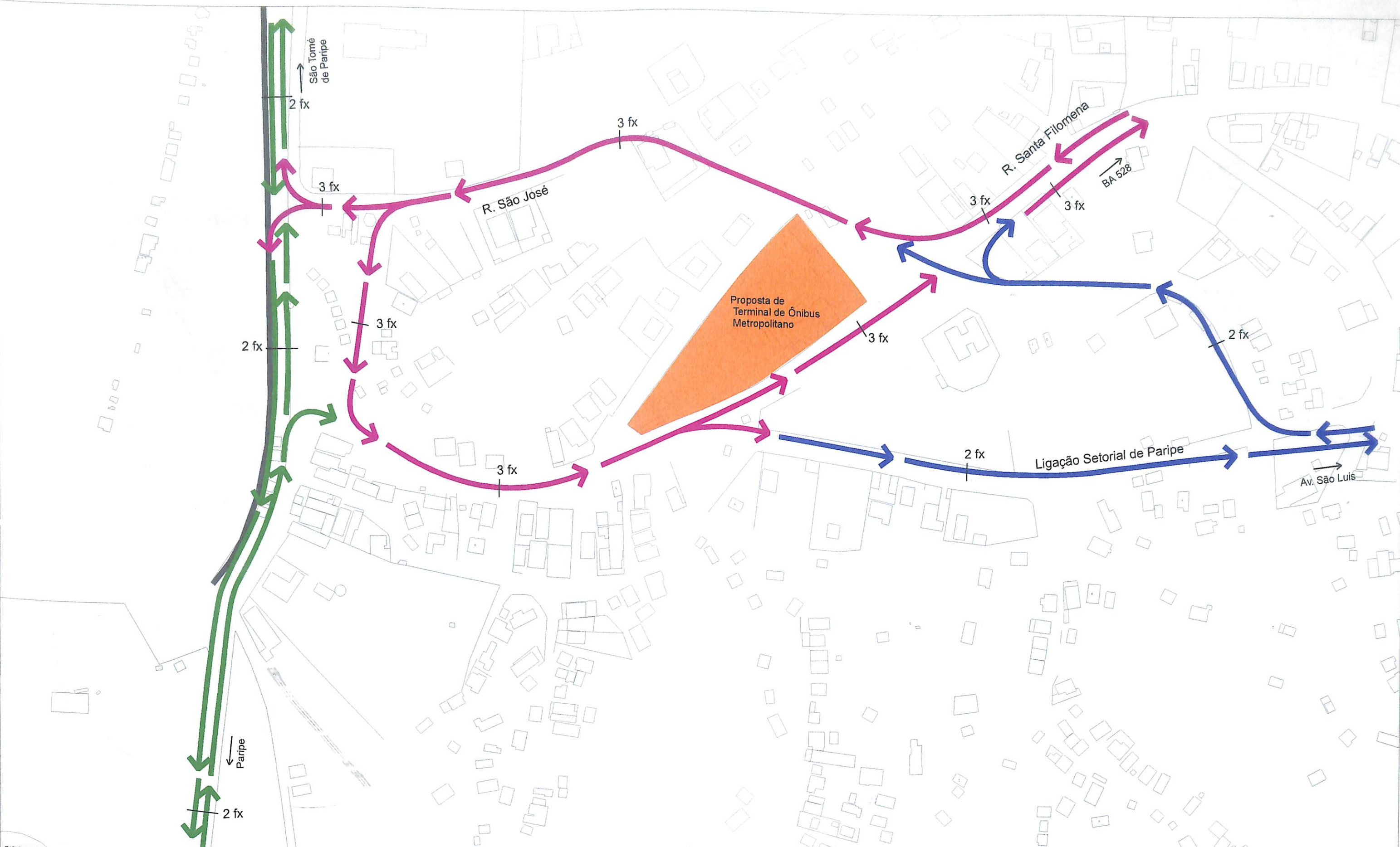


Revisão 1

Figura

2.5.3.4





E:\SLDR03\REL2REV1\FIGURAS\PRFILTOME.CDR

Legenda

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

Classificação Viária

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



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Plano Funcional - Área de Expansão de Paripe
R. Santa Filomena x Ligação Setorial de Paripe

Data	Norte	Revisão 1	Figura
junho/99			2.5.3.6



E:\SLDR03\REL2-REV-1\FIGURAS\TORORÓ\BA.CDR

Legenda

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

Classificação Viária

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



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Proposta de Plano Funcional - Setor Paripe
Ladeira do Tororó x BA 528

Data
junho/99

Norte



Revisão 1

Figura

2.5.3.7



E:\SLDR03\REL2-REV1\FIGURAS\IT-PARIPE.CDR

Legenda

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| | Base Naval/São Tomé - Estação Paripe | | Tubarão - Felicidade |
| | Base Naval - Fazenda Coutos | | Alto de Coutos - Jardim Atlântico |
| | Alto da Gameleira/Fazenda dos Coutos - Vista Alegre | | |

Fonte: SMTU, setembro/98



DMC
Engenharia S/C Ltda.

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

Itinerários das Linhas Alimentadoras
Estação Paripe

Data	Norte	Escala	Revisão 1	Figura
junho/99		s/escala		2.5.3.8

3. RESUMO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

3.1. Concepção Geral

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Como medidas complementares estão previstas três premissas fundamentais:

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

3.2. Custos e Investimentos Necessários

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

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

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

TIPO DA INTERVENÇÃO	CARACTERÍSTICAS DA VIA	CUSTO/km (R\$)
novas vias	pista simples, seção 7 m, passeios 2 m	500.000
	pista simples, seção 7 m, E a 90° (a cd 30 m 15 vagas), ciclovia, passeios 3 m	700.000
	pista simples, seção 9 m, passeios 2 m	800.000
	pista simples, seção 11,5 m, passeios 2m	1.000.000
	pista dupla, seção cada pista 7 m, passeios 2 m	1.100.000
	pista dupla, seção cada pista 7 m, c.central 1,5 m, E a 90° (a cd 30 m 15 vagas), passeios 2 m	1.200.000
	pista dupla, seção cada pista 9 m, ciclovia 3 m, passeios 3 m	1.500.000
	pista dupla, seção cada pista 9,5 m + 1 pista lateral 7 m, c.central 1,5 m, c.lateral 5 m, passeios 4 m	2.300.000
melhorias viárias	pista simples, seção 7 m, passeios 2 m	200.000
	pista simples, seção 9 m, passeios 2 m	320.000
	pista simples, seção 11,5 m, passeios 2m	400.000
	pista dupla, seção cada pista 6 m, c.central 3 m, passeios 2 m	450.000
	pista dupla, seção cada pista 9 m, c.central 1 m, passeios 2 m	550.000
	pista dupla, seção cada pista 9,5 m, c.central 1,5 m, passeios 2,5 a 5 m	800.000
	pista dupla, seção cada pista 9,5 m, c.central 2,0 m, passeios 2 m	850.000
	pista dupla, seção de pistas centrais c/ 7,0 m cada, + pistas laterais seção de 7,0 m cada, canteiros c/ 2,0 m e passeios c/ 3,5 m	1.300.000
pontos críticos	tipo 1 (simples)	50.000
	tipo 2 (médio)	100.000
	tipo 3 (complexo)	400.000

Tabela 3.2.2

Estudo da Microacessibilidade Viária da Região do Subúrbio de Salvador

QUADRO RESUMO DAS NOVAS VIAS PROPOSTAS

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