

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR

Relatório Síntese

Volume I

TTC

TRA-252
v.1 e 2
5847

Revisão 1

Maio/2003

TRA-252 ex.3

PMS / FMLF	
BIBLIOTECA	
5847	13/08/13
Nº Reg.	Data

SUMÁRIO

VOLUME I

APRESENTAÇÃO 3

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS 4

- 1.1. CONCEITUAÇÃO GERAL DO ESTUDO 4
- 1.2. COMPILAÇÃO E CRÍTICA DOS PROJETOS EXISTENTES 5
- 1.3. INTERVENÇÕES COMPLEMENTARES 6

2. PLANO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE 7

- 2.1. O MODELO DE SIMULAÇÃO 7
- 2.2. CENÁRIOS ALTERNATIVOS 10
- 2.3. CONCLUSÕES 15

3. PLANO DE MOBILIDADE 17

- 3.1. CIRCULAÇÃO GERAL 17
- 3.2. PARÂMETROS BÁSICOS 17
- 3.3. UNIFILARES ESPECÍFICOS 17
- 3.4. TRATAMENTOS ESPECÍFICOS 30
- 3.5. CONCEPÇÃO FUNCIONAL 38

ANEXO 41

- FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 SITUAÇÃO ATUAL. 42
- FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 ALTERNATIVA 1 -
MERGULHÃO 50
- FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 ALTERNATIVA 2 -
MERGULHÃO COM NOVOS ASCENSORES 58
- ORIENTAÇÕES DA SMTU/STP E SEPLAM/FMLF 64

APRESENTAÇÃO

A **TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/A Ltda.** foi contratada pela Fundação Mário Leal Ferreira – FMLF, entidade vinculada à Secretaria Municipal do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico – SEPLAM, através do contrato nº 24/02 para o desenvolvimento do **Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador.BA.**

A documentação final dos trabalhos está apresentada em dois volumes, os quais contém:

➤ No **Volume 1**, que está dividido em três capítulos e um anexo, encontra-se:

Capítulo 1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS, onde é apresentada a conceituação geral do estudo e são apresentados e comentados todos os estudos e projetos que deram subsídios para a elaboração deste estudo.

Capítulo 2 – PLANO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE, contendo o modelo de simulação adotado e os cenários alternativos estudados.

Capítulo 3 – PLANO DE MOBILIDADE, quando são definidos os conceitos básicos e apresentado o projeto unifilar de circulação.

Anexos – onde se encontram alguns resultados obtidos nas simulações, indicados em figuras extraídas do modelo utilizado (software EMME/2) e as orientações da SMTU/STP e SEPLAM/FMLF, quanto ao modelo operacional do transporte coletivo adotado.

➤ O **Volume 2**, está composto por um único capítulo:

Capítulo 4 – PROJETO FUNCIONAL, onde é apresentado o anteprojeto geométrico (bifilar) e a sinalização de tráfego correspondente.

Salvador, maio de 2003.

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

1.1. CONCEITUAÇÃO GERAL DO ESTUDO

A área de estudo compreende parte da Cidade Baixa iniciando na região da Ladeira da Preguiça, Basílica Nossa Senhora da Conceição da Praia, Mercado Modelo, eixo das avenidas da França, Estados Unidos e Rua Miguel Calmon, Fuzileiros Navais e termina junto à Travessa Frederico Pontes na altura do Moinho Salvador. Na Cidade Alta a área de estudo inicia na região Largo do Campo Grande, segue pelo binário da Avenida Carlos Gomes e Rua Sete de Setembro, região do Largo Dois de Julho, Praça Castro Alves, binário das ruas Chile e da Ajuda, Praça da Sé terminando junto à Praça Terreiro de Jesus, definindo o Polígono da Identidade.

A Figura 1.1 a seguir ilustra a área de estudo.

O estudo tem como objetivo principal a readequação da circulação viária incluindo os modos individual e coletivo à luz das diretrizes preconizadas nos projetos de requalificação urbana da Praça Visconde de Cayru e do Largo Dois de Julho. Foi também considerado como condicionante deste estudo a diretriz de traçado do futuro VLT.

Além desses projetos foram analisadas e incorporadas as informações e diretrizes de outros projetos pertinentes à área de estudo, conforme serão comentados no item 1.2 a seguir.

A readequação do esquema de circulação viária determinou a necessidade de ajustes e intervenções na geometria viária.

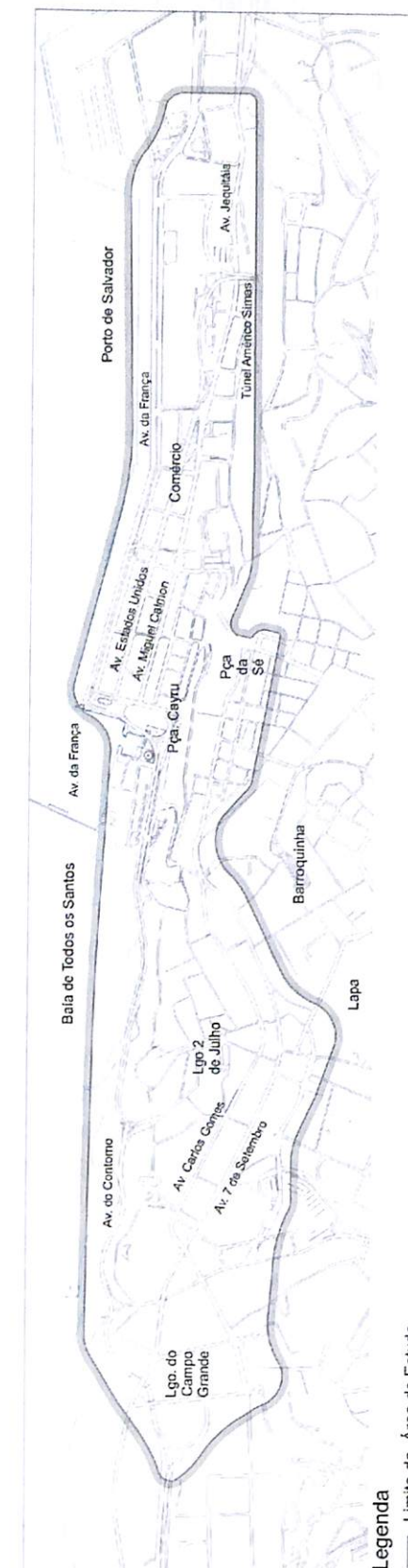
As alterações no esquema de circulação viária condicionaram a elaboração de um novo Plano Operacional do Sistema de Transporte Coletivo para a região e encontra-se detalhado no capítulo 2.

Encontra-se no capítulo 3, a descrição detalhada do projeto funcional geométrico e do projeto funcional de sinalização horizontal, vertical e semafórica necessários em virtude das alterações propostas.

Em todas as fases do trabalho houve a participação direta do corpo técnico da Prefeitura da Cidade do Salvador através da SEPLAM, SMTU/SET e SMTU/STP corroborando as recomendações contidas neste estudo.

Figura 1.1

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR ÁREA DE ESTUDO



1.2. COMPILAÇÃO E CRÍTICA DOS PROJETOS EXISTENTES

Como orientação básica dos trabalhos aqui desenvolvidos, no início dos trabalhos foram apresentados pela SEPLAM/FMLF uma série de estudos/projetos que a mesma desenvolveu em épocas recentes e que deveriam orientar, e se compatibilizar, para compor este estudo, os quais estão a seguir comentados de forma sucinta.

1.2.1. Concurso Público Nacional Arquitetura e Urbanismo – Praça Visconde de Cayru

Este projeto foi selecionado num Concurso Público, supervisionado pelo IAB.BA, que selecionou, dentre uma dezena de propostas, a solução de segregação entre os fluxos de pedestres e de veículos na Praça Cayru, através de uma passagem em desnível do fluxo veicular que interliga as avenidas do Contorno e da França – neste estudo chamada de “Mergulhão”.

O escritório de arquitetura selecionado no concurso detalhou o projeto vencedor que, após uma série de discussões com a equipe técnica da SEPLAM/FMLF, incorporou alguns ajustes no projeto original.

De acordo com a concepção apresentada para ser considerada neste estudo, ainda houve necessidade das seguintes adaptações complementares:

- articulação do tráfego com a “cidade alta”, via ladeiras da Preguiça e da Conceição da Praia;
- garantia de acesso (entrada e saída) ao “comércio de materiais de construção” existente, lindeiro à R. Manoel Vitorino, inclusive para veículos de grande porte;
- criação de baía especial, com “ventilação natural”, na pista inferior do “Mergulhão” e sua articulação com o elevador Lacerda.

1.2.2. Concurso Público Nacional em Duas Etapas Arquitetura e Urbanismo do Largo Dois de Julho

Da mesma forma que no caso anterior, este projeto foi selecionado em outro Concurso Público (também do IAB.BA), que selecionou a solução de uma ampla requalificação do uso das praças Dois de Julho e Duque de Caxias com suas utilizações predominantemente pelos pedestres, que nela circulam de forma intensa.

Como o projeto anterior, após as adaptações iniciais feitas em conjunto com a equipe técnica da SEPLAM/FMLF, a concepção original sofreu uma série de modificações:

- ajuste na sua articulação com a Av. do Contorno, com a supressão do movimento destinado ao “bairro da Barra”;
- proposta de rotatória no cruzamento da Lad. Do Gabriel x Lad. Dos Aflitos;
- manutenção da utilização da R. do Cabeça pelos vendedores ambulantes;
- manutenção do acesso ao Pque. Das Esvulturas apenas ao trânsito local, garantindo o estacionamento apenas aos lotes lindeiros.

Após sua apresentação e discussão com as comunidades da região (feitas em duas reuniões públicas), foram acrescentadas modificações sensíveis na concepção original, as quais ainda devem ser adaptadas quanto a:

- rever a largura da pista de rolamento das vias contempladas por este estudo;
- manter o passeio existente (lado esquerdo) na R. Augusto França em função do baixo fluxo de pedestres no local;
- rever a geometria da Trav. dos Democratas em função da circulação proposta

1.2.3. Estudo de Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central

Este estudo foi realizado diretamente pela PMS, através de suas secretarias SEPLAM/FMLF e SIMPI/CPE em maio de 2000.

Este projeto prevê a melhoria do atendimento da Área Central de Salvador para os moradores da “Região do Subúrbio”, com um sistema sobre trilhos de média capacidade de transporte, utilizando a infra-estrutura ferroviária já existente na região, mas estendendo-a desde o terminal da Calçada até o “final da cidade baixa”, nas proximidades da Igreja de N. Sra. de Conceição da Praia.

Como orientação básica para este projeto de adequação da circulação na área central, foi indicada a sua implantação, numa primeira etapa, até a região do quartel dos Fuzileiros Navais, junto ao antigo Moinho da Bahia e aos acessos do túnel Américo Simas. Entretanto, a solução de circulação de trânsito a ser aqui proposta, não deveria inviabilizar a sua futura expansão como planejado inicialmente.

1.2.4. Projeto de Valorização da Rua Chile

Este projeto foi oriundo de um trabalho feito pela SEPLAM/FMLF em maio de 2002, quando da revitalização urbana projetada para a Praça da Sé, em que já se propunha a “inversão do binário” das ruas Chile e d’Ajuda, contendo duas importantes considerações:

- melhoria do ambiente visual da “CHEGADA” ao centro histórico de Salvador, com a criação de um verdadeiro “Portão de Entrada” no mesmo;
- melhoria da segurança na significativa travessia de pedestres da R. Pe. Vieira junto ao cruzamento da mesma com R. Chile.

Com essas considerações foi elaborada uma alternativa à circulação de tráfego hoje existente e apresentada pela equipe técnica da SEPLAM/FMLF, para ser considerada neste projeto e que também sofreu alguns comentários específicos ao mesmo.

1.2.5. Plano de Diretrizes Urbanísticas para Áreas de Influência do Metrô de Salvador

Estudo realizado conjuntamente pela SMTU/CPE e SEPLAM/FMLF em julho de 2001, no qual analisava as condições urbanísticas do entorno de todas as estações da primeira linha

(1ª etapa) do Metrô de Superfície de Salvador, para sua adequada inserção no meio urbano dessas regiões.

Especificamente para este estudo, pois o traçado da linha metroviária é lindeiro à área de influência deste projeto, preconizava para a estação terminal da Lapa, a adequação das travessias de pedestres na Av. Joana Angélica, junto aos acessos à mesma, através de travessias em desnível nos seguintes locais:

- R. Engº Lima Silva;
- R. Nova de São Bento;
- Ligação das ruas Coqueiros da Piedade e Portão da Piedade (inserida na área de influência deste projeto).

1.2.6. PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador

A revisão do PDDU de Salvador (elaborado originalmente em 1985) ainda está em processo de finalização pelas equipes técnicas da SEPLAM/FMLF, para sua apresentação e discussão junto às comunidades representativas da cidade e com isso subsidiar a Câmara dos Vereadores nos debates e votação para sua transformação em lei específica.

Nele, além de uma série de diretrizes para toda a cidade do Salvador, preconiza para a área central tradicional do município, em complemento aos estudos anteriormente comentados e diretamente interferindo com este estudo com proposições específicas, que devem ser considerados na solução a ser proposta neste projeto:

- travessia em desnível na Praça Castro Alves, junto à ladeira da Barroquinha e à futura ligação com o VLT;
- duas novas “ligações verticais”, junto à Praça Castro Alves (já comentada) e junto à Bahia Marina;
- recuperação operacional das atuais ligações verticais do Elevador do Taboão e do Plano Inclinado do Pilar.

1.2.7. Projeto da Via Náutica – Revitalização de Áreas Portuárias

Este estudo, desenvolvido pela RMS através da SIMPI em dezembro de 1998, previa uma revitalização da região adjacente à área portuária do centro de Salvador, em especial em seu trecho lindeiro ao chamado “Comércio”, na cidade baixa.

Com a reutilização das instalações portuárias, conforme previstas nesse estudo, preconizando a reciclagem de seu uso como um TERMINAL TURÍSTICO, inclusive para recebimento de navios de grande porte, deve-se prever neste projeto, sua interface no meio urbano com o transporte terrestre complementar (ônibus de turismo, vans e taxis, principalmente), além de um seguro esquema de segurança aos turistas (pedestres), que intensamente deverão circular pela área adjacente a esse terminal e seu acesso ao centro histórico, situado na cidade alta.

1.3. INTERVENÇÕES COMPLEMENTARES

Além desses projetos a serem considerados (e comentados nos sub-itens anteriores) também foram incorporadas uma ampla série de intervenções no sistema de transportes/tráfego da região, seja para bem adequá-los às condições da nova circulação a ser implantada na região, seja para garantir a boa circulação do transporte coletivo no bom atendimento de seus usuários ou, principalmente, sendo para possibilitar uma circulação segura aos pedestres e turistas que usam esse espaço público.

A adequação necessária em todos esses projetos, e os locais a serem complementados em termos de sinalização de trânsito, estão comentados na **concepção geral do novo esquema de circulação**, que está apresentado no capítulo 3 deste relatório.

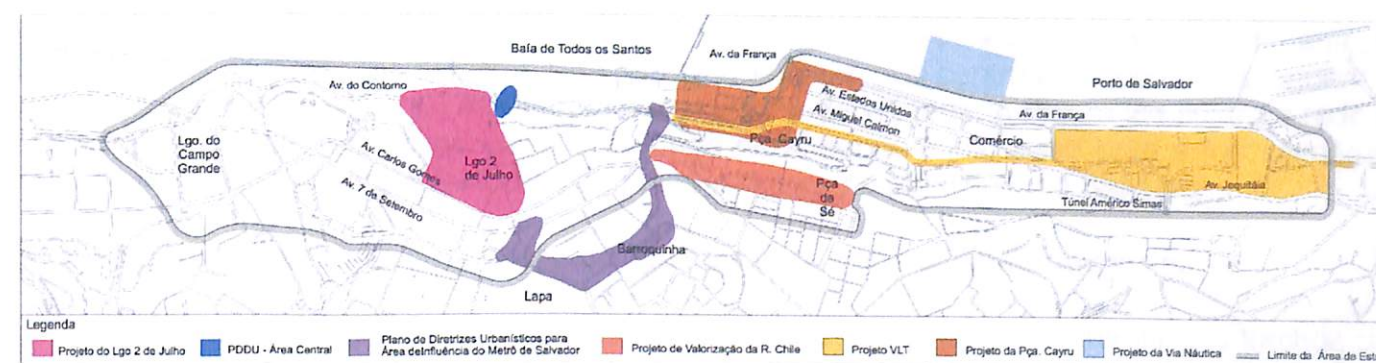


Figura 1.2

**PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
PROJETOS EXISTENTES**

2. PLANO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE

2.1. O MODELO DE SIMULAÇÃO

2.1.1. Considerações Iniciais

As simulações deste estudo foram feitas com o *software* EMME/2, que é um sistema para planejamento de transporte em redes multimodais. Oferece ao planejador um conjunto de ferramentas flexíveis para a modelagem e análise da demanda, bem como para análise e dimensionamento da oferta viária e de transporte coletivo e possibilita uma avaliação quantitativa das alternativas estudadas.

A modelagem do sistema de transporte é conceitualmente dividida em duas partes que se interagem no modelo: as condições de oferta e da demanda.

- A **oferta** consiste da infraestrutura viária disponível e é representada por uma rede multimodal, composta por modos, nós, ligações, conversões e linhas de transporte coletivo com suas condições operacionais. A cada um destes elementos podem ser especificados dados relevantes (ex: informações da extensão das vias, número de faixas, velocidade, capacidade, frequência, tarifa, etc.), bem como os resultados de uma alocação ou outros atributos definidos pelo usuário. Assim, todos os modos de transporte podem ser modelados de forma integrada.
- Já a **demand**a consiste em modelos que determinam a quantidade de viagens (nas horas pico, diárias, etc.) baseado nas características sócio-econômicas da área urbana e dos níveis de serviço das condições da viagem, desde sua origem até o destino, ou nos resultados de pesquisa específica que descrevam o comportamento dos deslocamentos. A demanda pode ser uma matriz O/D fixa, ou pode ser especificada por funções (por exemplo, funções de repartição modal ou funções de demanda, no caso de demanda reprimida).

Os **procedimentos de alocação** determinam o equilíbrio entre o lado da demanda e a performance do lado da oferta, e indica os fluxos de veículos e de passageiros no sistema ofertado.

Os fluxos na infraestrutura de transporte modelada e os correspondentes tempos de viagem (ou custos), obtidos da alocação, são arquivados no formato de matrizes OD de viagens e tempo de viagens (ou custos), para a(s) matriz(es) de demanda atribuída(s).

Estes resultados podem ser manuseados livremente, possibilitando praticamente qualquer combinação das variáveis de dados, tanto da oferta quanto da demanda, além de uma série de ferramentas que auxiliam a criação de relatórios e saídas gráficas que permitem melhor análise das alternativas.

Esta "liberdade" garante ao EMME/2 a aplicação de qualquer algoritmo para a obtenção dos mais variados resultados, como: emissão de poluentes, consumo de combustível, cálculo de custos operacionais, níveis de serviço, etc.

A base utilizada para este trabalho foi a rede desenvolvida pela SMTU/STP, órgãos da Prefeitura do Município de Salvador. Esta rede abrange, além de Salvador, os municípios componentes da Região Metropolitana.

A matriz de viagens adotada neste estudo foi a da Pesquisa OD/95, atualizada para o ano 2000 (pela PMS/SMTU/STP).

2.1.2. A Rede Viária

A rede viária de simulação está composta por nós e *links* que representam, respectivamente, as interseções e as vias consideradas para os estudos, além dos centróides que correspondem às zonas de tráfego definidas na montagem das matrizes de viagens. A Figura 2.1 ilustra a rede de simulação utilizada. Essa rede viária do tráfego geral serviu como base para a formulação da rede de transporte público e foi fornecida pela Prefeitura do Município de Salvador.

A caracterização dos *links* se refere aos seguintes dados operacionais da mesma:

- **sentido de circulação**, permitido para cada *link* correspondente aos trechos das vias;
- **tipo de tráfego permitido**, em cada *link* da rede viária;
- **tipo de via**, definida conforme hierarquização viária da PMS ou modo de utilização;
 1. via expressa
 2. via arterial I
 3. via arterial II
 4. via coletora I
 5. via coletora II
 6. via local
 7. via marginal
 8. ligação de centróides
 9. modo trem
 10. modo metrô
 11. modo a pé
 12. modo ascensores

- **número de faixas da via**, definido para cada *link* correspondente aos diversos trechos das vias, de acordo com a possibilidade de sua utilização pelo tráfego geral;
- **capacidade viária por faixa de rolamento e velocidade (para “fluxo livre”)**, adotadas de acordo com a hierarquização viária e representando o fluxo de autos equivalentes, quando em trânsito misto;

TIPO DA VIA	CAPACIDADE (*) (autos eq./h/faixa)	VELOCIDADE (*) (km/h)
1. via expressa	2.100	80
2. via arterial I	1.800	80
3. via arterial II	1.500	60
4. via coletora I	1.000	50
5. via coletora II	800	40
6. via local	400	40
7. via marginal	400	30

(*) Os valores referem-se a trechos planos em pista dupla com canteiro separador.
Fonte: Prefeitura do Município de Salvador

Os links referentes aos modos trilhos, a pé, ascensores e ligações de centróides, não fizeram restrição de capacidade. A velocidade do modo a pé foi adotada igual a 3,0 km/h e as velocidades dos modos trilhos e ascensores são particulares de cada linha. Essas capacidades de referência foram ajustadas de acordo com as condições específicas de cada interseção entre vias (nós da rede de simulação), em razão dos fluxos de tráfego solicitantes.

2.1.3. A Rede de Transporte Coletivo

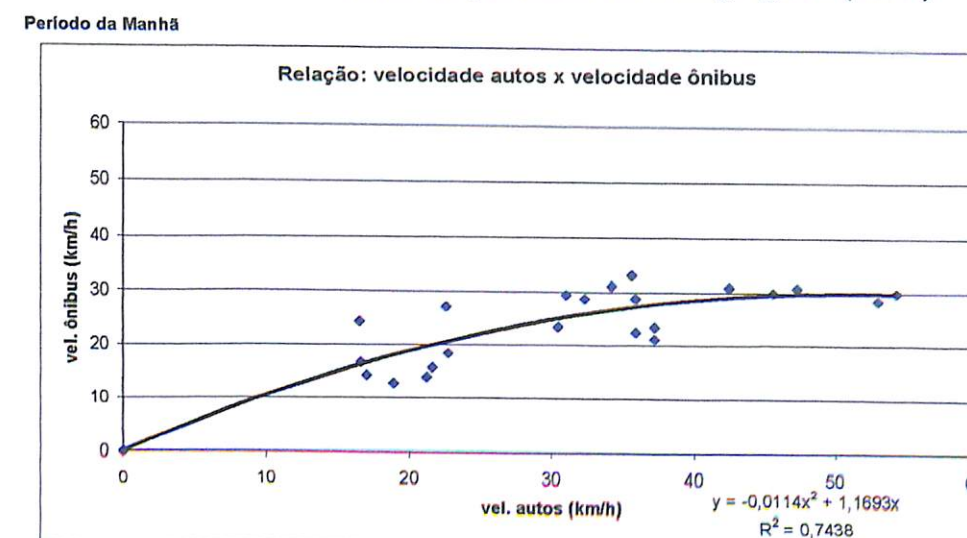
A rede de simulação do transporte coletivo utilizada, também foi fornecida pela Prefeitura do Município do Salvador. Essa rede consiste em arquivos compatíveis com o formato de entrada de dados do *software* EMME/2 contendo as características físicas e operacionais das linhas de ônibus, como: sequências dos números de nós que compõem o seu itinerário, informações da tecnologia dos veículos utilizados, *headways* relativos ao período de pico, nome das linhas, etc.

A simulação de carregamentos de passageiros tem por base os caminhos de tempos mínimos, sendo considerados os tempos de percurso a pé, de espera e de viagem, inclusive os eventuais transbordos, todos com as ponderações respectivas, para melhor simular o comportamento que o usuário atribui aos mesmos. As tarifas e frequências dos sistemas de transporte também são transformadas em tempo equivalente pelo *software* e levadas em consideração na escolha dos caminhos, através da conversão possibilitada pelo “valor do tempo”.

O tempo de viagem dos ônibus em cada link é obtido através de uma relação com o tempo de viagem do transporte individual, de acordo com a equação e o gráfico a seguir, obtido das pesquisas de velocidade e retardamento executadas anteriormente¹:

$$Y = -0,0114 X^2 + 1,1693 X$$

onde: Y = velocidade de percurso do ônibus (km/h)
X = velocidade de percurso do tráfego geral (km/h)



Além dos parâmetros característicos da rede de simulação viária (citados anteriormente), existem as penalidades e parâmetros próprios à rede de transporte coletivo, especificados na preparação do carregamento.

Os parâmetros considerados foram:

- tempo de espera = 0,5 * *headway* da linha
- fator multiplicativo do tempo de espera = 2,00
- fator multiplicativo do tempo de caminhada = 1,15
- fator multiplicativo do tempo de embarque = 1,00

¹ Estudo de Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central, 2000.



Figura 2.1

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
REDE DE SIMULAÇÃO

2.2. CENÁRIOS ALTERNATIVOS

2.2.1. Alternativa Base

A Alternativa Base das simulações corresponde à Situação Atual da rede viária e do transporte coletivo do município de Salvador.

Tendo a rede viária original como ponto de partida, a área de estudo foi objeto de maior detalhamento, tanto na cidade baixa (da região da Basílica até a região dos Fuzileiros) quanto na cidade alta (eixo da R. Carlos Gomes, da Pça. Castro Alves até a região do Largo Dois de Julho).

A rede de transporte coletivo foi simulada verificando-se os intervalos das linhas de ônibus e atualizando-os para julho de 2002 de acordo com as informações enviadas pela SMTU/STP. Além disso, foram verificados os grupos de linhas que utilizam as principais vias da área de estudo: Av. do Contorno, Av. da França, Av. Estados Unidos, R. Miguel Calmon, Lad. da Montanha e R. Carlos Gomes comparando as informações da rede de simulação com as listagens fornecidas pela SMTU/STP.

A matriz de viagens adotada neste estudo foi a da Pesquisa OD/95, atualizada para o ano 2000 (pela PMS/SMTU/STP) e representa a hora de pico da manhã das viagens do Município de Salvador. Foi incorporada a essa matriz, uma outra relativa ao uso exclusivo dos ascensores, incorporada de estudo² anteriormente realizado por esta consultora.

A Tabela 2.1 mostra as linhas de transporte coletivo consideradas, pertinentes à área de estudo.

Em anexo encontram-se as figuras relativas ao carregamento passageiros de ônibus, volumes e velocidades dos ônibus, embarques e desembarques de passageiros.

2.2.2. Alternativa 1 - "Mergulhão"

Nesta alternativa foi considerada a implantação da via enterrada sob a Pça. Cayru (denominado "Mergulhão"). Essa via inicia-se defronte à Basílica e aflora na Av. da França nas proximidades da Pça. da Inglaterra. Estão previstos dois pontos de parada na via enterrada sob a Pça. Cayru. O acesso dos usuários será feito por um conjunto de escadas.

A R. Conceição da Praia continuará a servir como via de acesso local à região do Comércio mantendo seu sentido de circulação atual (Barra/Calçada).

A Av. da França terá sentido duplo de circulação até a R. da Noruega. A Av. Estados Unidos terá seu sentido de circulação alterado e passará a fazer um binário com a R. Miguel Calmon, a primeira no sentido Barra/Calçada e a segunda no sentido Calçada/Barra. Outras vias dessa região também terão o sentido de circulação alterado, facilitando o deslocamento na região.

Com relação à cidade alta, haverá alteração de circulação no trecho entre a Pça. Castro Alves e Pça. Municipal. Os sentidos de circulação das ruas Chile e da Ajuda serão invertidos, passando a circular no sentido horário. Outras vias dessa região também terão o sentido de circulação alterado, facilitando o deslocamento na região.

Além da região da Pça. da Sé, a região do Lgo. Dois de Julho será também objeto de alterações, compatibilizado com o projeto específico elaborado para a região. As principais alterações propostas são as seguintes: transformação da R. da Força em calçada (trecho entre a R. Carlos Gomes e o Lgo. Dois de Julho); inversão da circulação da R. do Cabeça (trecho entre o Lgo. Dois de Julho e a R. do Sodré); desapropriação de imóvel viabilizando um novo acesso à região do Lgo. Dois de Julho pela R. do Faísca; duplo sentido de circulação na R. do Faísca, entre o Lgo. Dois de Julho e o novo acesso.

Consolidando uma nova alternativa de acesso ao Lgo. Dois de Julho, foi proposta a revitalização da R. do Sodré entre a Lad. da Montanha e a Lad. da Preguiça, oferecendo uma nova opção para os usuários com origem na Cidade Baixa (via Lad. da Montanha) e com origem na região da Sé (via R. Pau da Bandeira/Lad. da Montanha).

Com relação ao transporte coletivo, houve uma primeira sugestão elaborada por esta consultora que após a avaliação do grupo técnico da SMTU/STP (ver orientações da SMTU/STP em anexo) consolidou o Modelo Operacional previsto para o ano horizonte de 2004, cuja descrição é apresentada a seguir:

- Início de operação da Linha 1 do Metrô, trecho Pirajá – Lapa;
- Revitalização do trem de subúrbio metropolitano, trecho Calçada - Paripe;
- Implantação de estações do subsistema rodoviário (CAB, Iguatemi) e manutenção de outras existentes (Lapa, Barroquinha, Pirajá, Mussurunga);
- Extinção de algumas linhas de ônibus municipais (tabela 2.2);
- Seccionamento de algumas linhas de ônibus municipais (tabela 2.3);
- As linhas metropolitanas que atualmente fazem ponto terminal na Av. da França, serão deslocadas para um terminal próprio junto à confluência da Av. Estados Unidos e R. Miguel Calmon (atualmente estacionamento público, administrado pela prefeitura, tabela 2.4);
- Proposição de novas linhas de ônibus do Sistema Integrado Intermodal, baseadas ou não em linhas existentes (tabela 2.5);
- Linhas de ônibus que continuarão a passar pela R. Conceição da Praia, atendendo o ponto de parada junto ao Elevador Lacerda (tabela 2.6);
- Linhas de ônibus que continuarão a passar pela R. Carlos Gomes (tabela 2.7);
- Linhas de ônibus que hoje tem seu itinerário pela Av. do Contorno sentido Barra/Calçada e passarão a utilizar a via enterrada ("mergulhão" - norte) (tabela 2.8);
- Linhas de ônibus que hoje tem seu itinerário pela Ladeira da Montanha/R. Carlos Gomes e passarão a utilizar a via enterrada ("mergulhão" - sul) e Av. do Contorno (tabela 2.9);
- Linhas de ônibus que serão integradas ao trem ou ao metrô (tabela 2.10).

⁰² Estudo de Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central, 2000.

Tabela 2.1

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS ATUAIS PERTINENTES À ÁREA DE ESTUDO

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)	LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0103	(CAMPO GRANDE)-PRACA	8	1125	(NARANDIBA/DORON)-BA	3
0119	(LAPA) - CONJ TROB	6	1126	(NARANDIBA/DORON)-BA	2
0128	S.J.CABRITO/PLATAFOR	2	1130	(CABULA 6)-ONDINA	4
0201	(RIBEIRA)/ BONFIM -	5	1137-0	(PERNAMBUES)-BARRA	12
0205	(MASSARANDUBA)-FORTE	6	1137-1	(PERNAMBUES)-BARRA	2
0208	(MASSARANDUBA)-(LAPA	5	1141	(CABULA 6) - RIBEIR	3
0209-0	(RIBEIRA)/C AREIA-BA	2	1203	(TANCREDO NEVES)-CAM	4
0209-1	(RIBEIRA)/DEND -BARR	2	1209	(COLINAS DE PITUACU)	2
0210	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3	1218	(MATA ESCURA)-JD.STO	3
0213	(RIBEIRA)-(FEDERACAO	12	1230	(SUSSUARANA)-BARRA R	5
0216	(RIBEIRA)-(LAPA)	4	1231	(SUSSUARANA)-BARRA R	6
0218	(RIBEIRA)-PITUBA	5	1232	(N SUSSUARANA)/SUSS-	3
0220	(RIBEIRA)- (SAB SILV	8	1241	(ENGOMADEIRA) - CALC	2
0222	(RUA DIRETA)-FAZ GAR	4	1243	(ARENOSO)/CALCADA -	2
0223	(RUA DIRETA)-(LAPA)	2	1303	(CASTELO BRANCO)-CAM	4
0224	(THOME DE SOUZA)-(LA	3	1306	(COLINA AZUL)-FRANCA	6
0227	(VL R BARBOSA)-(LAPA	4	1322	(S MARCOS)-FRANCA	2
0230	(RIBEIRA)-HOSP GERAL	1	1335	(EST PIRAJA) - BARRA	12
0233	(VL R BARBOSA)-ENG V	3	1336	(EST PIRAJA)-BARRA 2	12
0234	(VL R BARBOSA)-ENG V	4	1360	(N BRASILIA) - COMER	2
0302	(BOA V S CAETANO)-CA	4	1361	(VALE DOS LAGOS)/M O	2
0304	(BOM JUA) - BARRA	2	1362	(M OITIS)/V LAGOS-CO	2
0313	(FAZ GDE RETIRO)-BAR	6	1381	(PAU DA LIMA)-FRANCA	2
0318	GRANDE CIRCULAR 1	4	1382	(PAU DA LIMA)-FRANCA	1
0319	GRANDE CIRCULAR 2	3	1401	(AGUAS CLARAS)-S JOA	1
0321	(MAL RONDON)-BARRA	6	1435	(CAJAZEIRA 11/10-COM	2
0329	(RODOVIARIA) CIRC R1	3	1438	(BOCA DA MATA)-COMER	2
0330	(RODOVIARIA) CIRC R2	3	1439	(FAZ GDE 4/3/2) - CO	2
0336	(S CAETANO)- (ENG V	6	1501	(CONJ PIRAJA I)-CAMP	3
0342	(RODOVIARIA)/CIRC A	6	1505	(PIRAJA)/RV - BARRA	4
0344	(RODOVIARIA)/CIRC B	4	1507	(PIRAJA)/ RN - (LAPA	6
0353	(CAPELINHA) - CAMPO	3	1525	(VALERIA)-COMERCIO/C	2
0354	(CAPELINHA)-(LAPA)/C	4	1526	(VISTA ALEGRE)-(LAPA	4
0404	(CAIXA D AGUA)-S JOA	2	1533	(FAZ COUTOS) - (LAPA	3
0408	(CURUZU)-CONTORNO R2	3	1567	(VISTA ALEGRE)-BARRA	3
0411	(DUQUE DE CAXIAS)-BA	3	1602	(ALTO DE COUTOS) - (	3
0416	(IAPU)-FRANCA/C GRAN	6	1604	(BASE NAVAL)/S.THOME	3
0419	(PAU MIUDO)-FRANCA/C	6	1605-0	(BOA V LOBATO)-(LAPA	3
0425	(STA MONICA)-BARRA	2	1605-1	(BOA VISTA LOBATO)-(	1
0516	(LUIS ANSELMO)-(VALE	3	1607	(PARIPE)-BARRA	6
0521	(BROTAS)-COMERCIO R1	2	1613	(PERIPERI) - CAMPO G	5
0522	(BROTAS)-COMERCIO R2	6	1614	(MIRANTE PERIPERI)-I	6
0523	(LUIS ANSELMO)-SABINO	1	1615	(PLATAFORMA)-(LAPA)	5
0601	(BARRA AVENIDA)-PRAC	6	1619	(S JOAO CABRITO)-(LA	3
0603	(BARRA)-PRACA DA SE	6	1627	(ALTO STA TEREZINHA)	6
0605	(GRACA)-PRACA DA SE	6	1628	(RIO SENA)-(LAPA)	5
0706	(NORDESTE)-JOANES/LO	3	1630-0	(ALTO DO CABRITO) -	3
0713	(STA CRUZ)-CALCADA/B	4	1630-2	(ALTO DO CABRITO)-(L	2
0720	(VALE DAS PEDRINHAS)	5	1633	(MIRANTE PERIPERI)-O	6
0728	(NORDESTE) - RIBEIRA	3	1634	(ALTO DE COUTOS)-PIT	6
0807	(PITUBA)- FRANCA	6	1651	(BASE NAVAL)/S THOME	3
0901-0	(BOCA DO RIO) - JOAN	4	1654	(COLINAS DE PERIPERI	5
0901-1	(BOCA DO RIO)/JOANES	1	1658	(FAZ COUTOS)-BARRA	4
0905	(CONJ G MARBACK)-S J	2	1660	(PARIPE)- CAMPO GRAN	2
0918	(STIEP)/CENTRO DE CO	4	S001	(IGUATEMI)-COMERCIO	5
1006	(ITAPUA)-S JOAQUIM	2	S002	(AEROPORTO)-PRACA DA	5
1012	(MUSSURUNGA 1)-CALCA	2	S004	(IGUATEMI)-PRACA DA	3
1013	(MUSSURUNGA 2)-CALCA	2	S011	(PRAIA DO FLAMENGO)-	2
1023	(ALTO DO COQUEIRINHO	3	S017	(IMBUI) - PRACA DA	5
1061	Est. Mu.-Barra 1	6	S021	RIBEIRA -PITUBA	3
1062	Est.Mu-Barra 2	5	S022	(AEROPORTO)- CENTRO/	5
1117	(SABOEIRO)-S JOAQUIM	9	S027	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
1119	(S GONCALO)-S JOAQUI	1	TOTAL	63	254

Tabela 2.2

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS EXTINTAS

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0119	(LAPA) - CONJ TROB	6
0128	S.J.CABRITO/PLATAFOR	2
0213	(RIBEIRA)-(FEDERACAO	12
0353	(CAPELINHA) - CAMPO	3
0354	(CAPELINHA)-(LAPA)/C	4
1061i	Est. Mu.-Barra 1	6
1062i	Est.Mu-Barra 2	5
1137-0	(PERNAMBUES)-BARRA	12
1137-1	(PERNAMBUES)-BARRA	2
1209	(COLINAS DE PITUACU)	2
1230	(SUSSUARANA)-BARRA R	5
1231	(SUSSUARANA)-BARRA R	6
1361	(VALE DOS LAGOS)/M O	2
1362	(M OITIS)/V LAGOS-CO	2
1507	(PIRAJA)/ RN - (LAPA	6
1526	(VISTA ALEGRE)-(LAPA	4
1533	(FAZ COUTOS) - (LAPA	3
1567	(VISTA ALEGRE)-BARRA	3
1602	(ALTO DE COUTOS) - (	3
1604	(BASE NAVAL)/S.THOME	3
1605-0	(BOA V LOBATO)-(LAPA	3
1605-1	(BOA VISTA LOBATO)-(	1
1613	(PERIPERI) - CAMPO G	5
1615	(PLATAFORMA)-(LAPA)	5
1619	(S JOAO CABRITO)-(LA	3
1627	(ALTO STA TEREZINHA)	6
1628	(RIO SENA)-(LAPA)	5
1630-0	(ALTO DO CABRITO) -	3
1630-2	(ALTO DO CABRITO)-(L	2
1633	(MIRANTE PERIPERI)-O	6
1651	(BASE NAVAL)/S THOME	3
1658	(FAZ COUTOS)-BARRA	4
1660	(PARIPE)- CAMPO GRAN	2
S001	(IGUATEMI)-COMERCIO	5
S002	(AEROPORTO)-PRACA DA	5
S004	(IGUATEMI)-PRACA DA	3
S011	(PRAIA DO FLAMENGO)-	2
S017	(IMBUI) - PRACA DA	5
S021	RIBEIRA -PITUBA	3
S022	(AEROPORTO)- CENTRO/	5
S027	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
TOTAL	32	134

Tabela 2.3

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS SECCIONADAS

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0416	IAPÍ-FRANCA/C GRANDE	6
0419	PAU MIUDO-FRA./C.GDE	6
1306	COL.AZUL-FRANCA/CGDE	6
1525	VALERIA-COMER./C.GDE	2
1607	PARIPE - BARRA	6
S021	RIBEIRA -PITUBA	3
TOTAL	6	29

Tabela 2.4

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS METROPOLITANAS

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
802	MATARIPE / T. FRANÇA	0,3
805	MADRE DE DEUS / T. FRANÇA	0,5
807	MONTE GORDO / T. FRANÇA	1,0
810	PASS. TEIXEIRA / T. FRANÇA	0,7
815	SIMÕES FILHO / T. FRANÇA	5,0
816	ILHA DE SÃO JOÃO / T. FRANÇA	4,0
817	MAPELE / T. FRANÇA	2,0
817	MAPELE / EST. LAPA	1,5
818	JDIM. RENATÃO / T. FRANÇA	1,0
819	SIMÕES FILHO / CALÇADA	0,3
821	RIO PEDRAS / CALÇADA	0,3
823	CABOTO / CAMPO GRANDE	1,0
824	AREIA BRANCA / CALÇADA	1,0
825	SIMÕES FILHO / CALÇADA	5,0
827	CIA / T. FRANÇA	0,4
828	CIA I / T. FRANÇA	0,4
829	ARATU / T. FRANÇA	0,3
830	GOIS CALMON / CALÇADA	1,5
840	VILAS ATLÂNTICO / COMÉRCIO	5,0
842	VILAS ATLÂNTICO / COMÉRCIO	0,5
843	AREMBEPE / CALÇADA	1,5
843	AREIAS / CALÇADA	1,5
848	SÃO SEBASTIÃO PASSÉ / T. FRANÇA	2,0
849	VILA ABRANTES / T. FRANÇA	1,5
852	ITINGA / T. FRANÇA	6,0
854	PORTÃO / T. FRANÇA	1,0
857	AREMBEPE / T. FRANÇA	0,7
858	LAURO DE FREITAS / T. FRANÇA	6,0
860	PORTÃO / T. FRANÇA	6,0
869	SIMÕES FILHO / T. FRANÇA	0,3
871	ILHA DE SÃO JOÃO / T. FRANÇA	0,4
871	ILHA DE SÃO JOÃO / CAMPO GRANDE	3,0
877	NOVA DIAS D'ÁVILA / T. FRANÇA	2,0
879	LAURO DE FREITAS / T. FRANÇA	6,0
879	LAURO DE FREITAS / T. FRANÇA	0,7
882	ITINGA / T. FRANÇA	3,0
882	VIDA NOVA / T. FRANÇA	1,5
885	VILA ABRANTES / T. FRANÇA	2,0
886	AREIAS / T. FRANÇA	1,0
TOTAL	39	77,7

Tabela 2.5

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS NOVAS

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
C101	COMERCIO-SE	4
C104	ELEV.LACERDA-COMERC	3
LP01	TERM.LAPA-COMERCIO	6
LP02	ESTACAO CAB-BARRA 1	6
LP03	ESTACAO CAB-BARRA 2	6
LP04	Est.Calcad-FEDERACAO	7
LP05	TERM CALC-TERM LAPA	5
TOTAL	7	37

Tabela 2.6

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS DIANTE O ELEVADOR LACERDA

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0302V0	(BOA V S CAETANO)-CA	3
0304V0	(BOM JUA) - BARRA	2
0201V0	C. GRANDE - BONFIM	4
1130V0	(CABULA 6)-ONDINA	6
1501C0	(CONJ PIRAJA I)-CAMP	3
0205C0	(MASSARANDUBA)-FORTE	6
1125C1	(NARANDIBA/DORON)-BA	3
1505C0	(PIRAJA)/RV - BARRA	4
0220V0	(RIBEIRA)- (SAB SILV	4
0523C0	LUIS ANSELMO -SABINO	2
0425V0	(STA MONICA)-BARRA	2
0918C0	(STIEP)/CENTRO DE CO	4
0720I0	(VALE DAS PEDRINHAS)	3
LP04C0	Est.Calcad-FEDERACAO	7
1336C0	(EST PIRAJA)-BARRA 2	9
LP01C0	TERM.LAPA-COMERCIO	6
LP03C0	ESTACAO CAB-BARRA 2	6
0342C1	(RODOVIARIA)/CIRC A	4
S027V0	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
C101C0	COMERCIO-SE	4
C104C0	ELEV.LACERDA-COMERC	3
0408V0	CURUZU-CONTORNO R2	3
TOTAL	22	91

Obs: 0344C0 renomeada para 0342C1
1126C0 renomeada para 1125C1

Tabela 2.7

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS NA RUA CARLOS GOMES

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0603V0	(BARRA)-PRACA DA SE	6
0601V0	(BARRA AVENIDA)-PRAC	5
0302I0	(BOA V S CAETANO)-CA	3
0201I0	BONFIM - C. GRANDE	4
0103V0	(CAMPO GRANDE)-PRACA	7
0411I0	(DUQUE DE CAXIAS)-BA	3
0313I0	(FAZ GDE RETIRO)-BAR	6
0605V0	(GRACA)-PRACA DA SE	4
0516C0	LUIS ANSELMO)-(VALE	5
0321I0	(MAL RONDON)-BARRA	6
1218C0	M.ESCURA/JD.STO-CGDE	3
1505C0	(PIRAJA)/RV - BARRA	4
0210C0	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
0220I0	(RIBEIRA)- (SAB SILV	4
0336I0	(S CAETANO)- (ENG V	6
0523C0	LUIS ANSELMO -SABINO	2
0425I0	(STA MONICA)-BARRA	2
0918C0	(STIEP)/CENTRO DE CO	4
1203CC	(TANCREDO NEVES)-CAM	4
0720V0	(VALE DAS PEDRINHAS)	3
LP04C0	Est.Calcad-FEDERACAO	7
1335C0	(EST PIRAJA) - BARRA	9
LP01C0	TERM.LAPA-COMERCIO	6
0342C0	(RODOVIARIA)/CIRC A	4
0329C0	(RODOVIARIA) CIRC R1	5
S001V0	IGUATEMI - COMERCIO	5
S002V0	AEROPORTO-PCA DA SE	5
S004C0	IGUATEMI-P. DA SE	3
S011V0	P.DO FLAMENGO-Pca SE	2
S017C0	IMBUI - PRACA DA SE	5
S022V0	(AEROPORTO)- CENTRO/	5
TOTAL	31	139

Tabela 2.8

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS NO MERGULHÃO NORTE

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0522C0	(BROTAS)-COMERCIO R2	2
1303C0	(CASTELO BRANCO)-CAM	4
0411V0	(DUQUE DE CAXIAS)-BA	3
0313V0	(FAZ GDE RETIRO)-BAR	6
0321V0	(MAL RONDON)-BARRA	6
1218C0	M.ESCURA/JD.STO-CGDE	3
1660CC	(PARIPE)- CAMPO GRAN	6
0210C0	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
0222V0	(RUA DIRETA)-FAZ GAR	4
0336V0	(S CAETANO)- (ENG V	6
1203CC	(TANCREDO NEVES)-CAM	4
0234C0	(VL R BARBOSA)-ENG V	3
0319V0	GRANDE CIRCULAR 2	6
0330I0	(RODOVIARIA) CIRC R2	5
S001I0	IGUATEMI - COMERCIO	5
TOTAL	15	66

Tabela 2.9

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS NO MERGULHÃO SUL

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0304I0	(BOM JUA) - BARRA	2
0521C0	(BROTAS)-COMERCIO R1	2
1130I0	(CABULA 6)-ONDINA	6
1303C0	(CASTELO BRANCO)-CAM	4
1501C0	(CONJ PIRAJA I)-CAMP	3
0205C0	(MASSARANDUBA)-FORTE	6
1125C0	(NARANDIBA/DORON)-BA	3
1660CC	(PARIPE)- CAMPO GRAN	6
0222I0	(RUA DIRETA)-FAZ GAR	4
0233C0	(VL R BARBOSA)-ENG V	3
0318C0	GRANDE CIRCULAR 1	6
LP02C0	ESTACAO CAB-BARRA 1	6
S027I0	(RIBEIRA)-CAMPO GRAN	3
C104C0	ELEV.LACERDA-COMERC	3
TOTAL	14	57

Tabela 2.10

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS INTEGRADAS AO TREM OU AO METRÔ

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
0250	Estação da Calçada-R	5
0251	Estação Calçada-Ribe	9
0512	Engenho Velho de Bro	5
0517	Luis Anselmo-Lapa	4
0520	Cosme de Farias-Vale	6
1675	Base Naval/S. Tomé-Es	3
1676	Base Naval/Faz. Cout	6
1677	Alto da Gameleira/Fa	6
1678	Tubarão-Felicidade/L	6
1679	Alto de Coutos-Jardi	6
1680	Mirante de Periperi-	6
1681	Periperi-Estação de	6
1682	Nova Constituinte-Es	6
1683	Rio Sena/Bariri-Esta	6
1684	Alto de Santa Terezi	6
1685	Ilha Amar./Conj. Bahi	6
1686	Plataforma/S. João do	6
1688	Boa Vista Lobato-Est	6
1806	Est. Pirajá-Est. CAB/I	4
1808	Est. Pirajá/Sete de A	3
1809	Est. Pirajá/Jd. N. Espe	3
1810	Est. Pirajá/Canabrava	4
1811	Est. Pirajá/N. Brasília	5
1812	Sao Caetano-Estacao	3
1813	Boa Vista Sao Caetan	3
1814	Cabula VI-Estacao Re	4
1815	Engomadeira-Terminal	3
1816	Bom Jua-Terminal do	3
1817	Alto de Coutos-Termi	10
1818	Arenoso-Terminal do	5
1819	Base Naval/S. Tome-Te	7
1820	Sao Goncalo do Retir	5
1821	Tancredo Neves-Termi	5
1822	Paripe-Terminal do R	4
1823	Saboeiro-Terminal do	7
1824	Fazenda Coutos-Termi	5
1825	Vista Alegre-Termina	4
1826	Valeria-Terminal do	4
1827	Cabula VI-Terminal d	12
1828	Boa Vista S. Caetano-	3
1829	Boca do Rio-Terminal	15

LINHA	NOME	FREQUENCIA (on/h)
1830	Conj. Marback-Termina	12
1831	Vila Laura/L. Anselmo	3
1832	Engomadeira-Terminal	5
1833	Jd. Sto. Inacio/Mata E	5
1834	N. S. Resgate-Terminal	3
1835	Narandiba/Doron-Term	12
1836	Pernambues-Terminal	12
1837	Sao Caetano-Terminal	5
1838	Santa Monica-Termina	5
1840	Alto do Peru-Termina	2
1841	Capelinha-Terminal d	4
1842	Campinas de Brotas-E	12
1843	Daniel Lisboa-Estaca	12
1844	Vale do Matatu-Estac	6
1845	Terminal do Abacaxi-	6
1849	Estacao Plataforma-E	8
1850	Estacao Plataforma-B	10
1851	Estação Plataforma-P	6
1852	Alto do Cabrito-Esta	2
1853	Nova Constituinte-Es	3
1854	Boa Vista do Lobato-	4
1855	Mirante de Periperi-	6
1856	Alto S. Terezinha-Es	7
1857	Conjunto Pirajá-Esta	7
1858	Periperi-Estação Pla	5
1859	Alto de Coutos-Estaç	5
1860	Rio Sena-Estação Pla	6
1863	Estacao da Lapa-Barr	8
1864	Estacao da Lapa-Fede	8
1865	Estacao da Lapa-Hosp	6
1866	Estacao da Lapa-Grac	12
1867	Estacao da Lapa-Ondi	6
1868	EST. PARIPE/EST. PLAT-	8
1869	EST. PARIPE-PITUBA	4
1870-1	EST. PARIPE - AEROPOR	3
1871	EST. MUSS-EST. PIRAJÁ	6
1872	EST. MUSS-EST. PIRAJÁ	4
1873	Estacao da Calçada-B	6
1874	Massar./R. Direta/Uru	6
TOTAL	41	224

2.3. CONCLUSÕES

Após a consolidação do modelo operacional proposto, há uma redução de cerca de 44% no volume de ônibus no sentido norte e de cerca de 26% no sentido sul. Além disso, o mergulhão absorverá cerca de 42% do volume de ônibus no sentido norte e 29% no sentido sul, aliviando tanto a R. Conceição da Praia quanto a Lad. da Montanha / Av. Carlos Gomes tanto na alternativa 1 quanto na alternativa 2, como mostra a Tabela 2.11 a seguir

Tabela 2.11

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR QUADRO COMPARATIVO HORA PICO DA MANHÃ

Local	Situação Atual		Alternativa Mergulhão	
	Nº Linhas	Frequência (on/h)	Nº Linhas	Frequência (on/h)
R. Conceição da Praia (Ascensor Lacerda)	65	278	22	91
Mergulhão Sentido Norte	0	0	15	66
Subtotal Sentido Norte	65	278	37	157
Av. Carlos Gomes	58	265	31	139
Mergulhão Sentido Sul	0	0	14	57
Subtotal Sentido Sul	58	265	45	196

Analisando os carregamentos das linhas de ônibus, podemos observar que praticamente não houve alteração com relação à diferença entre o total de passageiros que entra e sai da sub área da Cidade Baixa. A redução de cerca de 2.600 pass/h na alternativa 1 e cerca de 2.500 pass/h na alternativa 2, tanto no total de entrada quanto no de saída indica que passageiros que atravessavam a área, passarão a utilizar outras linhas. Houve apenas um rearranjo entre os eixos de acesso, como mostra a Tabela 2.12. Isto indica um melhor aproveitamento da oferta de transporte, com lotações médias dos ônibus mais elevadas.

Tabela 2.12

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR CARREGAMENTO NA HORA PICO DA MANHÃ (pass/h)

Local		Situação Atual	Alternativa 1	Alternativa 2
Av. da França (Fuzileiros)	Entrada	13.701	12.833	12.833
	Saída	4.243	4.233	4.247
Túnel Américo Simas	Entrada	7.299	7.014	6.954
	Saída	6.751	6.239	6.273
Av. do Contorno (Basilica)	Entrada	10.538	9.148	8.813
	Saída	72	932	972
Lad. da Montanha	Saída	5.942	3.444	3.370
Ascensores (Lacerda e Gonçalves)	Entrada	1.844	1.817	1.435
	Saída	1.948	1.602	1.155
Ascensor Castro Alves	Entrada	0	0	465
	Saída	0	0	514
Ascensor Baía Marina	Entrada	0	0	362
	Saída	0	0	26
Total	Entrada	33.382	30.812	30.862
	Saída	18.956	16.450	16.557
	Diferença	14.426	14.362	14.305

Nota: Entrada ou Saída na região do Comércio

Praticamente não há diferença entre os totais de embarque e desembarque de passageiros na região do Comércio. Houve apenas uma pequena redução no total de transferências realizadas na região, porém a diferença entre o total de embarques e desembarques manteve-se constante, como mostra a Tabela 2.13.

Tabela 2.13

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR EMBARQUES E DESEMBARQUES NA HORA PICO DA MANHÃ (pass/h)

Local		Situação Atual	Alternativa 1	Alternativa 2
Embarques	Inicial	981	981	981
	Transferência	1.796	1.443	968
	Total	2.777	2.424	1.949
Desembarques	Final	15.540	15.533	15.188
	Transferência	1.795	1.444	968
	Total	17.335	16.977	16.156
Diferença (Desembarques-Embarques)		14.558	14.553	14.207

Nota: Embarques ou Desembarques na região do Comércio

Mesmo com a reformulação do sistema, alguns pontos de parada continuaram a merecer cuidados especiais por apresentarem volumes elevados de embarques de passageiros combinados a alto volume de ônibus. Para proceder-se uma análise mais eficaz deste problema, foram feitas simulações para a hora de pico da tarde quando acontecem os picos de embarque de passageiros.

Esta análise foi feita para dois locais em específico: (i) pontos de parada da Av. Carlos Gomes; (ii) ponto de parada da Av. Miguel Calmon (Pça. Mal. Deodoro).

A alternativa adotada para a solução do problema foi o escalonamento de pontos. O critério utilizado para agrupar as linhas foi o seguinte:

- ✓ Agrupar linhas com destinos semelhantes (ou pelo menos parte deles);
- ✓ Equilíbrio na divisão das frequências dos ônibus;
- ✓ Equilíbrio na divisão dos embarques de passageiros.

No decorrer do estudo a SMTU/STP (a partir de 30/10/2002) implantou um esquema de escalonamento de pontos na R. Carlos Gomes, transformando-os em sete pontos desde a Pça. Castro Alves até o Campo Grande. Decidiu-se então, proceder a um novo escalonamento para a situação futura, tendo este como referência. A divisão proposta manteve a divisão atual entre os pontos 1 e 2 (para as linhas remanescentes) e o restante das linhas (linhas novas) foram alocadas em cada um dos pontos, procurando agrupá-los por semelhança de itinerários. Assim sendo, a R. Carlos Gomes que contava com 7 pontos, terá 4 pontos como mostra a Tabela 2.14.

A Tabela 2.14 mostra a relação de linhas selecionadas para cada um dos grupos e a estimativa de embarques na hora pico da tarde referente ao ponto 2.

Tabela 2.14

**PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
ESCALONAMENTO DE PONTOS NA R. CARLOS GOMES**

ATUAL	PROPOSTA
1-Igreja Universal	1 - Grupo A
2-Defronte Almax	1 - Grupo B
3-Hotel Fenix	excluído
4-Night Club	2 - Grupo A (remanejado)
5-Livraria Vozen	2 - Grupo B (remanejado)
6-Jovasos	3
7-Casa D'Itália	4

Tabela 2.15

**PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
ESTIMATIVA DE EMBARQUES NA HORA PICO DA TARDE E
RELAÇÃO DE LINHAS DO PONTO 2 - GRUPOS A E B**

GRUPO DE LINHAS	LINHA	FREQUENCIA (on/h)	EMBARQUES (pass/h)
GRUPO A	201	4	69
	210	3	61
	302	3	11
	329	5	15
	336	6	173
	342	4	76
	516	5	15
	720	3	87
	1203	4	16
	1218	3	26
	1335	9	213
	S017	5	144
	SUBTOTAL	54	906
GRUPO B	103	7	21
	220	4	146
	313	6	26
	321	6	23
	411	3	27
	425	2	51
	523	2	14
	601	5	90
	603	6	0
	605	4	46
	918	4	1
	1505	4	46
	S001	5	48
	S002	5	6
	S004	3	0
	S011	2	22
	S022	5	6
	LP01C0	6	0
	LP04C0	7	126
	SUBTOTAL	85	699
TOTAL		139	1.605

A Tabela 2.16 mostra a relação de linhas por grupo no ponto de parada da R. Miguel Calmon (Pça. Mal. Deodoro).

Tabela 2.16

**PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO DE LINHAS R. MIGUEL CALMON - GRUPOS A E B**

GRUPO DE LINHAS	LINHA	FREQUENCIA (on/h)
GRUPO A	0201V0	4
	0205C0	6
	0220V0	4
	0302V0	3
	0304V0	2
	0321V0	6
	0408V0	3
	0416C0	6
	0419C0	6
	0425V0	2
	0720I0	3
	0807V0	6
	1241V0	2
	1243C0	2
	1322V0	2
	1381V0	2
	1382C0	1
	1501C0	3
	1505C0	4
	1525C0	2
	1607C0	6
	LP04C0	7
	SUBTOTAL	81
GRUPO B	C101C0	4
	C104C0	3
	LP01C0	6
	0209I1	2
	0230I0	1
	0344C0	4
	0523C0	2
	1117C0	9
	1126C0	3
	1130V0	6
	1306CC	6
	1336C0	9
	1438C0	2
	LP03C0	3
	0234C0	3
	S021C0	3
	S027V0	3
	SUBTOTAL	69
TOTAL		150

3. PLANO DE MOBILIDADE

Os maiores definidores das soluções viárias propostas para este **Plano de Mobilidade da Área Central de Salvador** foram : (i) o **Concurso Público Nacional Arquitetura e Urbanismo – Praça Visconde de Cayru**, que propõe a implantação da “passagem subterrânea” ligando a Av. da França à Av. do Contorno, margeando o Mercado Modelo, segregando os fluxos de veículos e pedestres, (ii) o **Concurso Público Nacional em Duas Etapas Arquitetura e Urbanismo do Largo Dois de Julho**, priorizando a circulação de pedestres numa ampla requalificação do uso das praças Dois de Julho e Duque de Caxias, (iii) o **Estudo do Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central**, que propõe a utilização do leito ferroviário por veículos de menor porte (VLT – Veículo Leve sobre Trilhos) integrando a orla da Baía de Todos os Santos ao meio urbano e acessando a Área Central, (iv) o **Projeto de Valorização da Rua Chile**, que propõe principalmente, alterações no atual sistema de circulação da região, visando a valorização do acesso à área histórica da Pça da Sé / Pelourinho; (v) o **Plano de Diretrizes Urbanísticas para Áreas de Influência do Metrô de Salvador**, o qual analisa as condições urbanísticas do entorno de todas as estações da primeira linha do Metrô de Superfície de Salvador, para sua adequada inserção no meio urbano dessas regiões; (vi) o **PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador**, que apresenta uma série de diretrizes para toda a cidade de Salvador e mais diretamente interferindo com este estudo, preconiza para a área central tradicional do município novas ligações verticais e travessias de pedestres em desnível; (vii) o **Projeto da Via Náutica – Revitalização de Áreas Portuárias**, o qual prevê a revitalização da região adjacente à área portuária do centro de Salvador, em especial em seu trecho lindeiro ao chamado “Comércio”, na cidade baixa, através de um circuito hidroviário que ligará o Porto da Barra à Ribeira.

As intervenções proposta deverão ser implantadas em duas etapas, em função do custo das obras envolvidas. Estão previstas para a segunda etapa, as intervenções relacionadas às propostas de Estudo de Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central.

3.1. CIRCULAÇÃO GERAL

Este plano de circulação foi concebido considerando as propostas dos projetos existentes para a área de estudo, definida para este trabalho, com o intuito de propor um único conjunto de intervenções para adequar as propostas dos projetos existentes para a área de estudo definida para a área Central de Salvador com ações como: (i) melhorias das condições de segurança e comodidade no caminhar dos pedestres; (ii) redefinição da circulação, com mudança do sentido do tráfego em determinadas vias; (iii) tratamento do transporte coletivo quanto à: implantação de um terminal de ônibus para linhas metropolitanas, faixa preferencial para ônibus, novos pontos de parada e escalonamento de pontos; (iv) revisão dos locais para estacionamento, pontos de táxi, baias para embarque e desembarque de passageiros e carga e descarga de mercadorias.

As propostas foram elaboradas sobre o espaço viário existente (vias e passeios / calçadas), não envolvendo desapropriações (exceção à nova via de ligação entre a Av. Carlos Gomes e a R. do Faísca, que envolveu desapropriação de um imóvel).

3.2. PARÂMETROS BÁSICOS

O plano de circulação proposto, procurou soluções nas mesmas diretrizes dos planos e projetos considerados e já citados, ou seja, o pedestre sendo o principal definidor das propostas.

Considerou também, particularidades da cidade como a passagem do “Trio Elétrico”, evento que acontece principalmente no carnaval e utiliza duas vias inseridas na área de estudo deste plano de circulação: Av. Carlos Gomes e Av. Sete de Setembro.

A seção mínima nas vias, pelas quais o “Trio Elétrico” transita, deve apresentar 9,0 m, portanto as propostas de geometria viária nas mesmas devem respeitar esta condição.

Este plano de circulação apresenta seções tipo variando conforme a característica física dos diversos trechos da área de estudo. Adotou-se: (i) largura típica das faixas de rolamento igual a 3,5 m para autos; (ii) faixa para estacionamento com 2,0 m; (iii) sempre que possível e necessário aumento das calçadas.

As seções foram definidas de acordo com as necessidades detectadas, de forma a atender os volumes de tráfego observados nas horas-pico.

3.3. UNIFILARES ESPECÍFICOS

Serão apresentados neste item, os esquemas unifilares de circulação propostos para os **automóveis, ônibus** (municipais, metropolitanos, circulares e turismo), **caminhões** e **pedestres**, nos seus principais deslocamentos.

A proposta de circulação baseou-se, conforme comentado anteriormente, nos projetos existentes e considerou também os volumes veiculares apresentados nas vias.

Adotou-se para esse estudo os volumes veiculares apresentados nas pesquisas de campo realizadas para o Estudo do Transporte Internacional da Região Suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central (nov/99) e para o Plano de Circulação do Campo Grande (jun/98).

Para atualização dos dados das pesquisas, efetuou-se uma pesquisa expedita, em junho de 2002. Esta pesquisa foi realizada em 32% dos pontos pesquisados em novembro/99, num intervalo de 15 minutos na hora pico da tarde. A figura 3.1 ilustra a localização dos pontos pesquisados.

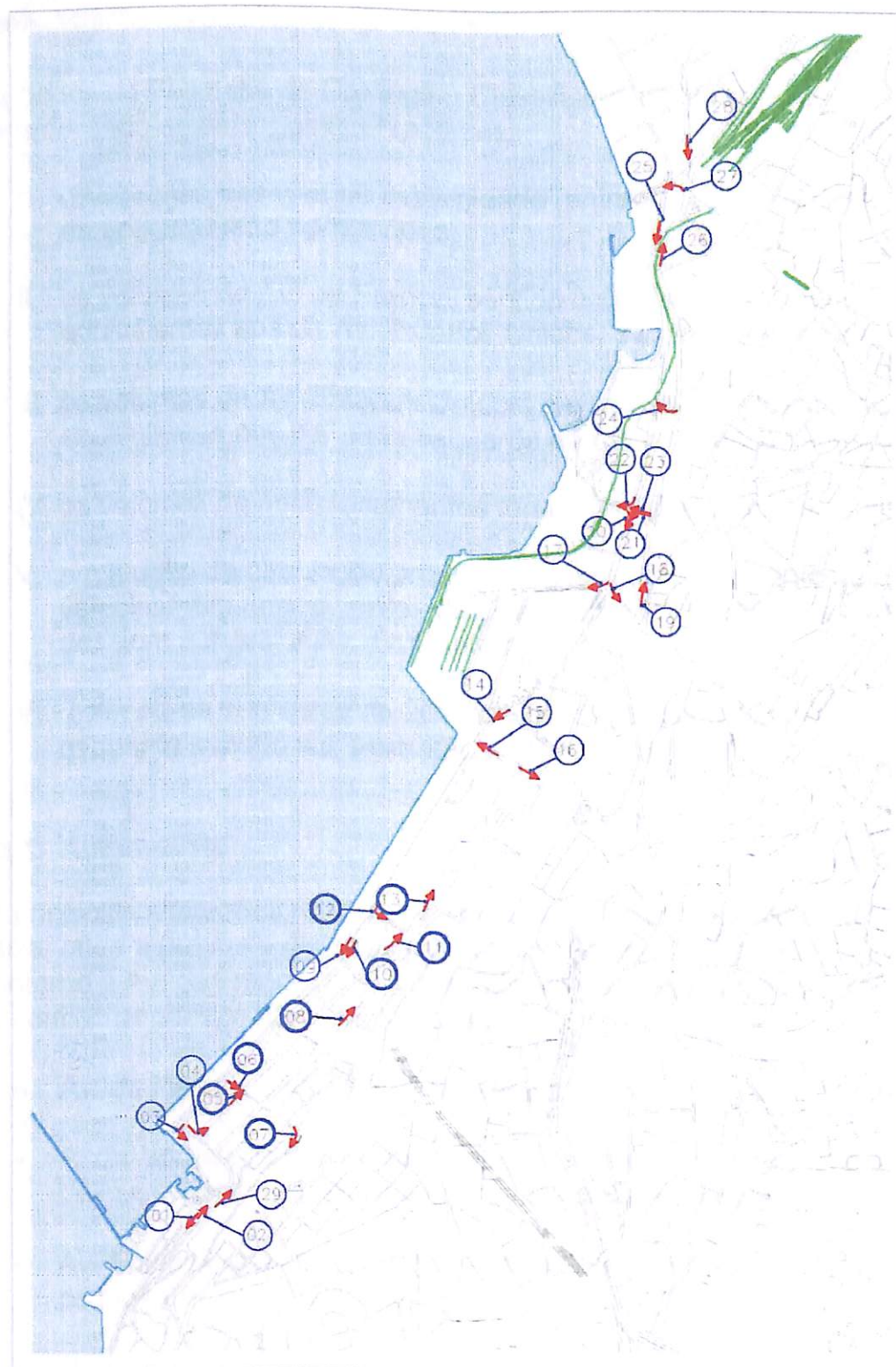


Figura 3.1
Localização dos Postos de Contagem de Tráfego

LEGENDA
→ SENTIDO DA CONTAGEM
○ POSTO DE CONTAGEM PARA A VIA EM SENTIDO CONTRÁRIO

As tabelas 3.1 e 3.2 apresentam respectivamente a tabulação das contagens de tráfego das pesquisas realizadas em nov/99 e jun/02. A tabela 3.3 apresenta a relação entre as contagens de tráfego das duas pesquisas.

A comparação dos dados das pesquisas mostrou que os volumes veiculares não apresentaram alterações significativas de crescimento ou queda e, portanto, a utilização dos mesmos, para este estudo, é pertinente.

Tabela 3.1

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RESUMO DA TABULAÇÃO DAS CONTAGENS DE TRÁFEGO - HPT - 23/11/99

POSTO DE CONTAGEM	HORA PICO TARDE	AUTOS	TÁXI E VANS	ÔNIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
5	16:45 - 17:00*	83	37	51	1	172	224
6	16:45 - 17:00*	104	26	0	3	133	137
7	17:00 - 17:15*	42	14	46	1	103	150
8	17:00 - 17:15	220	42	39	6	307	354
10	17:15 - 17:30	125	23	27	7	182	218
11	17:15 - 17:30*	134	29	52	2	217	272
12	18:45 - 19:00	240	10	2	23	275	307
13	18:45 - 19:00*	405	37	42	19	503	570
29	16:15 - 16:30	73	13	0	1	87	88

Tabela 3.2

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RESUMO DA TABULAÇÃO DAS CONTAGENS DE TRÁFEGO - HPT - 27/06/02

POSTO DE CONTAGEM	HORA PICO TARDE	AUTOS	TÁXI E VANS	ÔNIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
5	16:35 - 16:50*	73	26	45	1	145	191
6	16:35 - 16:50*	92	13	4	7	116	129
7	16:55 - 17:10*	45	14	41	2	102	146
8	17:00 - 17:15	260	40	52	6	358	418
10	17:15 - 17:30	106	18	27	13	164	208
11	17:20 - 17:35*	114	15	43	4	176	224
12	18:45 - 19:00	187	13	8	15	223	251
13	18:55 - 19:10*	308	19	65	18	410	498
29	16:15 - 16:30	65	17	4	2	88	95

Tabela 3.3

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
RELAÇÃO ENTRE AS CONTAGENS DE TRÁFEGO POR CATEGORIA

POSTO DE CONTAGEM	HORA PICO TARDE	AUTOS	TÁXI E VANS	ÔNIBUS	CAMINHÕES	TOTAL	TOTAL EQUIVALENTE
5	16:35 - 16:50*	0,88	0,70	0,88	1,00	0,84	0,85
6	16:35 - 16:50*	0,88	0,50	-	2,33	0,87	0,94
7	16:55 - 17:10*	1,07	1,00	0,89	2,00	0,99	0,97
8	17:00 - 17:15	1,18	0,95	1,33	1,00	1,17	1,18
10	17:15 - 17:30	0,85	0,78	1,00	1,86	0,90	0,95
11	17:20 - 17:35*	0,85	0,52	0,83	2,00	0,81	0,83
12	18:45 - 19:00	0,78	1,30	4,00	0,65	0,81	0,82
13	18:55 - 19:10*	0,76	0,51	1,55	0,95	0,82	0,87
29	16:15 - 16:30	0,89	1,31	-	2,00	1,01	1,07

* - Intervalos próximos

Assim, segundo os seguintes critérios, determinou-se os volumes de tráfego nas vias, os quais estarão apresentados na sequência deste relatório.

Os dados da Pesquisa de Contagem Classificada de Veículos foram trabalhados considerando-se as seguintes hipóteses:

- I. os volumes das vias de extremidade (entrada / saída de uma região) foram mantidos da antiga versão para a nova;
- II. os volumes da Av. da França, sentido norte na situação proposta, ficaram equivalentes aos da Av. Estados Unidos, sentido norte na situação atual;
- III. os volumes da Av. Estados Unidos, sentido sul na situação proposta, ficaram equivalentes aos da pista esquerda da Av. da França sentido sul na situação atual;
- IV. os volumes de estacionamentos foram mantidos idênticos à situação atual;
- V. em função da circulação proposta, haverá um incremento de cerca de 200 veículos/hora, provenientes da cidade alta, utilizando a Lad. da Conceição e que desejam acessar a Av. do Contorno;
- VI. estimou-se que cerca de 200 veículos/hora que utilizam a Av. da França, pista esquerda sentido sul, passarão a utilizar a pista direita.

3.3.1. Automóveis

As principais alterações na circulação existente foram na região do Comércio / Cidade Baixa, onde a proposta de passagem subterrânea – “Mergulhão” – ligando a Av. do Contorno à Av. da França, com duplo sentido de direção, gerou a necessidade de inversão do sentido de tráfego na seguintes vias:

- Av. da França, pista esquerda, sentido Mercado Modelo, em função do “Mergulhão”;
- R. da Noruega, para receber o fluxo de veículos proveniente da Av. da França e que deseja acessar o túnel Américo Simas ou a Av. Jequitaia;
- Av. Estados Unidos, formando um binário com a Av. Miguel Calmon e balanceando os binários, formados nesta área;
- R. da Polônia e R. Holanda, criando um sistema de circulação independente nas duas áreas do Comércio: uma entre o Mercado Modelo e a Associação Comercial, outra entre a Associação Comercial e a região dos Fuzileiros;
- R. da Argentina, para acesso dos veículos provenientes do “Mergulhão”, sentido Mercado Modelo / Calçada à região do Comércio;

- R. da Espanha, para acesso ao “Mergulhão”, sentido Calçada / Mercado Modelo;
- R. da Suécia, pista direita, sentido Av. da França / Av. Estados Unidos, como opção de acesso à região do Comércio, para veículos provenientes do túnel Américo Simas e região da Calçada e principalmente para acesso dos ônibus das linhas metropolitanas ao terminal de ônibus proposto, o qual será comentado no item 3.3.2.

Na região da Cidade Alta, em função das propostas dos projetos: Lgo. Dois de Julho e Valorização da R. Chile, houve a necessidade das seguintes intervenções:

- “manter” a conversão à esquerda (Lad. da Montanha / R. Chile) utilizada durante a reforma do elevador Lacerda, facilitando a o acesso Cidade Alta x Pça da Sé;
- abertura de nova via, entre a R. da Força e a R. da Faísca, ligando a Av. Carlos Gomes e a R. da Faísca, para acesso ao Lgo. Dois de Julho, envolvendo desapropriação de um imóvel;
- inversão do sentido de tráfego na R. do Cabeça, trecho entre o Lgo. Dois de Julho e a R. do Sodré;
- transformação em calçadão na R. do Cabeça entre a R. do Sodré e a Av. Carlos Gomes;
- duplo sentido de tráfego na R. da Faísca no trecho entre a R. do Cabeça e a nova via citada acima;
- inversão do sentido de circulação do binário das ruas Chile e da Ajuda, para que o acesso à área histórica da Pça. da Sé / Pelourinho (entrada do centro histórico), seja valorizado;
- inversão do sentido de tráfego na R. do Tira Chapéu para balanceamento dos binários de tráfego nesta área;
- adequar a geometria viária entre a Pça da Sé e o Terreiro de Jesus, em função da nova circulação.

Foram ainda propostos:

- readequação do retorno da Av. Miguel Calmon, próximo ao Instituto Goethe, para criação de novo acesso ao Lgo. do Campo Grande;
- rotatória no cruzamento da Lad. do Gabriel com a Lad. dos Aflitos, para organizar os movimentos veiculares já executados neste local;

- abertura da ligação da R. Gabriel Soares / Av. do Contorno, sentido Barra, com necessidade de acerto de greide e talude em rocha, envolvendo custo de implantação elevado (alternativa);
- readequação geométrica na interseção da Av. do Contorno e R. Gabriel Soares, contemplando os movimentos de acesso à Av. do Contorno (sentido Barra), para os veículos provenientes da região do Lgo. Dois de Julho e retorno na Av. do Contorno, para os veículos provenientes do Mercado Modelo (alternativa);
- utilização da Trav. dos Democratas apenas para trânsito local, em função das suas condições físicas, garantindo o acesso aos lotes lindeiros;
- adequação geométrica da R. Manoel Vitorino (início da Lad. da Preguiça), para acesso / retorno às ruas Manoel Vitorino e Conceição da Praia, dos veículos provenientes da Av. do Contorno;
- bloqueio na pista direta do "Mergulhão", sentido Fuzileiros, à partir do local onde as pistas do "Mergulhão" nivelam-se com as pistas laterais a ele, evitando que os veículos desta pista acessem a R. Pinto Martins, gerando conflito com os veículos da via lateral comprometendo a segurança no local;
- adequação geométrica na Av. do Contorno / Pça. Irmãos Pereira, para permitir o acesso à Lad. da Preguiça e R. Manoel Vitorino;
- construção de acesso à Bahia Marina, na Av. do Contorno, sentido Mercado Modelo;
- criação de novo acesso ao Solar do Unhão através da Bahia Marina;
- adequação geométrica na esquina da R. do Forte de S. Pedro com a Lad. da Fonte, para melhor organizar o tráfego de veículos e pedestres no local;
- organizar fluxos veiculares na Av. Sete de Setembro no trecho entre R. do Forte de S. Pedro e R. do Politeama;
- utilização da Trav. Salvador Pires para o tráfego geral sentido Av. Carlos Gomes / Av. Sete de Setembro;
- sentido único de tráfego na Lad. da Preguiça, operando da Lad. do Sodré para a R. Visconde de Mauá;
- readequação geométrica na R. Direita da Piedade, nos seguintes trechos: entre as ruas do Politeama e Clóvis Spínola e entre as ruas São Raimundo e Salete, organizando os fluxos veiculares, visando a segurança dos usuários e a fluidez do tráfego;

- readequação geométrica da Lad. do Sodré, no trecho entre as ladeiras da Preguiça e da Montanha, em função da proposta de utilização desta via por uma linha de ônibus circular e pelo tráfego geral.

Este conjunto de intervenções está previsto para uma primeira etapa de implantação, respeitando os parâmetros necessários para a implantação do projeto do VLT.

Em uma segunda etapa estão previstos:

- construção de viaduto direcional ligando a Av. Oscar Pontes (sentido Mercado Modelo) ao viaduto de acesso ao túnel Américo Simas, facilitando o acesso ao túnel e decorrendo a inversão do sentido de tráfego na R. da Suécia;
- inversão do sentido de tráfego na Av. da França / Av. Oscar Pontes (pista direita, sentido Calçada), no trecho entre R. da Suécia e R. Frederico Pontes facilitando o acesso aos imóveis existentes;
- construção de viaduto complementar na saída do túnel Américo Simas (sentido Av. da França), permitindo acesso direto ao "Mergulhão" e Av. do Contorno;
- implantação de duplo sentido de direção na Av. Jequitáia, no trecho entre o túnel Américo Simas e R. da Suécia, permitindo acesso à região do Comércio (interna), para os veículos provenientes do túnel Américo Simas e, também, ao futuro terminal de ônibus proposto nesta região o qual será comentado no item 3.4.3 deste relatório.
- adequação geométrica na atual alça de saída do túnel Américo Simas, permitindo acesso direto a Av. Jequitáia nos sentidos Calçada e R. da Suécia e ao estacionamento proposto o qual será comentado no item 3.4.2 deste relatório;
- adequação geométrica na interseção R. da Suécia / Av. Miguel Calmon, para receber movimento veicular proveniente da Av. Jequitáia (duplo sentido).

Estão, portanto, comentadas as principais alterações feitas no atual sistema de circulação utilizado pelo automóvel. A figura 3.2 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto e os respectivos volumes veiculares nas vias.

3.3.2. Ônibus

A área em estudo é servida pelo transporte coletivo através de linhas municipais e metropolitanas, é também atendida por linhas circulares e, por se tratar de uma região que concentra pontos turísticos de grande atratividade, conta com ônibus de turismo.

Portanto, para cada um dos seguimentos citados, será apresentado a seguir, o esquema de circulação proposto.

✓ Ônibus Municipal

O atual itinerário dos ônibus das linhas municipais de Salvador, serve-se de vias inseridas na região em estudo, que se apresentam no limite de sua capacidade, principalmente a Av. Carlos Gomes.

Através de simulações feitas com o software *EMME/2*, e conforme comentado no capítulo 2, observou-se através do carregamento das linhas, que no trecho em estudo, poderia ser reduzido o número de ônibus / hora ofertados, atendendo a demanda de usuários de maneira satisfatória e melhorando as condições das vias.

Além disso, um dos principais objetivos do projeto da Pça. Cayru foi a segregação dos fluxos de veículos e pedestres, havendo assim a necessidade de reduzir o atual volume de ônibus existente na R. da Conceição da Praia (em frente ao Elevador Lacerda), e portanto, a necessidade de alterar o itinerário de parte das linhas que utilizam esta via, passando a utilizar o "Mergulhão", e portanto, minimizando o conflito pedestres x veículos.

Com base nestes fatos, e conforme orientações da SMTU/STP, houve alteração nos itinerários das linhas, para as adaptações necessárias ao presente estudo.

As principais intervenções quanto à nova circulação dos ônibus municipais estão relacionadas a seguir:

- utilização do "Mergulhão", para reduzir o atual volume de ônibus na Av. da Conceição da Praia;
- utilização do retorno proposto na Av. Reitor Miguel Calmon como opção de acesso ao Lgo. do Campo Grande;
- retorno operacional na R. da Suécia, reduzindo o número de ônibus / hora na região em estudo;
- acesso à região do Comércio / Lad. da Montanha, através da Av. Estados Unidos, a partir da R. da Suécia.

A figura 3.3 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.

✓ Ônibus Metropolitano

Atualmente os pontos finais das linhas metropolitanas de Salvador, são na Av. da França, próximo ao Mercado Modelo.

A redefinição da circulação, comentada no item 3.1, fez com que estes pontos deixassem de existir, havendo a necessidade de se propor um local para terminal dos ônibus metropolitanos.

Como opção para a implantação do terminal, propôs-se o estacionamento público existente na confluência das avenidas Estados Unidos e Miguel Calmon, com localização e área compatíveis com o necessário para a implantação do terminal metropolitano.

Foi realizada em junho de 2002, uma pesquisa expedita, para verificar a ocupação dos ônibus provenientes da região do Mercado Modelo, na hora pico da tarde.

O local da pesquisa foi um ponto de parada de ônibus existente próximo ao local sugerido para a implantação do terminal metropolitano.

Em geral, o nível de ocupação dos veículos foi A ou B e estes níveis são assim considerados: um veículo tipo padron, com capacidade para transportar 135 passageiros apresenta os seguintes níveis de ocupação:

CÓDIGO PARA NÍVEIS DE OCUPAÇÃO	DESCRIÇÃO	Nº DE PESSOAS NO ÔNIBUS (aproximado)
A	Poucos assentos ocupados.	23
B	Assentos ocupados; Algumas pessoas em pé.	60
C	Todos os assentos ocupados; Meia lotação em pé.	75
D	Todo o ônibus lotado (em pé e sentado)	105
E	Ônibus superlotado Não se enxerga o outro lado do ônibus	115

Estes níveis apresentados significam que: os ônibus passavam com ocupação variando de 17% a 40%, ou seja, o fato de as linhas metropolitanas deixarem de ir até as proximidades do Mercado Modelo não implica em deixar de atender grande demanda de usuários e, portanto a localização para a implantação do futuro terminal é viável.

Assim as linhas metropolitanas irão acessar o terminal proposto, através da R. da Suécia e Av. Estados Unidos definindo o novo esquema de circulação das linhas metropolitanas na região do Comércio.

A figura 3.4 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.

✓ **Linhas Circulares**

Visando uma melhor acessibilidade à Área Central e o melhor atendimento dos usuários do transporte coletivo, a área de estudo aqui contemplada, irá contar com três linhas circulares, assim distribuídas: (i) linha Cidade Alta (existente), (ii) linha Cidade Alta / Cidade Baixa e (iii) linha Cidade Baixa (propostas).

As linhas circulares deverão operar com veículos tipo micro – ônibus, em função das condições físicas de parte das vias que compõem seus itinerários (declividade acentuada e seção reduzida) e também pelas características das baias propostas para ponto final destas linhas, as quais foram projetadas em função do espaço disponível no local onde adotou-se como o mais indicado para esta operação.

Assim, as linhas circulares são as seguintes:

Linha Pça da Sé – Lgo. Do Campo Grande: linha existente que circula entre a Pça da Sé e o Lgo. do Campo Grande, utilizando a Av. Carlos Gomes e Av. Sete de Setembro.

Linha Pça da Sé – Comércio: linha proposta, que irá atender os usuários da Cidade Alta / Cidade Baixa, utilizando a R. do Sodré e Lad. da Preguiça em seu itinerário e fazendo ponto final ao lado do futuro terminal das linhas metropolitanas.

Linha Fuzileiros – Mercado Modelo: linha proposta, que tem como principal função, complementar o percurso das linhas metropolitanas que atualmente fazem ponto final na Av. da França e que passarão a utilizar o terminal metropolitano proposto próximo à região dos Fuzileiros Navais.

A figura 3.5 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.

✓ **Ônibus de Turismo**

Estão inseridos na região ora em estudo, pontos turísticos de grande atratividade. O Mercado Modelo, na Cidade Baixa e Pça da Sé/ Pelourinho na Cidade Alta.

Parte dos turistas que visitam estes locais utilizam ônibus de turismo que, geralmente, transportam os turistas dos hotéis da cidade até estes pontos.

Foram previstos na área de estudo, locais para o estacionamento destes ônibus ou simplesmente para a operação de embarque/ desembarque de passageiros e que estarão comentados no item 3.4. Assim a circulação destes veículos será por vias que ligam seu ponto de origem aos locais propostos para o estacionamento dos ônibus.

A figura 3.6 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.

3.3.3. Caminhões

O enfoque deste item, foi dado para os caminhões que hoje fazem carga e descarga de mercadorias nas lojas de materiais para construção, existentes na R. Manoel Vitorino e que deverão ter sua acessibilidade ao local, garantida. Estas lojas são abastecidas de seus produtos através de caminhões de grande porte. Estes veículos encontram dificuldade em acessar a citada rua, devido à sua seção, que varia de 4,5m a 9,6m e atuais condições de circulação e geometria no local e dessa forma, utilizam a área ao lado da igreja de N. S^a. da Conceição da Praia, para suas manobras.

A maior parte destes caminhões chegam a este local provenientes da região do Porto de Salvador / Calçada, isto é, deverão utilizar o “Mergulhão” para acesso e saída do local. A circulação dos caminhões foi definida, também, em função dos raios de giro necessários para o tráfego destes veículos, garantindo a fluidez do trânsito.

O restante da área de estudo apresentou-se sem necessidade de intervenção na circulação existente.

A figura 3.7 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.

3.3.4. Pedestres

O pedestre é o foco principal das propostas apresentadas por este estudo, conforme comentado anteriormente.

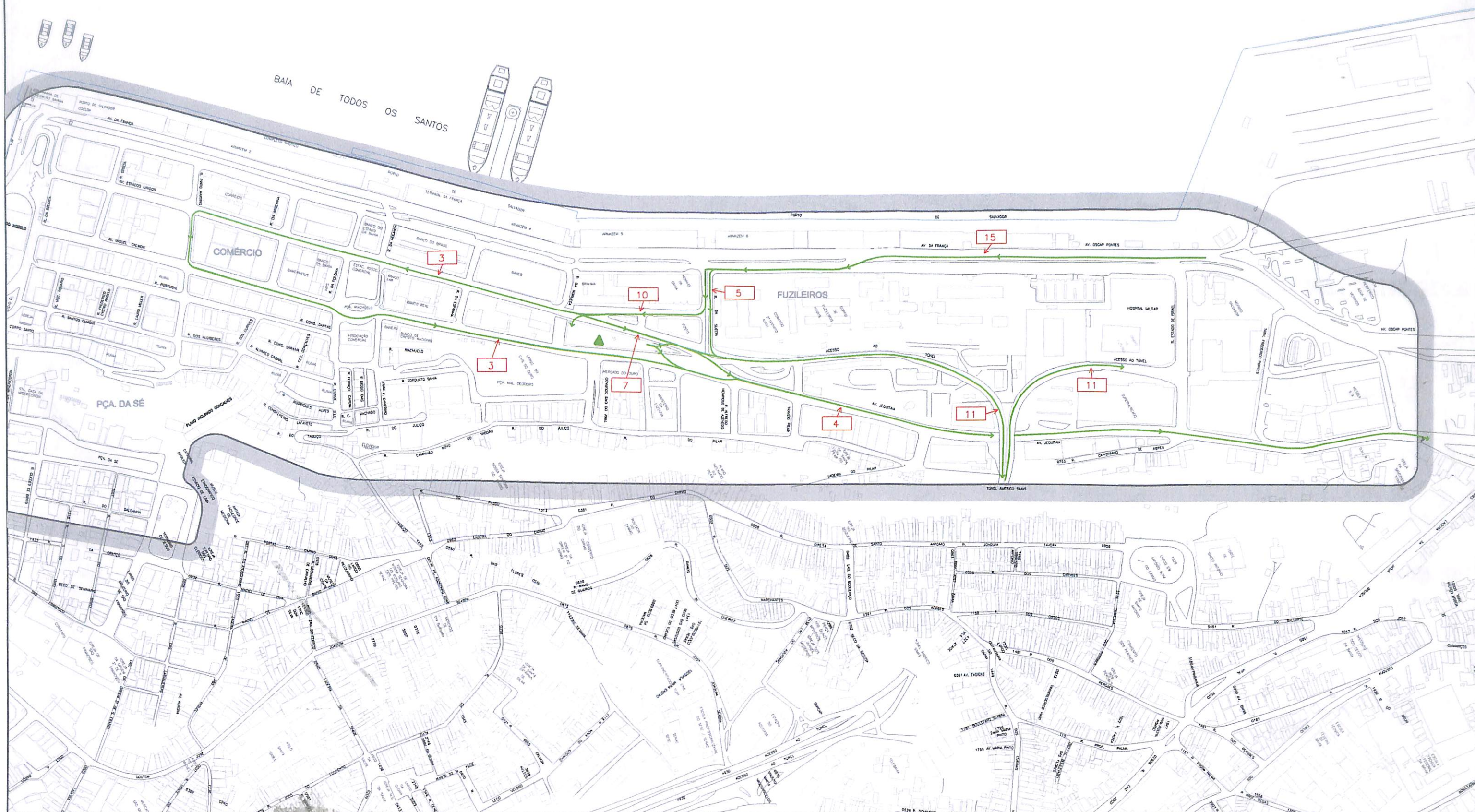
A sua segurança e comodidade são os objetivos visados nas soluções apresentadas.

Quanto à circulação, foi contemplada a ligação entre os principais pontos atrativos das viagens à pé, definindo-se os menores percursos para estas ligações.

Estes locais formam um conjunto composto por: (i) pontos turísticos (Pça da Sé/Pelourinho, Mercado Modelo), (ii) ascensores (Elevador Lacerda e Plano Inclinado Gonçalves) (iii) pontos de parada de ônibus, (iv) futuro Terminal Metropolitano.

A proposta de segregação dos fluxos veiculares e de pedestres (Projeto da Pça Cayru), somada a proposta de novos pontos de parada de ônibus e do terminal metropolitano, gera novas condições e interesses dos pedestres nos seus deslocamentos à pé, definindo assim a circulação dos mesmos, fazendo-se necessárias intervenções para garantia da sua segurança e comodidade, as quais serão comentadas no item 3.4 a seguir.

A figura 3.8 apresenta o esquema unifilar de circulação proposto.



LEGENDA:



CIRCULAÇÃO DO TRÁFEGO



FLUXO VEICULAR (VEÍCULOS EQUIVALENTES/HORA)



LIMITE ÁREA DE ESTUDO



SEPLAM-FMLF



ENGENHARIA DE TRÁFEGO E DE TRANSPORTES S/C LTDA

PROJETO:

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR

TÍTULO:

Esquema Unifilar de Circulação - Ônibus
Linhas Metropolitanas - Volume Hora Pico-Tarde

DATA:

MAIO/2003

ESCALA:

1:5000

NORTE:



REVISÃO:

1

FIGURA:

3.4



LEGENDA:

- CIRCULAÇÃO DO TRÁFEGO
- - - CIRCULAÇÃO DO TRÁFEGO - "MERGULHÃO"
- 1320 FLUXO VEICULAR (VEÍCULOS EQUIVALENTES/HORA)
- E 1320 ESTACIONAMENTO
- LIMITE ÁREA DE ESTUDO



PROJETO:	PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR			
TÍTULO:	Esquema Unifilar de Circulação - Caminhão			
	Volume Hora-Pico-Tarde			
DATA:	MAIO/2003	ESCALA:	1:5000	NORTE:
REVISÃO:	1	FIGURA:	3.7	

3.4. TRATAMENTOS ESPECÍFICOS

Será descrito neste item, o tratamento específico, ou seja, como foi analisado e o que foi proposto para os principais itens que compõem este estudo: pedestres, veículos parados e transporte coletivo.

3.4.1. Pedestres

Para que o pedestre fosse devidamente atendido nas suas necessidades de deslocamento, foram criados dois grupos de intervenções. Assim o pedestre foi analisado quanto à sua **comodidade / conforto** e quanto a sua **segurança** (física), nos seus deslocamentos.

Quanto à comodidade / conforto, as intervenções estão direcionadas ao tratamento das calçadas, calçadas e galerias.

Quanto à segurança, o enfoque é para as travessias das vias.

✓ Calçadas – ampliações

A circulação dos pedestres, descrita no item 3.3.4, definiu os principais caminhamentos por eles efetuados.

Visando a comodidade do pedestre, foi proposto o aumento das calçadas nos locais em que se identificou o interesse do mesmo.

Estes locais apresentam atualmente grande número de pedestres e, geralmente, passeios insuficientes para acomodá-los gerando, portanto a utilização do leito carroçável para seus caminhamentos.

Assim, foram analisadas as seções das vias, nas quais seria necessário o aumento do passeio.

Esta análise consistiu em definir a possível ampliação dos passeios, de acordo com o espaço disponível na via e necessidades apresentadas no local, quanto ao uso do solo e demanda de tráfego.

As principais intervenções foram nos seguintes locais: na Av. Carlos Gomes, Av. Sete de Setembro, R. Chile, região entre a R. Pe. Vieira e Lad. da Praça, Av. Joana Angélica entre a R. Portão da Piedade e Lgo. da Piedade, R. Pedro Autran. Na região do Comércio, entre o Mercado Modelo e R. da Espanha (direção norte-sul) e entre Av. da França e Av. Miguel Calmon (direção leste-oeste).

✓ Calçadas – implantação

A implantação de calçadas esteve diretamente ligada aos locais com proposta de intervenções de maior porte, com alteração da geometria viária e conseqüentemente do entorno das vias.

Nestes locais, a proposta é de que os passeios apresentem dimensões que garantam a circulação dos pedestres de forma cômoda e segura.

Este tipo de intervenção deu-se em função das propostas já comentadas no item 3.3.1 deste relatório:

- Novo acesso ao Lgo. do Campo Grande;
- Projeto de reurbanização do Lgo. Dois de Julho;
- Projeto VLT (2ª etapa de implantação).

✓ Calçadas – rebaixo

As calçadas, ampliadas, implantadas ou existentes receberam um tratamento específico voltado ao deficiente físico, no sentido de garantir seus deslocamentos.

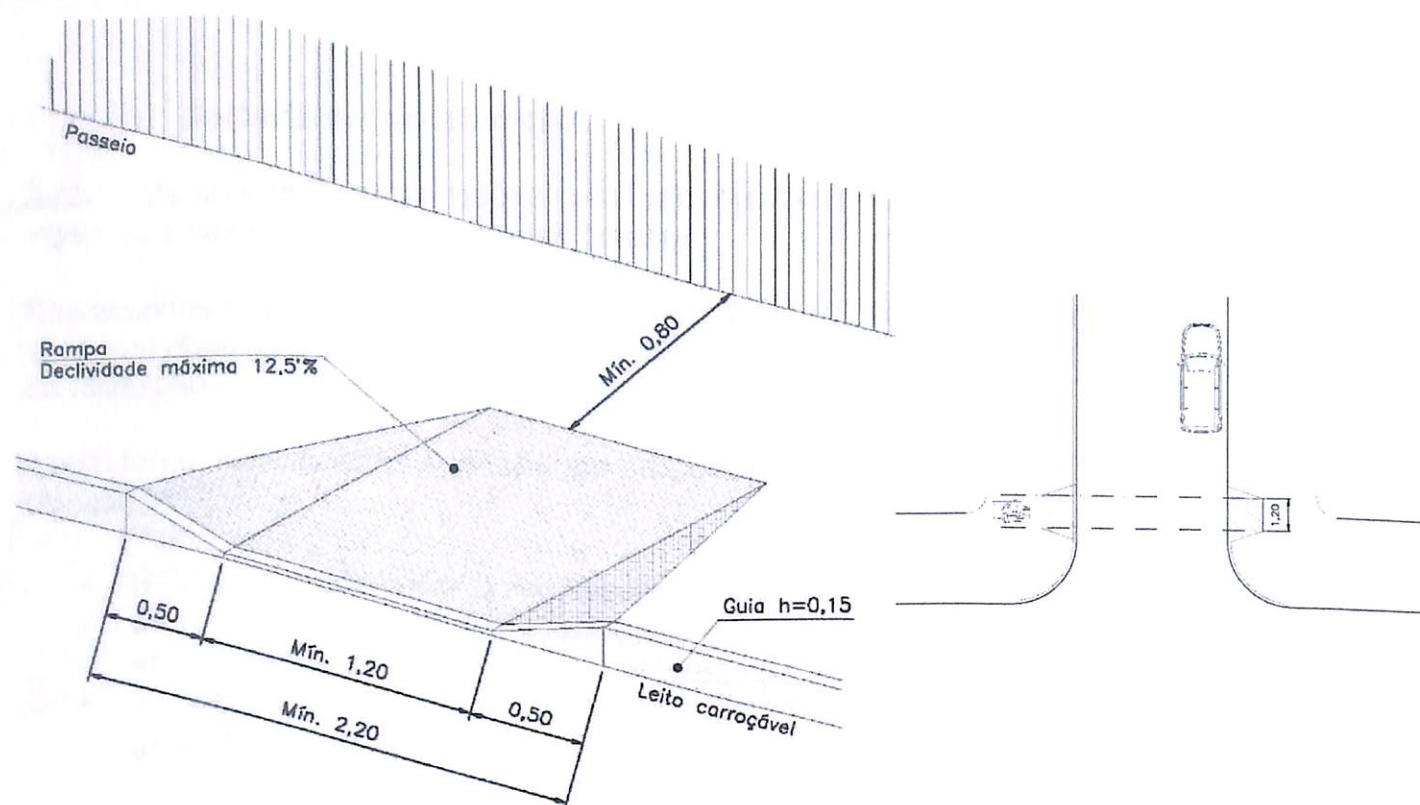
Assim, todas os passeios / calçadas deste estudo, estão ligados ao leito carroçável por meio de rebaixamentos de guias, com rampas nos passeios, as quais devem ser construídas junto às faixas de travessia de pedestre.

Adotou-se dois tipos de rebaixamento de guia, determinados em função da largura da calçada na qual será implantado.

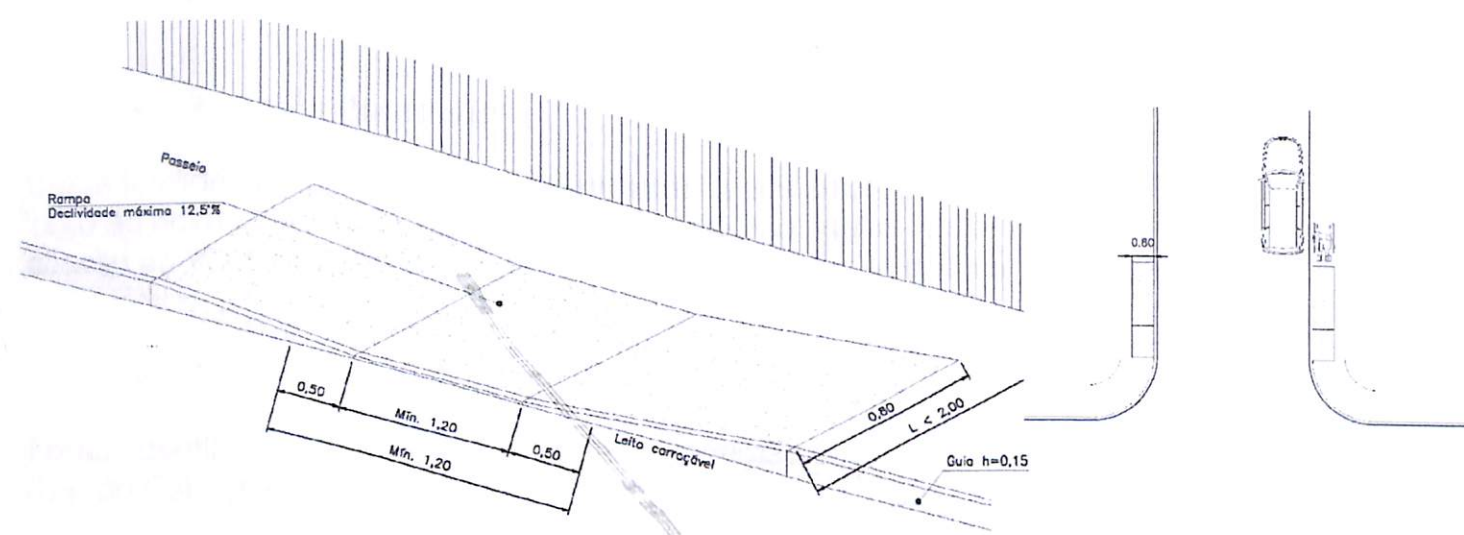
O tipo de rebaixamento que consta nas normas técnicas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), apresenta dimensões que permitem sua implantação em calçadas com 2,0 m de largura no mínimo, onde a rampa de acesso ao passeio é construída no sentido transversal ao mesmo.

Em calçadas com largura inferior a 2,0 m, adotou-se um tipo de rebaixamento onde o sentido da rampa é longitudinal à calçada, permitindo sua implantação em passeios com dimensões abaixo da citada.

O croqui 3.1 a seguir ilustra os dois tipos de rebaixamento de guia utilizados neste estudo.



Rebaixamento de guia para calçadas iguais ou acima de 2m.



Rebaixamento de guia para calçadas abaixo de 2m.

Croqui 3.1

PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR
ESQUEMA DE REBAIXO DE CALÇADAS

✓ Calçadas – existentes

A maior concentração de calçadas, na área de estudo, encontra-se na região do Comércio, e mais especificamente entre a Av. Miguel Calmon e R. Corpo Santo / R. Cons. Lafayette (direção leste-oeste), e R. da Bélgica e R. da Polônia (direção norte-sul).

Na Cidade Alta eles localizam-se, entre a Av. Carlos Gomes e a Av. Sete de Setembro, próximos ao Lgo. da Piedade.

Estes calçadas, foram analisados, quanto a sua atual utilização:

- ocupados por vendedores ambulantes e pedestres;
- ocupados por pedestres;
- espaços ociosos.

Esta análise permitiu novas propostas para estes espaços no sentido de melhor utilizá-los.

✓ Calçadas - implantação

A implantação de novos calçadas resume-se a três locais, todos na Cidade Alta, na região do Lgo. da Piedade.

Local 1: R. da Força, entre a Av. Carlos Gomes e o Lgo. Dois de Julho. Esta proposta pertence ao conjunto de intervenções proposto pelo Projeto do Lgo. Dois de Julho, o qual prioriza o pedestre, revendo toda a acessibilidade à região do Lgo. Dois de Julho e trabalhando seus espaços para tal finalidade.

Local 2: R. do Cabeça, entre a R.do Sodré e a Av. Carlos Gomes. Assim como a anterior, esta proposta pertence ao conjunto de intervenções proposto pelo Projeto do Lgo. Dois de Julho, o qual prioriza o pedestre, revendo toda a acessibilidade à região do Lgo. Dois de Julho e trabalhando seus espaços para tal finalidade.

Local 3: R. 21 de Abril, onde observa-se a seguinte situação:

- a posição do ponto de táxi próximo à Av. Sete de Setembro, exige manobras dos veículos na Av. Sete de Setembro, para estacionar no ponto;
- barracas de vendedores ambulantes, ocupando calçadas estreitas;
- considerável número de pedestres transitando por esta via;
- tráfego de veículos para acesso ao Edifício Lapa Empresarial.
- a proposta de implantação de calçada neste local se dá em função de melhor organizar este espaço e manter o uso predominante atualmente, ou seja, o trânsito de pedestres, com a necessidade das seguintes intervenções: (i) remanejar o ponto de táxi para a Av. Sete de Setembro; (ii) permitir o tráfego de veículos apenas até a entrada do Edifício Lapa Empresarial.

✓ **Calçadas - desativação**

A proposta de desativar calçadas está fundamentada nas análises quanto à utilização dos mesmos e neste caso, os calçados ociosos.

Nas vistorias realizadas por técnicos da TTC, além da ociosidade apresentada nestes espaços, observou-se também as dimensões destas vias (seção), para posterior proposta de utilização.

Assim foram identificados e receberam proposta para serem desativados os seguintes calçados:

- R. Visc. Rosário entre a Av. Miguel Calmon e a R. Portugal; abertura para o tráfego de veículos, facilitando a acessibilidade local e aumentando o número de vagas para estacionamento na região;
- R. dos Ourives entre a Av. Miguel Calmon e a R. Portugal, abertura para o tráfego geral, permitindo continuidade ao fluxo de veículos na R. da Argentina e facilitando o acesso à Lad. da da Montanha
- R. Riachuelo, reaproveitamento do espaço para estacionamento de motos ou ponto de moto boys;
- Beco Maria da Paz, desativar parte do calçamento, permitindo o acesso de veículos para operação de carga / descarga no trecho em que a seção da via apresenta dimensões suficientes para esta operação.

✓ **Rampa e Escadaria**

Coma finalidade de favorecer o caminamento dos pedestres, é proposta uma escadaria junto ao novo ponto de parada de ônibus, proposto na Av. Reitor Miguel Calmon, para acesso ao Viad. do Campo Grande, facilitando a acessibilidade à esta região.

✓ **Galerias**

Foram identificadas as seguintes galerias na região em estudo: no Beco Maria da Paz, na Rua do Cabeça e em trechos da Av. Carlos Gomes.

Os trechos de galeria, na Av. Carlos Gomes estão interrompidas por edificações que avançam seus espaços edificado sobre o alinhamento das galerias.

Geralmente estes "avanços" das edificações são: depósitos de lojas, loja de consertos de fogão, etc, ou seja, são locais que poderiam ser cedidos para dar continuidade às galerias existentes sem implicar em grandes desapropriações

Procurando aumentar o número de vagas de estacionamento na via, houve a proposta de tal intervenção, sendo necessário a desapropriação de aproximadamente seis imóveis na Av. Carlos Gomes.

Esta proposta incorporaria a faixa de calçada existente, no lado esquerdo (sentido Campo Grande), ao leito carroçável, passando a ser faixa para estacionamento e o pedestre utilizaria a galeria para seu caminamento.

Levada à discussão com a equipe técnica da SEPLAM, esta proposta foi descartada e, portanto as galerias permanecem conforme a sua atual situação.

✓ **Travessia de Pedestre - Normal com Semáforo**

Atualmente, na área de estudo deste trabalho existem três travessias de pedestres semaforizadas, ou seja, o semáforo existe apenas para a travessia do pedestre. Estes semáforos estão nos seguintes locais:

- Av. Sete de Setembro: na esquina com a Rua 21 de Abril e próximo ao retorno para Av. Carlos Gomes;
- em frente ao Elevador Lacerda.

Em função do elevador o fluxo de pedestres nestes locais estes semáforos serão mantidos por este estudo.

Além disso, sempre que possível, nas interseções semaforizadas, a travessia de pedestres foi prevista em locais onde a sua segurança estaria garantida. Foi proposta a implantação de gradil, canalizando o pedestre para uma travessia mais segura, na esquina da R. Forte de S. Pedro com a Av. Sete de Setembro.

✓ **Travessia de Pedestre - Normal sem Semáforo**

Nas interseções não semaforizadas está prevista a implantação de sinalização vertical de parada obrigatória para o motorista bem como a sinalização horizontal complementar com faixas para pedestre localizadas nos locais de maior segurança para os mesmos.

✓ **Travessia de Pedestre - Normal com Avanço de Calçada**

As travessias de pedestre com avanço de calçadas foram propostas, sempre que possível, com a finalidade de melhor acomodar o pedestre, aumentando a área de acumulação e, também, assegurando que o espaço previsto para a faixa de pedestre não seja ocupado indevidamente, como por exemplo, por veículos estacionados.

Este tratamento de avanço de calçada não pode ser aplicado em vias pelas quais transitam o "Trio Elétrico" conforme comentado no item 3.2 deste relatório, em função da necessidade de manter a seção mínima necessária, sem interferências físicas.

✓ **Travessia de Pedestre – Iluminada**

A deficiência de iluminação pública é uma das causas associadas aos atropelamentos, já que os pedestres ficam menos visíveis para os motoristas ao atravessarem a via.

A oferta de uma faixa bem iluminada na via faz com que as pessoas naturalmente a procurem, concentrando assim os trajetos de travessia em um único lugar mais seguro.

Assim, formam propostas, em locais com maior número de pedestres no período noturno, “travessia de pedestres iluminadas” as quais estão localizadas nas seguintes interseções:

- Av. Carlos Gomes: R. Horácio César x Trav. Salvador Pires e R. da Faísca x R. Pedro Autran;
- Av. Sete de Setembro: R. Horácio César x R. do Politeama, próximo à Pça. Barão do Rio Branco e no cruzamento da Av. Sete de Setembro com a R. do Paraíso.

✓ **Travessia de Pedestre – Elevada**

A travessia elevada tem como principal objetivo, reduzir a velocidade dos veículos que trafegam nas vias onde são implantadas e assim aumentando a segurança do pedestre.

Dois locais receberam proposta de travessia de pedestres elevada, ambos próximos ao Mercado Modelo.

Esta proposta consta do Projeto da Praça Cayru e foi mantida por este estudo.

A proposta de travessia elevada nestes locais deve-se ao fato da grande concentração de pedestres existente em frente ao Elevador Lacerda e ao Terminal de Barcas.

Nesta grande concentração, estão incluídos pedestres- turistas que pelo fato de geralmente não conhecerem o local e o comportamento das pessoas (motoristas), que ali convivem, devem contar com dispositivos de segurança.

✓ **Travessia de Pedestre - em Desnível**

As travessias de pedestre em desnível fazem parte das propostas do Plano de Diretrizes Urbanísticas para Área de Influência do Metrô de Salvador e têm por finalidade eliminar o conflito pedestres / veículos que ocorre nos locais com grande concentração de pedestres.

Este estudo analisou e manteve a proposta de travessia de pedestres em desnível em dois locais os quais apresentam elevado número de pedestres, que fazem a travessia do leito viário comprometendo a própria segurança e causando interferência na via, prejudicando a fluidez do tráfego.

As travessias em desnível foram propostas nos seguintes locais:

- Av. Joana Angélica, ligando a R. Coqueiros da Piedade à R. Portão da Piedade, onde o volume de pedestres aumentará significativamente com a chegada do metrô nesta região (estação Lapa);
- R. Chile, ligando a Lad. da Barroquinha ao ascensor proposto ligando a Pça Castro Alves à região do futuro terminal do VLT, junto à igreja de N. S. da Conceição da Praia.

3.4.2. **Veículos Parados**

Serão descritos neste item, os tratamentos específicos voltados aos veículos estacionados: pontos de táxi e operações de embarque/ desembarque de passageiros e carga/ descarga de mercadorias.

✓ **Estacionamento livre na via**

Em função do uso do solo lindeiro ou próximo algumas vias não apresentaram grande demanda por estacionamento.

Quando estas vias apresentam seção que comporte a(s) faixa(s) para o tráfego de veículos e o estacionamento dos mesmos foi permitido que nelas se estacione.

Estas vias não receberam sinalização, indicando a permissão do estacionamento, ou seja, quando não existe sinalização proibindo ou regulamentando o estacionamento na via, ele esta permitido.

Na área de estudo aqui contemplada, por se tratar da área central da cidade, estes locais estão limitados as vias próximas à encosta na região do Comércio e Av. Jequitiaia.

✓ **Estacionamento rotativo na via**

Conforme comentado anteriormente, a área central da cidade, concentra pólos atrativos de viagem em função das atividades de comércio, serviços, estudos, lazer e turismo oferecidos.

Estas viagens geram grande demanda por estacionamento nesta região.

As mudanças na circulação já comentados no item 3.3 geram mudança quanto aos locais oferecidos para estacionar e também quanto à oferta de vagas.

Esta mudança esta relacionada ao decréscimo de vagas oferecidas.

Na região do Lgo Dois de Julho, atualmente são oferecidos 280 vagas, com a implantação do projeto, este número passa para 68 vagas para autos, 7 para táxis e 7 para carga/descarga.

As ruas Areial de Cima e Areial de Baixo, por sua proximidade ao Lgo. Dois de Julho, apresentam veículos estacionados em toda a sua extensão. Esse estudo propõe a regularização destes estacionamentos.

Na região da Praça da Sé, são 81 vagas oferecidas atualmente e 39 vagas constantes no projeto de valorização da Rua Chile.

Na Cidade Baixa/ Comércio são aproximadamente 1.417 vagas atualmente passando para cerca de 935 vagas, sendo 71 vagas previstas para táxis, restando 867 para estacionamento.

As vias onde será oferecido o estacionamento rotativo estão devidamente sinalizadas, porém esta sinalização deverá receber, na fase de projeto executivo deste estudo, informações quanto a tempo de duração e horários dos estacionamentos.

✓ **Estacionamento na via – 90°**

O estacionamento à 90° permite o melhor aproveitamento do espaço a ser utilizado para esta finalidade uma vez que a largura da vaga é próxima à largura do veículo, aproximadamente 2,2 m, para autos pequenos e médios. As vagas posicionadas a 90° permitem o acesso / saída do estacionamento, pelo motorista, de maneira mais direta.

Por outro lado esse tipo de estacionamento só pode ser implantado em vias que apresentam seção com dimensões que permitam a manobra necessária para o acesso / saída da vaga, ou seja, a largura mínima da via destinada a este tipo de estacionamento, prevista para estacionamento de veículos pequenos e médios é de aproximadamente 14m.

Este estudo apresenta proposta de estacionamento a 90° nos seguintes locais:

- Lgo Dois de Julho, proposto pelo projeto de urbanização do Lgo Dois de Julho;
- Lad. da Montanha, próximo a R. Pinto Martins;
- R. Pedro A. Bandeira, próximo à Associação Comercial;
- R. da Espanha, entre a Av. da França e Av. Estados Unidos e entre a Av. Estados Unidos e Av. Miguel Calmon;
- Av. da França, entre R. da Noruega e R. da Suécia;
- Av. Estados Unidos, entre a R. da Bélgica e R. da Grécia.

✓ **Estacionamento na via – 45°**

Os mesmos comentários feitos para o estacionamento à 90° devem ser considerados para o estacionamento à 45°.

Neste caso a largura da via necessária para o estacionamento é de aproximadamente 12,0 m.

Este estudo apresenta proposta de estacionamento a 45° nos seguintes locais:

- R. Forte de São Pedro, entre a Lad. da Fonte e R. Politéia de Baixo;
- R. da Conceição da Praia, proposto pelo Projeto da Pça. Cayru;
- R. da Grécia, entre Av. Estados Unidos e Av. Miguel Calmon;
- R. Chile, entre R. do Tira Chapéu e Lad. da Praça.

✓ **Estacionamento fora da via**

Os estacionamentos fora da via ocupam edifícios garagens e lotes particulares ou públicos.

Estes estacionamentos foram cadastrados quanto ao endereço e números de vagas oferecidos.

Foram analisados quanto a sua acessibilidade e garantia da mesma, em função da mudança de circulação proposta.

O estímulo do estacionamento existente na Ladeira do Barris, eventualmente como edifício garagem é a proposta para maior oferta de vagas para o estacionamento na região do Lgo Dois de Julho, que conforme comentado, houve redução na oferta de vagas de estacionamento na via.

Aumentando a oferta de vagas de estacionamento fora da via, porém para uso exclusivo do IPAC, é proposto pelo Projeto de Valorização da Rua Chile o lote de estacionamento próximo a Lad. da Praça.

Na Cidade Baixa a área ocupada pelo estacionamento (zona azul) da Av Estados Unidos próximo a Rua da Suécia, que oferece 116 vagas será desativado em função da proposta de utilização desta área para a implantação do Terminal de ônibus Metropolitanos, conforme comentado no item 3.3.2 ônibus metropolitano.

O estacionamento (zona azul) existente na Pça. Irmãos Pereira terá acesso apenas através da R. Manoel Vitorino e Lad. da Conceição, em função da nova circulação proposta para o local.

Estão relacionados a seguir os endereços dos estacionamentos fora da via, existentes na área de estudo deste trabalho, com o respectivo número de vagas por eles oferecidas.

CADASTRO DOS ESTACIONAMENTOS		
CIDADE ALTA		
Nº	ENDEREÇO	Nº DE VAGAS
1	Lgo. Do Campo Grande	43
2	R. do Politeama	23
3	R. Direita da Piedade	100
4	Estacionamento Periférico S. Raimundo	482
5	Av. Vale dos Barris	60
6	Av. Carlos Gomes, 991	17
7	Av. Carlos Gomes	13
8	Av. Carlos Gomes	16
9	Av. Carlos Gomes	40
10	R. Tuiuti	28
11	Av. Carlos Gomes	25
12	Av. Carlos Gomes / Av. Sete de Setembro	40
13	Av. Sete de Setembro	17
14	Av. Sete de Setembro, 774	75
15	R. Direita da Piedade	15
16	R. Direita da Piedade	16
17	R. Direita da Piedade	25
18	Lad. Dos Barris, s/ nº	200
19	R. Direita da Piedade	21
20	Lgo. Do Mucambinho	15
21	Av. Carlos Gomes, 646 / Lgo. Dois de Julho	224
22	R. da Faísca, 5	17
23	Av. Carlos Gomes, 354	425
24	Av. Carlos Gomes, 222	34
25	Av. Carlos Gomes / R. do Sodré	80
26	R. das Vassouras	15
27	R. do Saldanha	20
TOTAL		2.086

CADASTRO DOS ESTACIONAMENTOS		
CIDADE BAIXA		
Nº	ENDEREÇO	Nº DE VAGAS
28	Av. do Contorno	40
29	Av. do Contorno	60
30	Pça. Visconde de Cayru, s/ nº	52
31	Av. da França, 2	204
32	Av. da França, s/ nº	267
33	Av. Miguel Calmon, 40	35
34	R. Santos Dumont, 4	20
35	R. Visconde Rosário	20
36	R. Portugal / R. Santos Dumont	30
37	Av. da França, 414	712
38	Av. Miguel Calmon	55
39	Av. Álvares Cabral, 11	30
40	R. do Juliço, 15	35
41	R. Toquato Bahia, 5	304
42	Av. Estados Unidos	280
43	R. Toquato Bahia	6
44	R. Toquato Bahia	25
45	Av. Estados Unidos	116
46	Av. Jequitaia	100
TOTAL		2.391

Dentre as propostas previstas para a segunda etapa de implantação, está o estacionamento para autos, próximo aos terminais do VLT e de ônibus propostos na região dos Fuzileiros Navais, facilitando a utilização do transporte coletivo

✓ **Pontos de Táxi – lado direito da via**

Em função da circulação proposta, os pontos de taxi estão assim apresentados: pontos existentes, pontos novos e pontos desativados.

Os novos pontos foram locados em função da demanda por este tipo de serviço e facilidade de acesso às principais vias e estão assim localizados:

- em frente ao armazém 5, para atender ao futuro terminal de navios de turismo, previsto no Projeto da Via Náutica;
- na Av. Estados Unidos (próximo a R. da Holanda), facilitando o acesso ao "Mergulhão";

- em frente ao Mercado do Ouro e na Av. Estados Unidos (próximo a R. da Noruega), para atender o futuro terminal de ônibus metropolitano;
- junto ao retorno próximo ao Mercado Modelo, sobre o "Mergulhão", para atender parte da demanda do Mercado;
- na Av. Sete de Setembro, em frente à Pça. do Relógio, remanejado da R. 21 de Abril, em função da proposta de calçada na mesma.

✓ **Pontos de Táxi – lado esquerdo da via**

Foram propostos pontos de táxi do lado esquerdo da via com a finalidade de localizá-los próximo à demanda e facilitando o acesso às principais vias do sistema viário que atende a região na qual o ponto está localizado.

O fato do veículo (táxi) estar do lado esquerdo da via, não implica em dificuldades para o embarque do usuário, pois a maior parte da frota de táxis da cidade é constituída por veículos de quatro portas, permitindo o embarque do passageiro através da calçada.

Estão relacionados a seguir os pontos de táxi, propostos do lado esquerdo da via:

- R. Chile, onde a maior concentração de usuários está do lado esquerdo da via;
- Av. Estados Unidos, próximo a R. da Polônia, facilitando o acesso ao "Mergulhão".
- R. da Bélgica e R. da Conceição da Praia, atendendo o usuário do Mercado Modelo.

✓ **Embarque e Desembarque de Passageiros**

Visando a segurança do passageiro e a fluidez do trânsito, foram propostos dois locais para a operação de embarque / desembarque de passageiros dos ônibus de turismo, próximos aos principais pontos turísticos da cidade e que estarão descritos no item 3.4.3 – pontos de parada de ônibus de turismo.

Estes locais são:

- R. das Vassouras entre R. Chile e R. da Ajuda, próximo a Pça da Sé / Pelourinho, propostos pelo Projeto de Valorização da R. Chile;
- Av. da França esquina com R. da Bélgica, próximo ao Mercado Modelo, propostos pelo Projeto da Pça. Cayru.

Foi previsto ainda, também pelo Projeto da Pça. Cayru, em frente a igreja de N. S. da Conceição da Praia, uma baia para embarque / desembarque de passageiros.

✓ **Carga e Descarga de Mercadorias – veículos de pequeno porte**

A operação de carga / descarga por veículos de pequeno porte, ou seja, o abastecimento dos estabelecimentos de comércio e serviços da região em estudo, deverá ser detalhada quanto a locais e horários para a prática desta atividade.

Este detalhamento se dará na fase de elaboração do projeto executivo deste estudo, quando deverão ser feitas vistorias com a finalidade de identificar os locais e determinar os horários mais adequados para este tipo de operação.

No Beco Maria da Paz, conforme comentado anteriormente, está previsto no trecho de maior seção desta via, local para carga / descarga de mercadorias.

✓ **Carga e Descarga de Mercadorias – veículos de grande porte**

A carga e descarga por veículos de grande porte, foi identificada na R. Manoel Vitorino, em função das lojas de materiais de construção existentes neste local e próximo à Pça Mal. Deodoro, onde se concentra o comércio de grãos e farinhas.

Na R. Manoel Vitorino, está prevista, conforme Projeto da Pça Cayru, área para este tipo de operação.

A região da Pça. Mal Deodoro encontra-se devidamente sinalizada, quanto aos locais destinados a esta finalidade.

✓ **Carga e Descarga de Mercadorias – valores**

A operação de carga / descarga de valores, quando não efetuada em locais reservados para esta finalidade dentro do estabelecimento ao qual se destina, deverá ser prevista na via, em frente ao acesso da edificação.

Na fase de elaboração do projeto executivo deste estudo, deverão ser feitas vistorias com a finalidade de identificar os locais e determinar os horários mais adequados para este tipo de operação.

3.4.3. Transporte Coletivo

Estará descrito neste item, o tratamento específico voltado ao transporte coletivo, o qual neste estudo, foi contemplado com: faixa preferencial para o transporte coletivo, terminal de linhas metropolitanas, pontos de parada com abrigo, sem abrigo e escalonados, bem como os pontos de parada dos ônibus de turismo e futuro terminal do VLT e ônibus previsto para a segunda etapa de implantação das propostas.

✓ **Faixas Preferenciais do Transporte Coletivo**

Com a finalidade de priorizar o transporte coletivo segregando o tráfego de ônibus do tráfego geral, este estudo propõe a implantação de faixa preferencial em três vias inseridas na área de estudo.

Através de simulações feitas com o *softwarwe* EMME/2, obteve-se o volume de ônibus/hora nas vias.

A Av. Carlos Gomes, Av. Miguel Calmon e Av. da França, apresentaram 139 on/h, 144 on/h e 105 on/h respectivamente, justificando a necessidade de tratamento preferencial para o transporte coletivo nestas vias.

Na Av. Carlos Gomes, a faixa preferencial deverá ser implantada em toda extensão da via, na Av. Miguel Calmon, da R. da Bélgica até o final da Pça. Mal. Deodoro e na Av. Estados Unidos, entre a R. da Suécia e R. da Argentina.

Estão previstos, trechos de ultrapassagem, na Av. Carlos Gomes e Av. Miguel Calmon, para melhor atender os pontos escalonados, os quais serão comentados no item – pontos de parada do transporte coletivo – Escalonados, na sequência deste relatório.

✓ **Terminal de Linhas Metropolitanas**

Conforme já descrito no item 3.3.2 – ônibus metropolitanos, houve a necessidade de se propor um local para a implantação do terminal dos ônibus metropolitanos.

A área proposta é o estacionamento existente na confluência da Av. Estados Unidos e Av. Miguel Calmon.

A implantação do terminal nesta área, resulta em cerca 180,0 m de extensão de plataforma para embarque / desembarque de passageiros e capacidade para receber 9 linhas de ônibus.

A entrada do terminal deverá ser pela Av. Estados Unidos e a saída pela própria Av. Estados Unidos ou Av. Jequitaia.

✓ **Pontos de Parada do Transporte Coletivo sem Abrigo**

Os abrigos nos pontos de parada têm a função de proteger o usuário de intempéries.

A implantação dos abrigos está vinculada ao espaço disponível nos locais em que serão implantados.

Neste estudo, apenas o ponto de parada proposto na Av. Carlos Gomes entre a R. da Força e a R. da Faísca, esta locado em local que não permite a implantação de abrigo.

Conforme comentado anteriormente, com a utilização do “Mergulhão” pelo transporte coletivo, surge a necessidade de pontos de parada no trecho subterrâneo. Estes pontos serão em baias específicas para a parada dos ônibus no “Mergulhão”.

✓ **Pontos de Parada do Transporte Coletivo com Abrigo**

Em função da circulação aqui proposta, o itinerário das linhas que circulam por vias que pertencem à área em estudo, foi alterado.

Parte dos ônibus, passarão a circular pela Av. da França (sentido Calçada) e, no sentido contrário ao que fazem atualmente, na Av. Estados Unidos.

Com a mudança no itinerário das linhas, houve a necessidade de se propor novos pontos de parada de ônibus.

Estão relacionados a seguir os locais propostos para receberem novos pontos:

- Av. Estados Unidos, próximo à R. da Espanha e em frente ao futuro terminal metropolitano;
- “Mergulhão”, nos dois sentidos da via, com baia para embarque / desembarque;
- Av. do Contorno, nos dois sentidos da via, próximo à Pça. Irmãos Pereira;
- R. José Gonçalves, utilizando área junto ao viaduto para implantação de cerca de três baias;
- Av. Reitor Miguel Calmon, próximo ao viaduto do Lgo. do Campo Grande, compatibilizando sua localização com os acessos do ICBA;
- Av. do Contorno, junto ao acesso proposto na Bahia Marina (sentido Mercado), conectado a um futuro elevador (alternativa A);
- rua próxima à Bahia Marina (sentido Mercado), com proposta de readequação geométrica para ser utilizada como baia para ponto de ônibus (alternativa B).

A localização dos pontos de parada propostos permite a implantação de abrigo para os mesmos, ou seja, os locais apresentam as dimensões necessárias para a sua implantação.

Além da circulação, o fato da distância entre os pontos de parada existentes ser considerada elevada para uma região central, determinou a proposição de criação de novos pontos de parada. Levada à discussão com a equipe técnica da SEPLAM, esta proposta foi descartada. Estão relacionados a seguir os locais propostos (descartados no projeto final) para receberem novos pontos.

- Av. Estados Unidos, próximo à R. da Argentina;
- Av. Miguel Calmon, próximo à R. da Bélgica e R. da Polônia.

✓ **Pontos de Parada do Transporte Coletivo – Remanejados**

Deverão ser remanejados dois pontos de parada de ônibus existentes na área de estudo.

Ponto 1- em frente ao elevador Lacerda - deverá ser remanejado para a calçada da R. da Conceição da Praia, em função da nova geometria viária no local, atendendo as linhas de ônibus que permanecerão na pista superior do "Mergulhão";

Ponto 2 - R. Leovigildo Filgueiras – ponto localizado do lado direito (sentido Federação), próximo à esquina com a R. João das Botas melhorando a capacidade viária do local.

✓ **Pontos de Parada do Transporte Coletivo – Escalonamento**

Através de simulações feitas com o software EMME/2, foram identificados os pontos de parada com maior concentração de usuários para efetuarem o embarque / desembarque nos ônibus.

Estes pontos de parada, com grande demanda de usuários foram desmembrados, passando a operar próximos, porém dividindo a demanda e agrupando conjunto de linhas com destinos semelhantes.

A metodologia utilizada para a proposta de pontos escalonados está descrita no capítulo 2, item 2.3.

Os pontos escalonados foram propostos nas seguintes vias:

- Av. Carlos Gomes;
- Av. Miguel Calmon (Pça. Mal. Deodoro).

✓ **Pontos de Parada de Ônibus de Turismo**

Conforme comentado no item 3.3 - ônibus de turismo - foram previstos locais para o estacionamento destes veículos, próximo aos principais pontos turísticos da região em estudo.

A proposta dos locais para a implantação de estacionamento dos ônibus de turismo seja ele, apenas para a operação de embarque / desembarque de passageiros ou para o estacionamento dos veículos após esta operação, teve como a finalidade, oferecer ao turista um local seguro e próximo do ponto de seu interesse bem como organizar o espaço viário visando a fluidez do tráfego nas vias.

Na Cidade Alta, o local (proposto pelo projeto de valorização da R. Chile) é um trecho da R. das Vassouras entre a R. Chile e R. da Ajuda, este local permite o acesso à pé à região da Pça da Sé / Pelourinho, um dos principais atrativos turísticos da cidade de Salvador. O local comporta dois ônibus estacionados simultaneamente, porém, o tempo de estacionamento do veículo deverá ser apenas para a operação de embarque / desembarque dos passageiros.

Na Cidade Baixa são dois os locais propostos: (i) Av. da França próximo à R. da Bélgica, (ii) Av. da França (sentido Mercado Modelo / Calçada), em frente ao Armazém 5.

O estacionamento da Av. da França com a R. da Bélgica, oferece 8 vagas e está localizado ao lado do Mercado Modelo, local muito procurado por turistas, permitindo ao mesmo acessar o Mercado sem grandes deslocamentos. Este estacionamento deverá operar apenas para embarque / desembarque de passageiros.

O estacionamento em frente ao armazém 5, comporta 7 vagas e por estar localizado a uma distância considerável dos locais de interesse do turista, deverá ser utilizado para o estacionamento dos ônibus que já efetuaram o desembarque dos passageiros.

No Solar do Unhão, se propõe a utilização do espaço junto à Bahia Marina, utilizado atualmente para o conserto de lanchas.

✓ **Terminais VLT e ônibus (2ª etapa de implantação)**

As áreas previstas para a implantação dos futuros terminais VLT e ônibus, estão localizadas na região dos Fuzileiros Navais, próximo ao túnel Américo Simas.

O terminal do VLT prevê área para estacionamento de trens (mangueira operacional).

A localização do terminal de ônibus, próximo ao terminal do VLT e ao estacionamento de autos, já comentado anteriormente, permite a integração entre modais de transporte nesta região.

✓ **Ascensores**

Com a função de novas opções de ligação entre a Cidade Alta e Cidade Baixa, para pedestres, são propostos pelo Plano de Diretrizes Urbanísticas para Áreas de Influência do Metrô de Salvador e pelo PDDU – Área Central dois novos ascensores ligando:

- a Pça. Castro à região prevista para receber o futuro terminal do VLT, junto à Igreja de N. S. da Conceição da Praia;
- a Av. do Contorno / Bahia Marina à travessa do Democrata / Lgo. Dois de Julho ocasionando: (i) diminuição do volume de usuários de transporte coletivo nos pontos de parada de ônibus da Av. Carlos Gomes, próximo ao Lgo. Dois de Julho; (ii) uso da Bahia Marina; (iii) melhoria do acesso local; (iv) melhor utilização da R. Visconde de Mauá, com eventual existência de mirantes e demais pontos atrativos.

3.5. Concepção Funcional

A concepção funcional do Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador, conforme já comentado resultou da análise dos projetos existentes para área de estudo.

Depois de analisadas, as propostas foram incorporadas a este plano ou revistas quanto à sua funcionalidade e discutidas com as equipes técnicas da SEPLAM, SMTU/STP, SMTU/SET, Concurso do Projeto da Pça Cayru, Concurso do Lgo. Dois de Julho.

Complementando as intervenções necessárias para este plano de mobilidade, soma-se um conjunto de propostas.

Para melhor entendimento e visualização das propostas que compõem este estudo, estão representados graficamente, em mapa escala 1:2000 e descritas as intervenções, as quais, por vezes estão ilustradas com fotos e seção tipo.

O mapa apresenta uma figura contendo a área de estudo deste trabalho. Nesta figura estão apresentadas as áreas contempladas pelos projetos existentes.

As áreas dos projetos foram identificadas com uma cor, bem como as propostas feitas por este estudo, conforme apresentado:

	Projeto Lgo. Dois de Julho
	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU Área Central
	Plano de Diretrizes Urbanísticas para a Área de Influência do Metrô de Salvador
	Projeto de Valorização da R. Chile
	Projeto VLT
	Projeto da Pça. Cayru
	Projeto da Via Náutica
	Proposta TTC

Assim, o texto que descreve a proposta está apresentado em forma de “etiqueta” a qual recebe a cor do projeto ao qual esta vinculada e um número que pertence ao intervalo numérico adotado por projeto, conforme segue:

PROJETO	INTERVALO NUMÉRICO
Lgo Dois de Julho	1 - 20
Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador PDDU	21 - 30
Plano de diretrizes urbanísticas para área de influência do metrô de Salvador	31 - 40
Valorização da R. Chile	41 - 60
Estudo do transporte intermodal da região suburbana de Salvador e seu Acesso à Área Central	61 - 70
Pça Cayru	71 - 100
Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador – Cidade Alta	101 – 150 e 200 - 205
Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador – Cidade Baixa	151 - 199

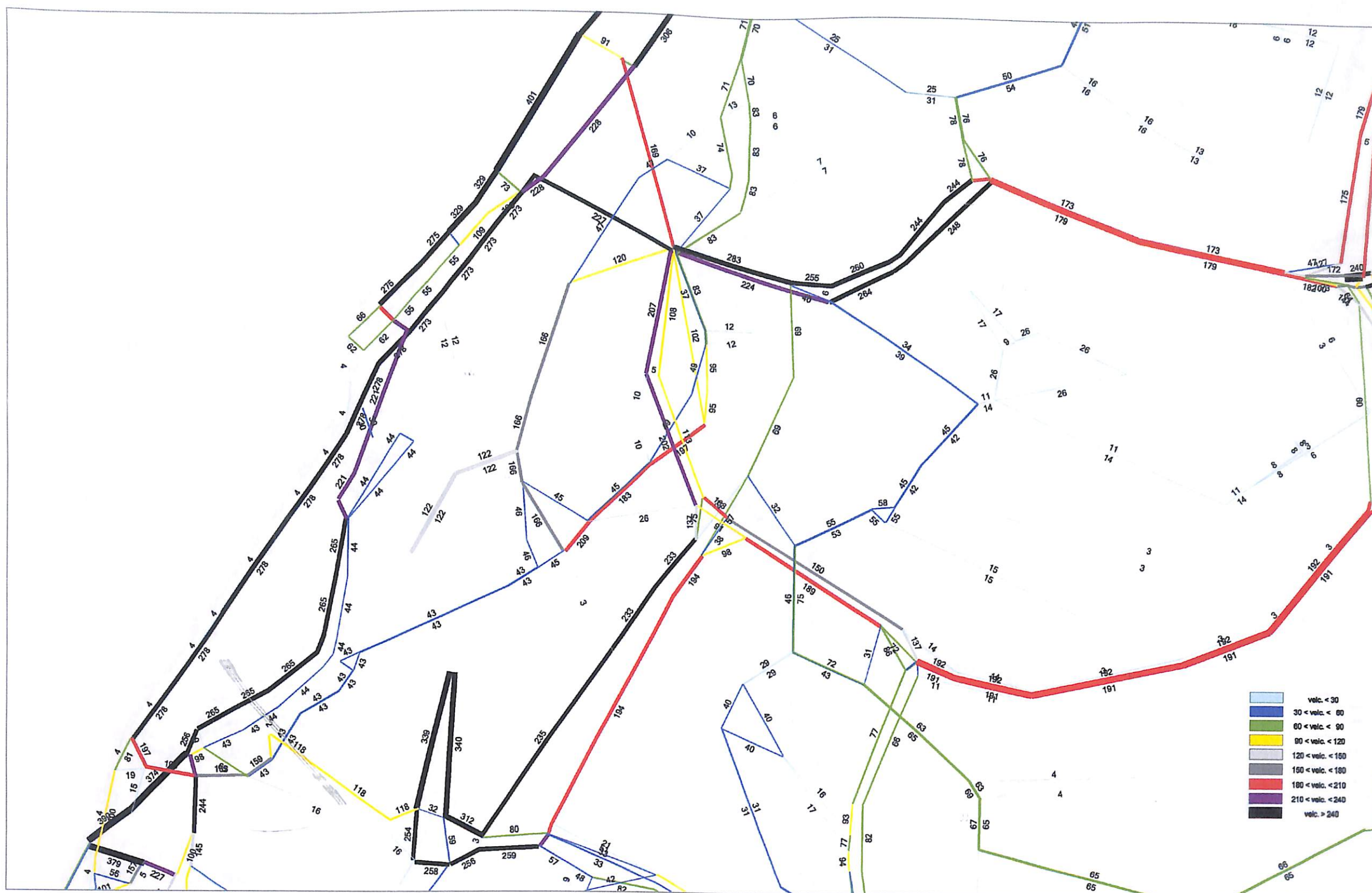
Está apresentado a seguir o mapa contendo o Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador.

ANEXO

❖ FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2

❖ ORIENTAÇÕES DA SMTU/STP E SEPLAM/FMLF

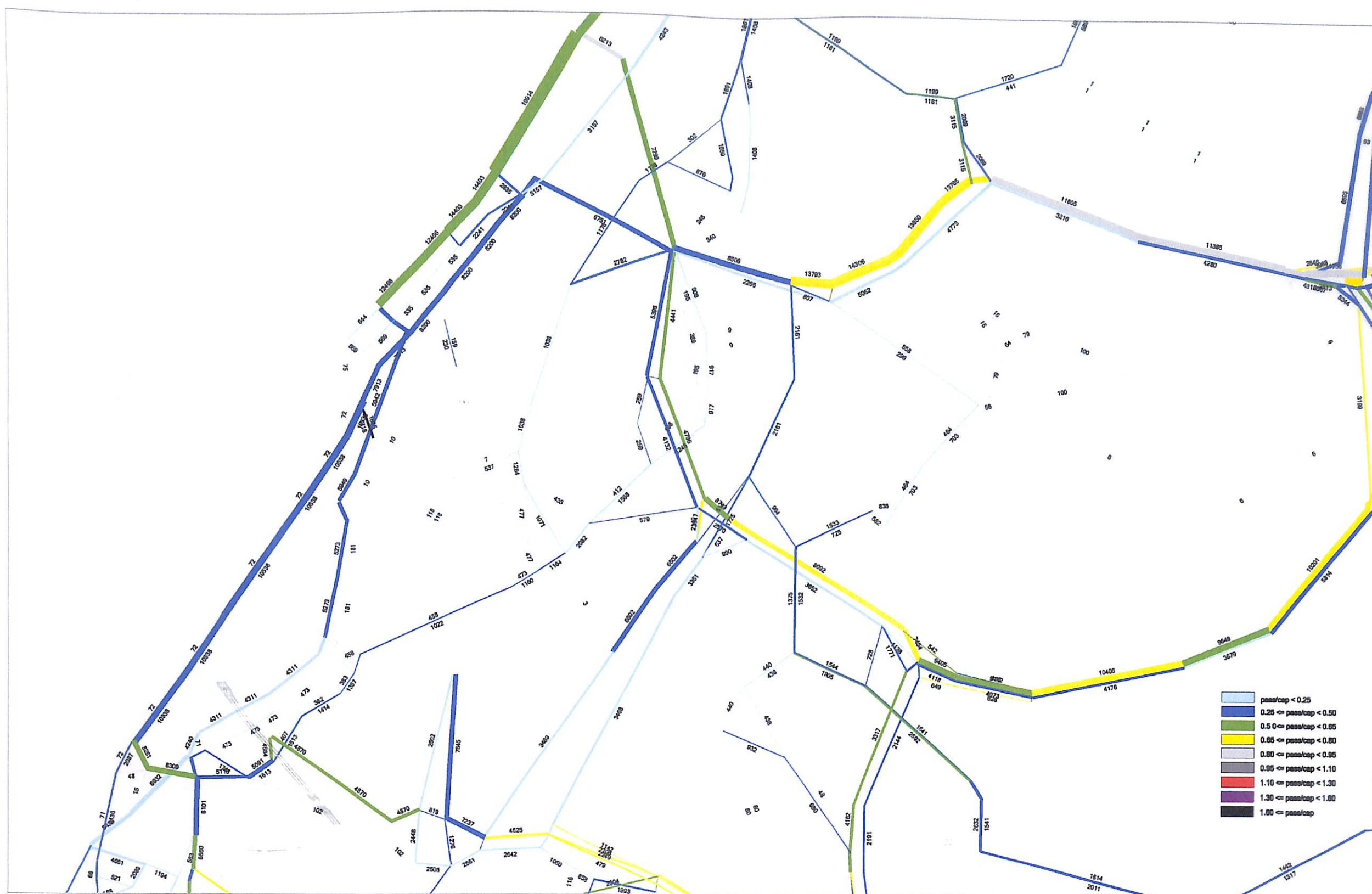
➤ FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 SITUAÇÃO ATUAL



SITUAÇÃO ATUAL
VOLUME DE ÔNIBUS NA HPM



SITUAÇÃO ATUAL
VELOCIDADE DOS ÔNIBUS NA HPM



SITUAÇÃO ATUAL
CARREGAMENTO NO TRANSPORTE COLETIVO HPM

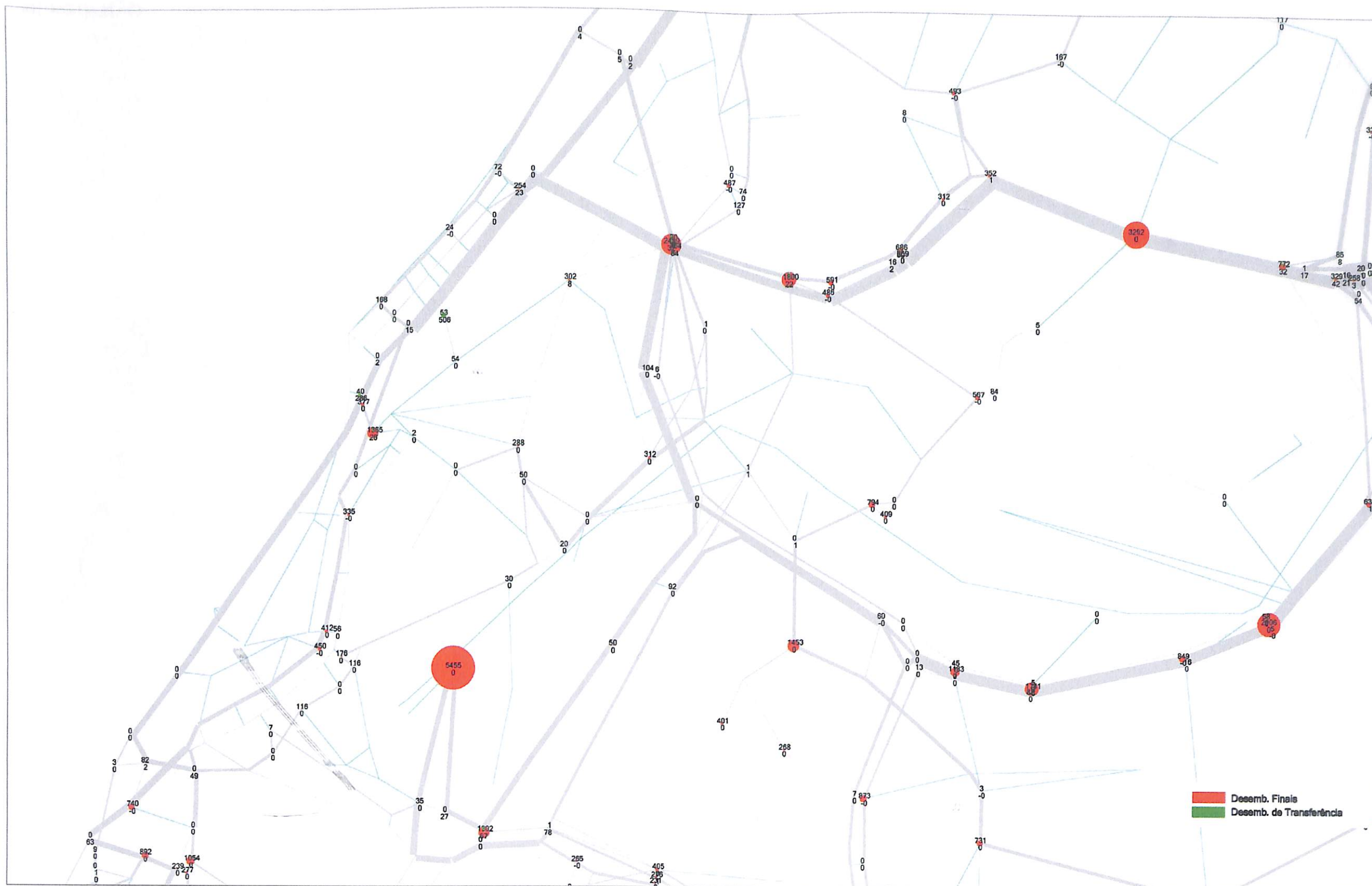


SITUAÇÃO ATUAL
VOLUME DE EMBARQUES INICIAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPM



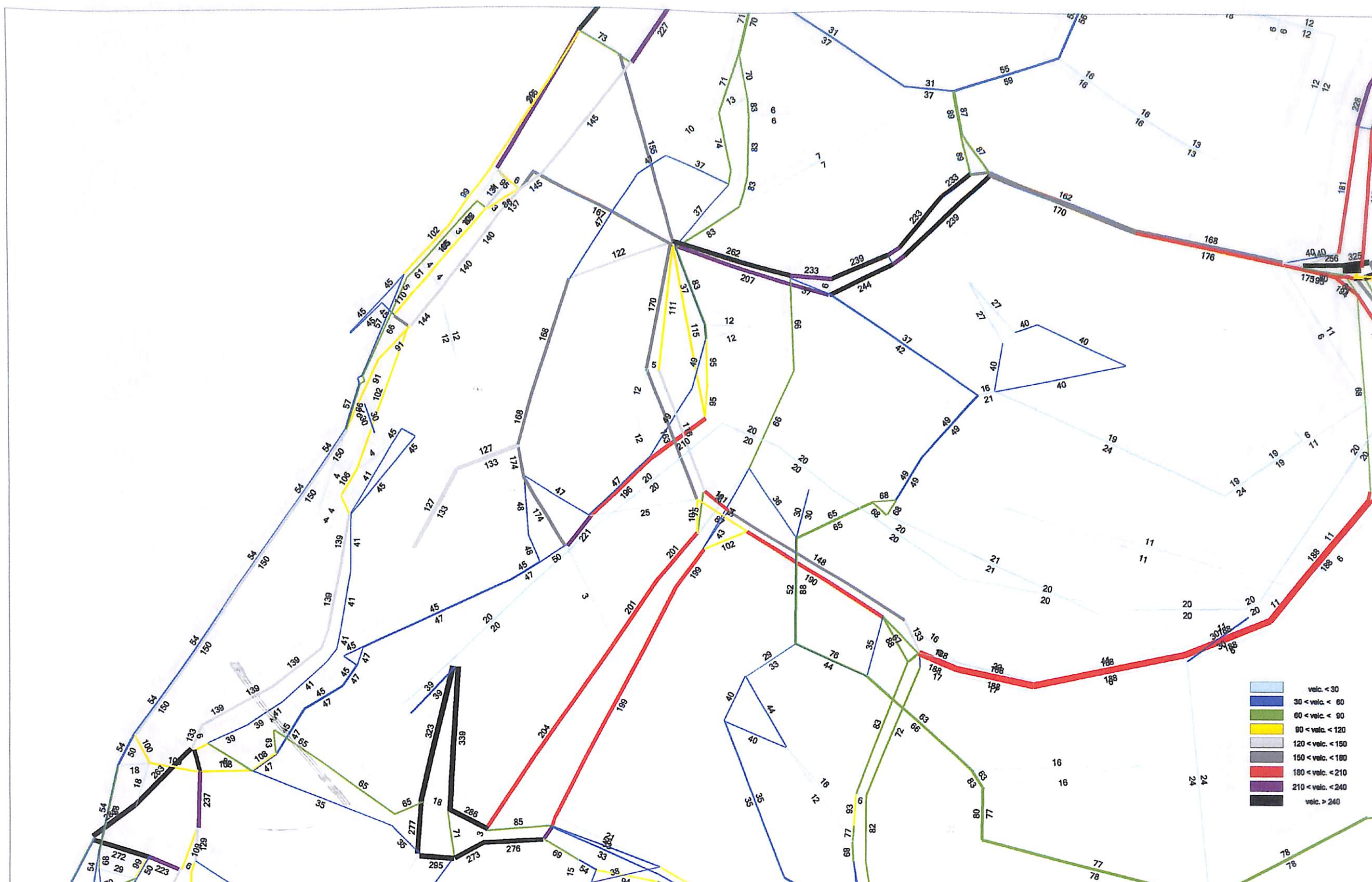
SITUAÇÃO ATUAL
VOLUME DE DESEMBARQUES FINAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPM



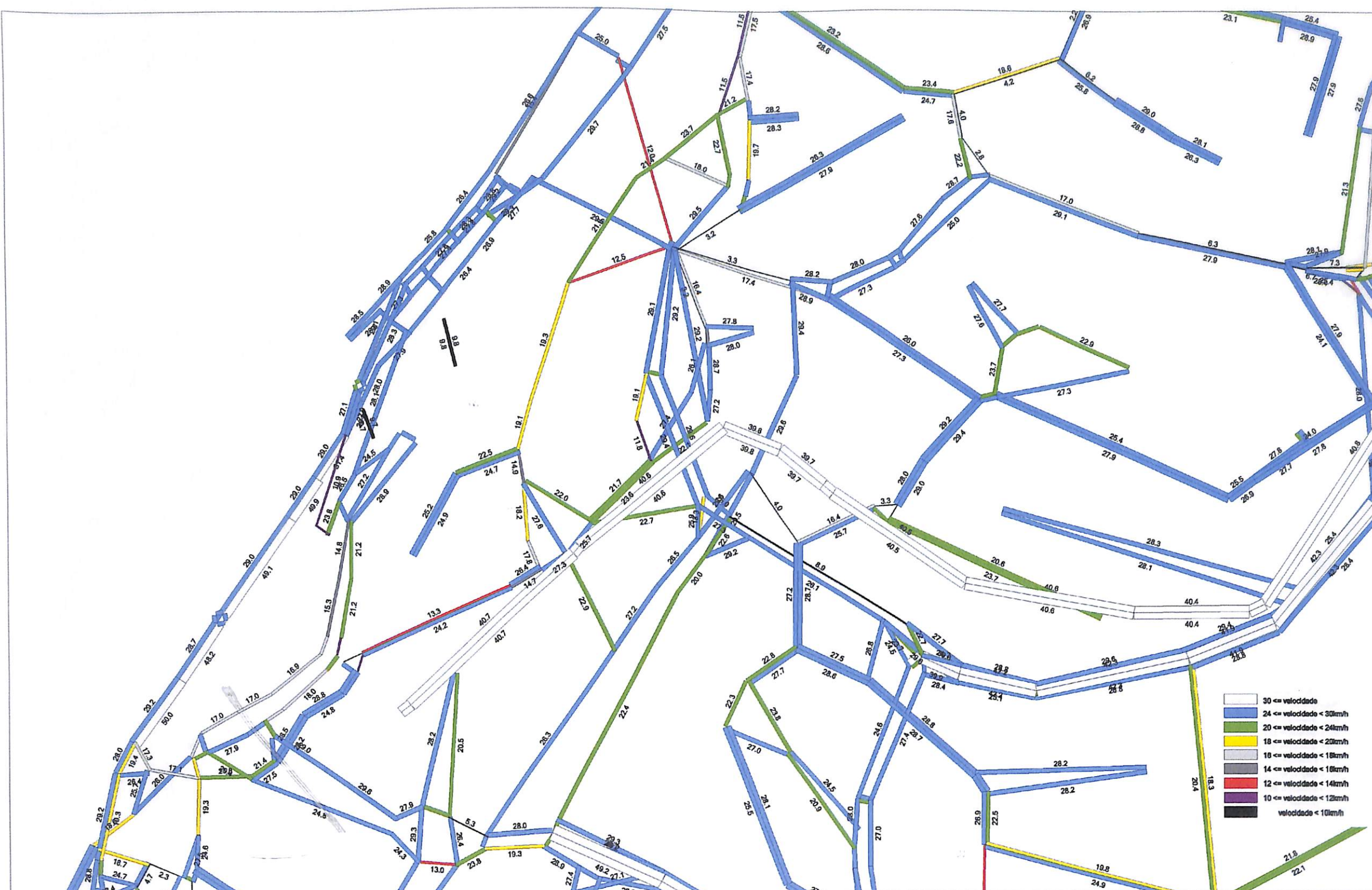


SITUAÇÃO ATUAL
VOLUME DE DESEMBARQUES FINAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPT

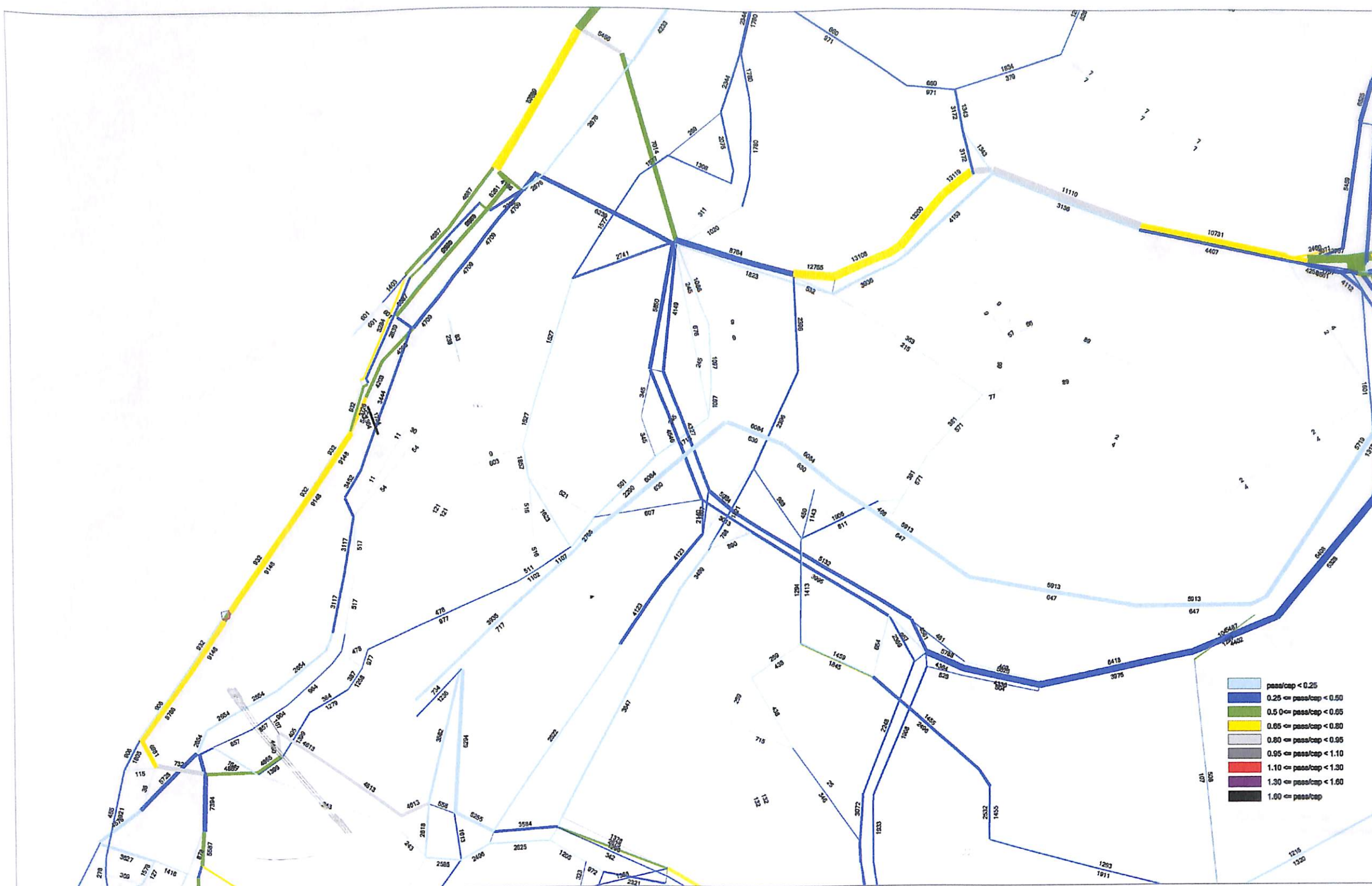
➤ FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 ALTERNATIVA 1 -
MERGULHÃO



ALTERNATIVA 1
VOLUME DE ÔNIBUS NA HPM



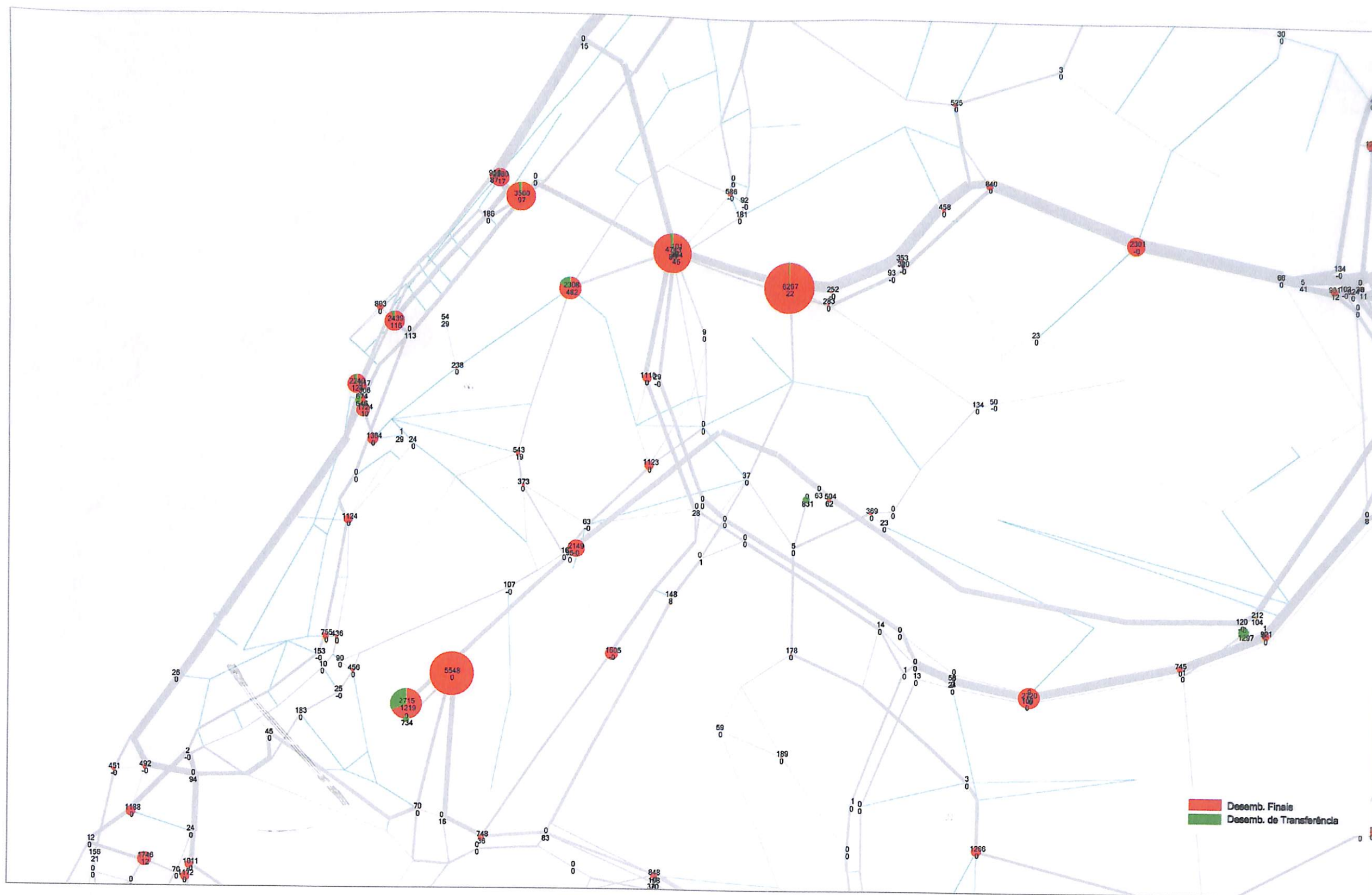
ALTERNATIVA 1
VELOCIDADE DOS ÔNIBUS NA HPM



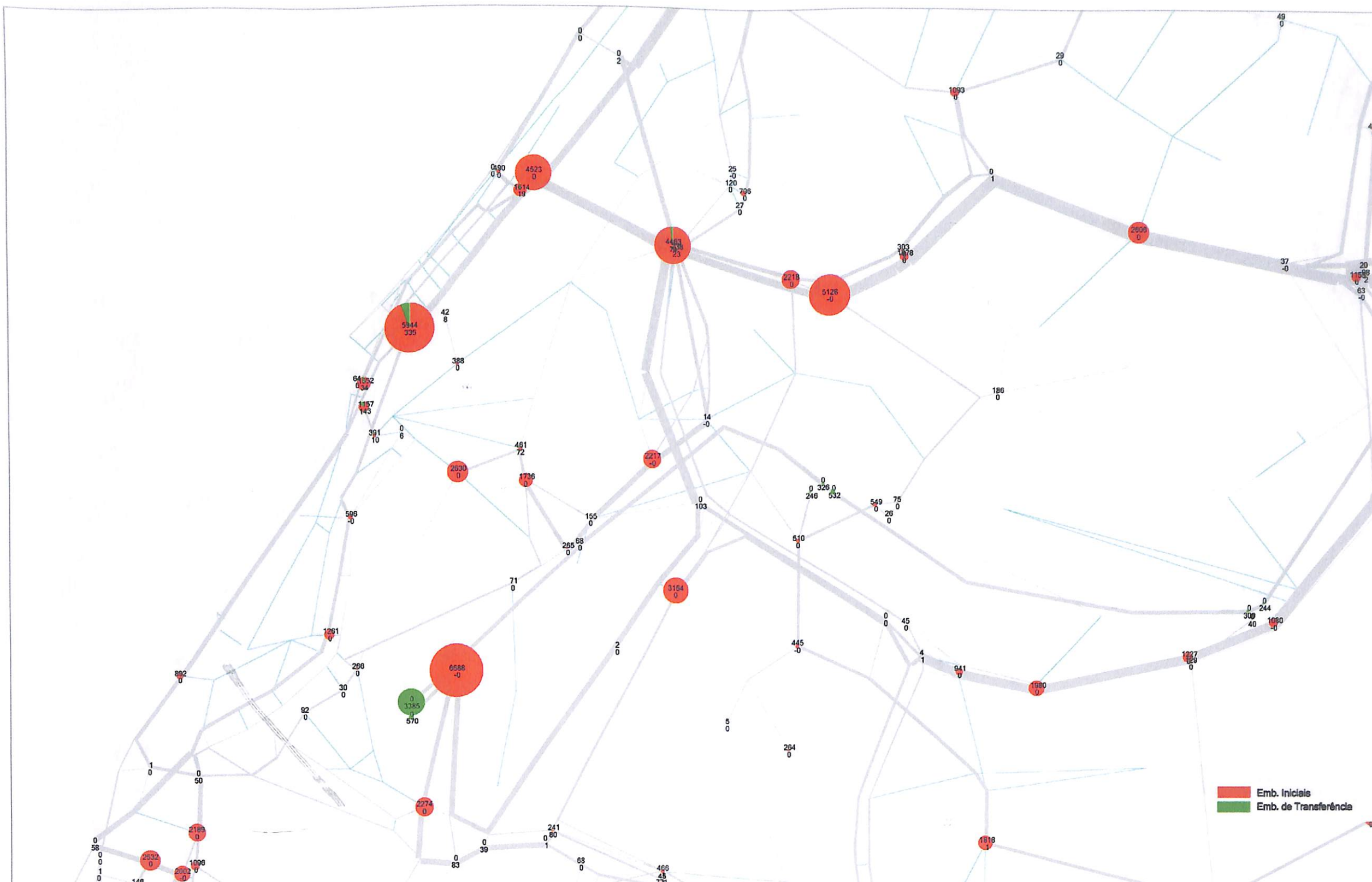
ALTERNATIVA 1
CARREGAMENTO NO TRANSPORTE COLETIVO HPM



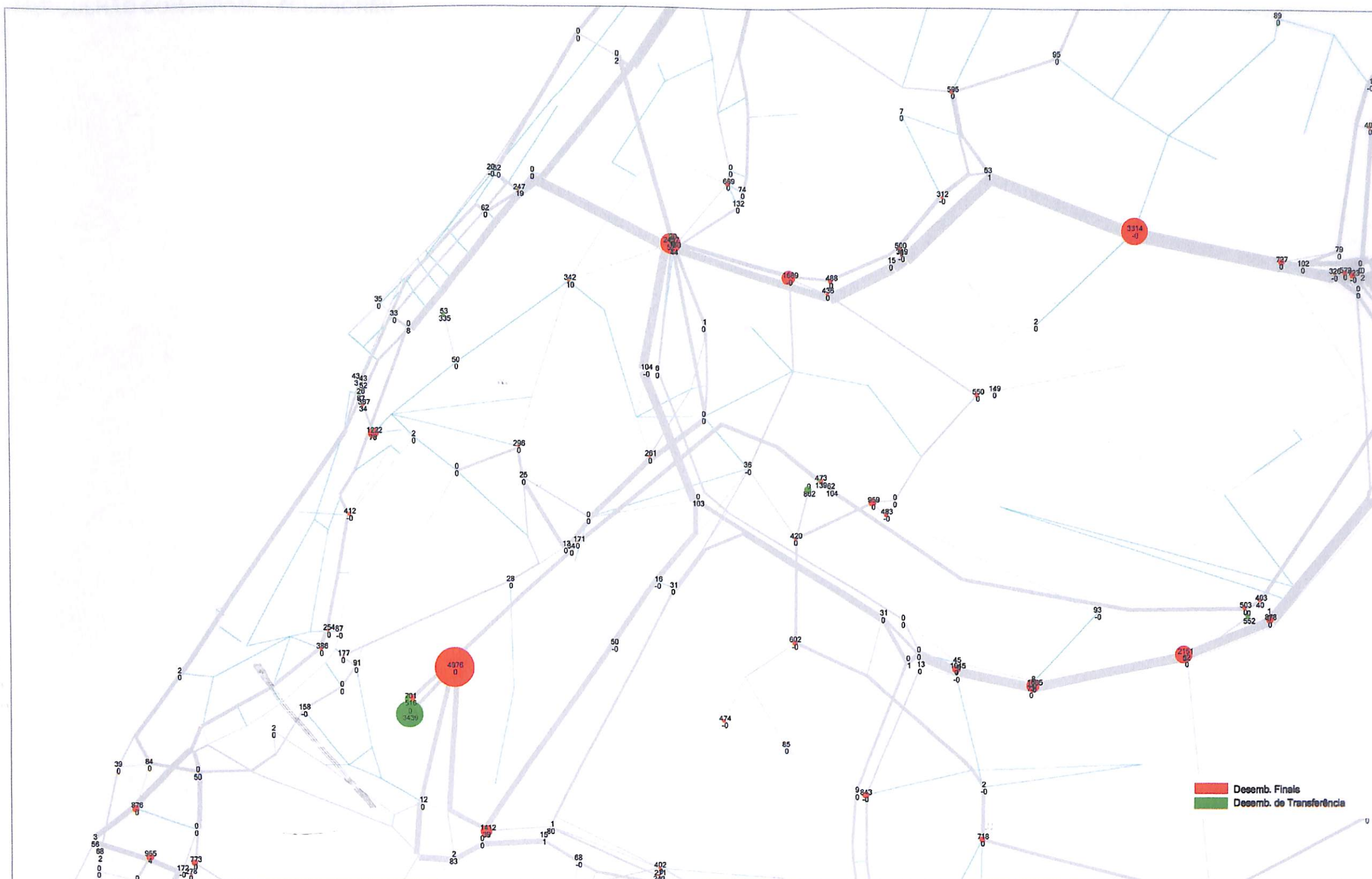
ALTERNATIVA 1
VOLUME DE EMBARQUES INICIAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPM



ALTERNATIVA 1
VOLUME DE DESEMBARQUES FINAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPM

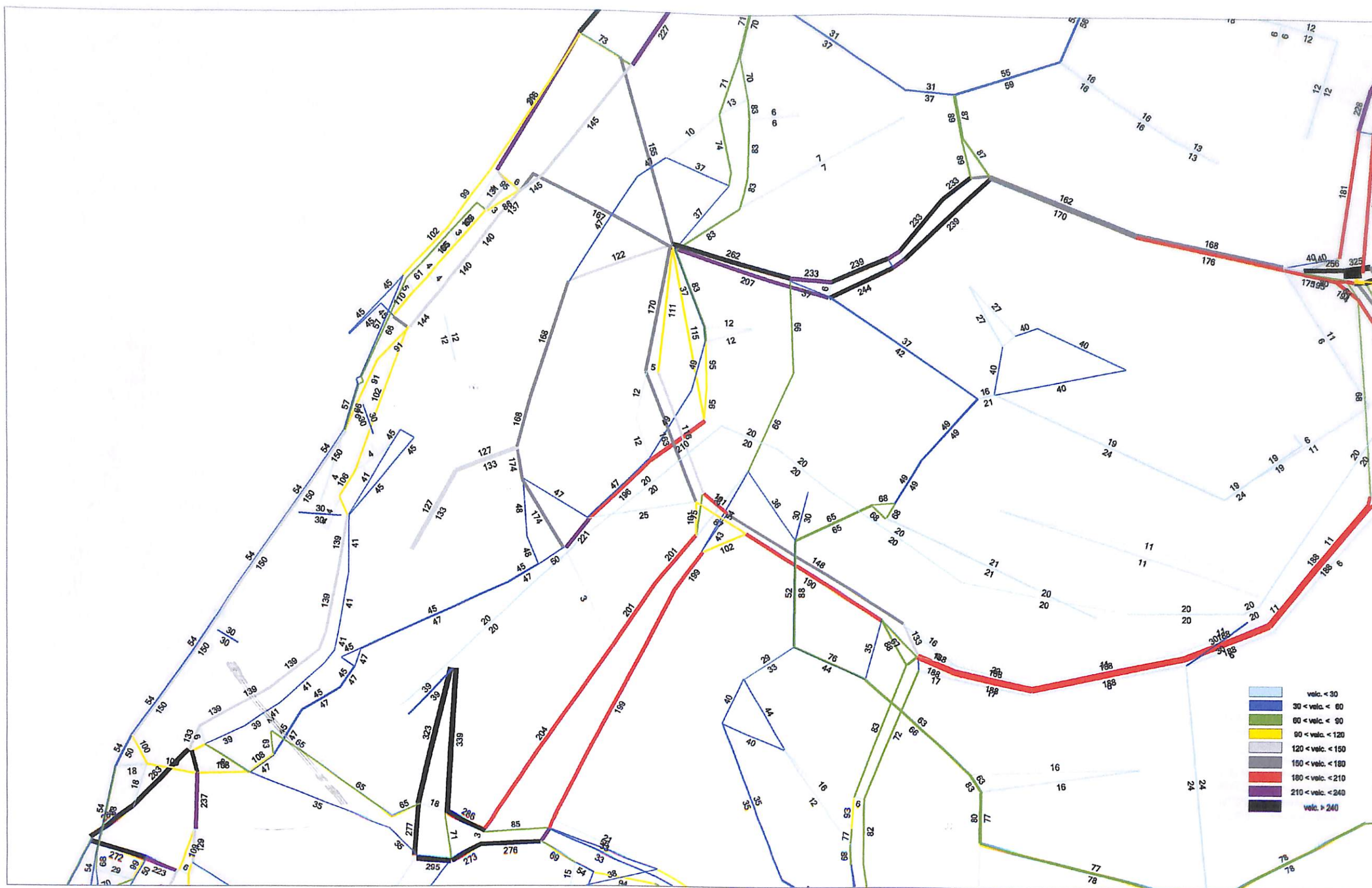


ALTERNATIVA 1
VOLUME DE EMBARQUES INICIAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPT

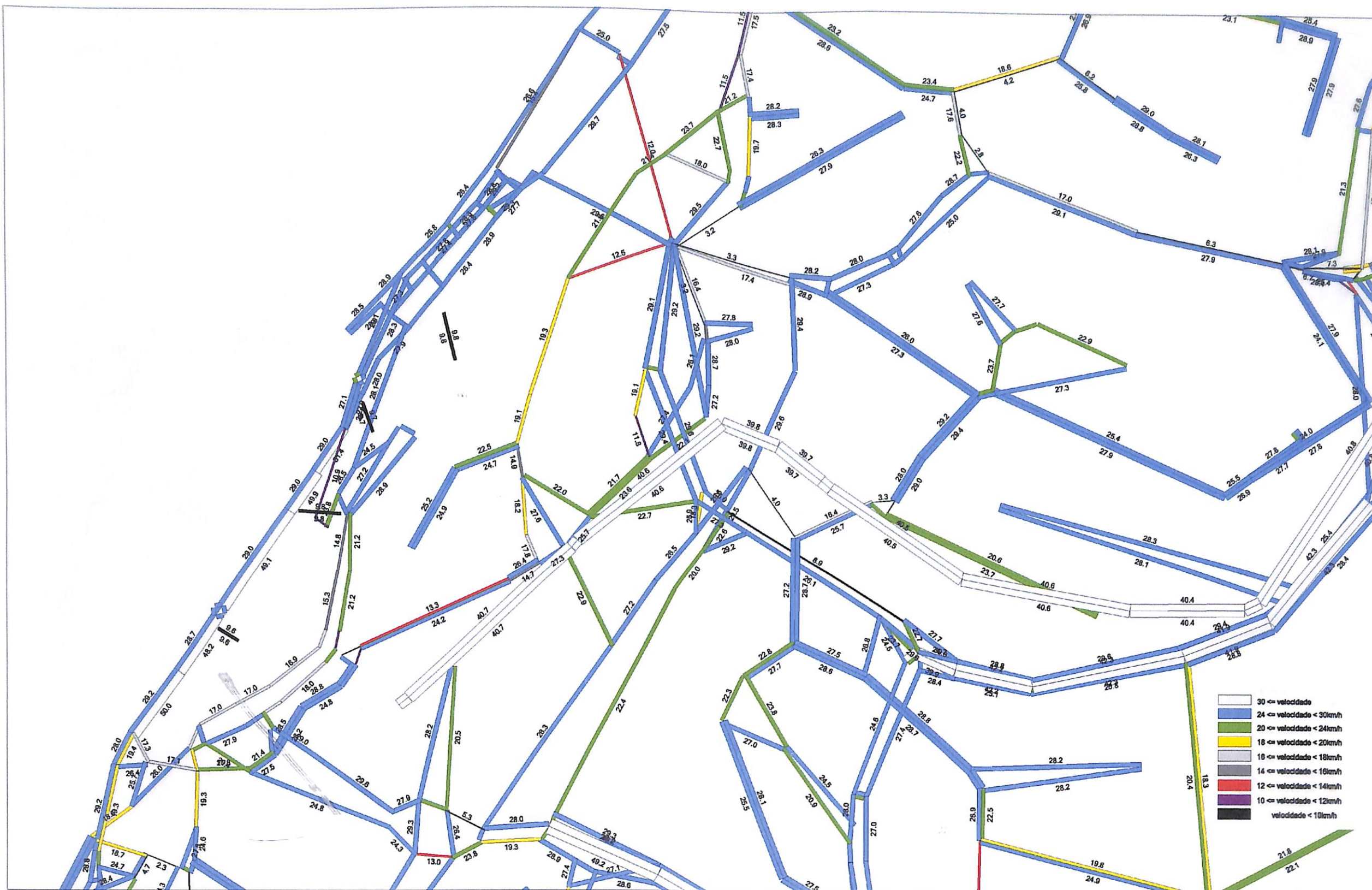


ALTERNATIVA 1
VOLUME DE DESEMBARQUES FINAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPT

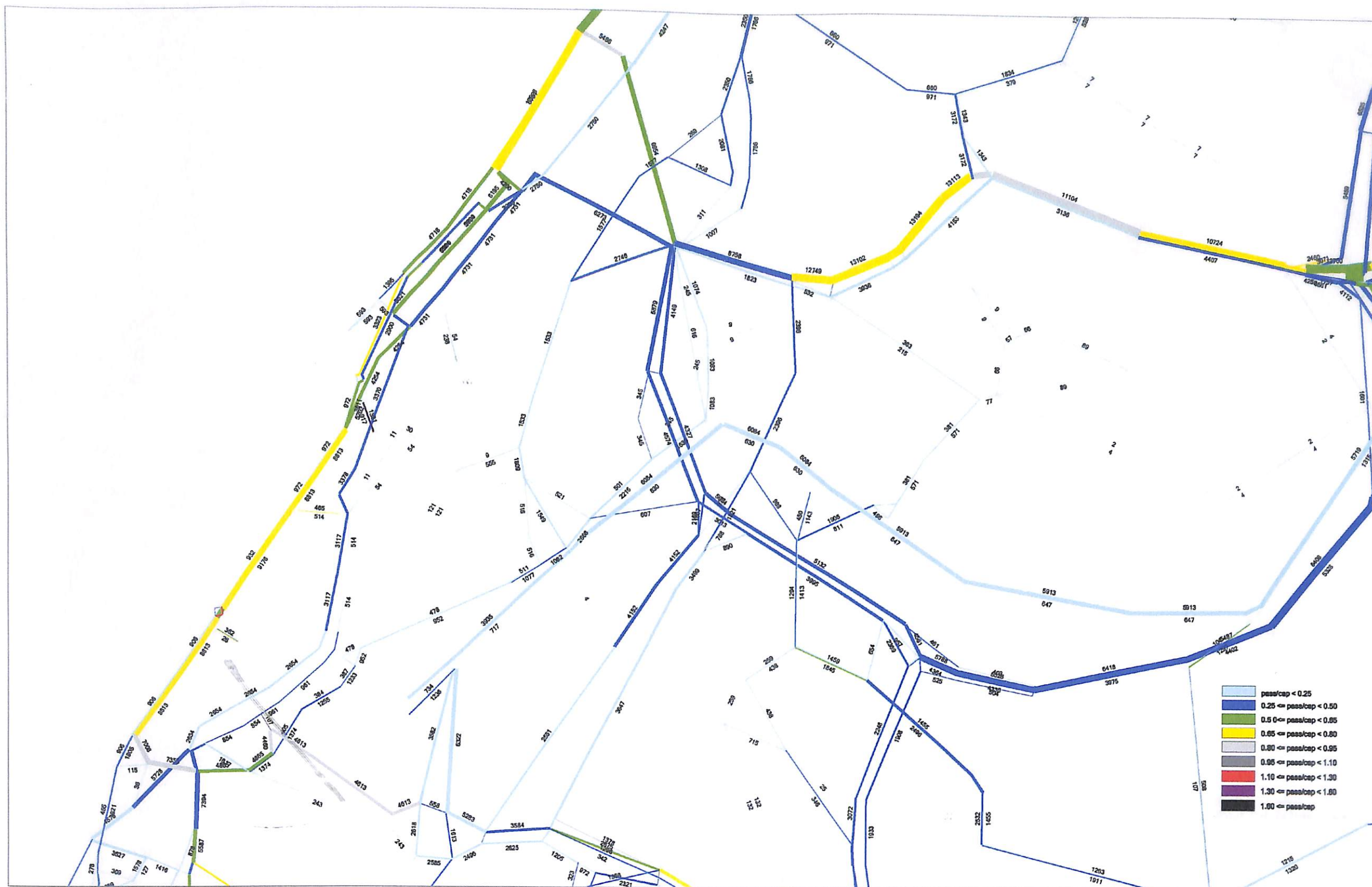
- FIGURAS DA REDE DE SIMULAÇÃO COM O EMME/2 ALTERNATIVA 2 -
MERGULHÃO COM NOVOS ASCENSORES



ALTERNATIVA 2
VOLUME DE ÔNIBUS NA HPM

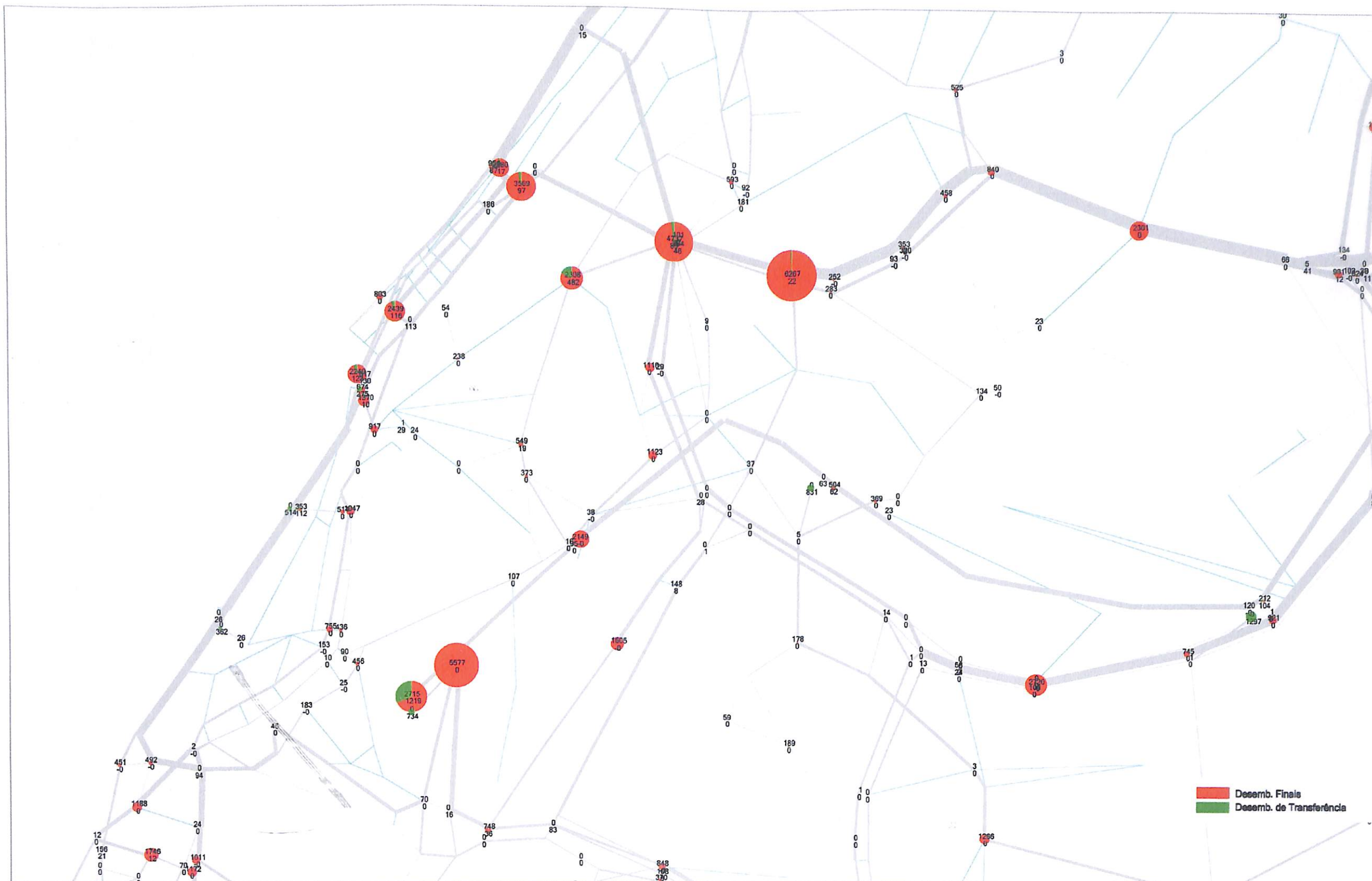


ALTERNATIVA 2
VELOCIDADE DOS ÔNIBUS NA HPM



ALTERNATIVA 2
CARREGAMENTO NO TRANSPORTE COLETIVO HPM





ALTERNATIVA 2
VOLUME DE DESEMBARQUES FINAIS E DE TRANSFERÊNCIA NA HPM

➤ **ORIENTAÇÕES DA SMTU/STP E SEPLAM/FMLF**

Topografia do Plano do Comércio
1:10.000 (1974)

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

FOLHA DE ROSTO PARA

Nome	
Endereço	
Telefone	
Fax	
E-mail	
Assinatura	
Carimbo	
Assinatura	
Carimbo	
Assinatura	
Carimbo	
Assinatura	
Carimbo	

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França

Plano de Circulação - Rua: Camévia Av. da França



Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente - SEPLAM

FOLHA DE ROSTO PARA FACSIMILE

PARA: Dr. Francisco Moreno
Órgão/Cargo: TTC Engenharia
Entidade: TTC Engenharia
Telefone: 6160 0200
Fax: 021 (11) 272 4104

DE: Jorge Moura
Órgão/Entidade: FMLF
Cargo/Função: Subgerente
Telefone: 328 8443
Fax: 328 7984

Data: 11.09.02

Nº de págs. incluindo esta folha de rosto: 09

Dr. Marcelo Cusinato,

Em atendimento a CE 816/2002, estamos enviando as observações da SMTU à proposta da TTC de alterações nas linhas de transporte público que circulam pelo Comércio.

Jorge Moura
Subgerente de Projetos Setoriais

Av. Vale dos Barris, nº 125 - Barris - CEP. 40.080-190 - Salvador/Bahia - Tel.: 339-2702 FAX 328-7984

Projeto: Mergulhão do Comércio HORIZONTE : 2004

Plano de Circulação - Praça Cairu/ Av da França

1- AVALIAÇÃO DAS LINHAS QUE ATUALMENTE CIRCULAM VIA AV. CARLOS GOMES

1.1- LINHAS DESVIADAS DA R. CARLOS GOMES PARA A AV. CONTORNO:

Critério utilizado: Foram remanejadas as linhas cujas comunidades atendidas já possuam linhas para a Estação da Lapa, Barroquinha, Praça da Sé, ou que possuam outras opções de atendimento via Ladeira da Montanha, Carlos Gomes. Procurou-se também avaliar a situação dos usuários de corredor que hoje utilizam as linhas que serão remanejadas.

CÓD	LINHA	EMPRESA	O/H	NOVO ITINERÁRIO	LINHAS QUE SUBSTITUIRÃO AS LINHAS MODIFICADAS
0205	Massaranduba - Forte S. Pedro	Mont Serrat	06	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Gamboa...	- Massaranduba- Lapa. -Obs: Não concorda-se com proposta de extinção.
0222	Rua Direta - Faz. Garcia	São Cristóvão	04	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Terminal Garcia...	-Rua Direta - Lapa -Vale das Pedrinhas - Vila Rui Barbosa
0233	Vila r. Barbosa - Eng. Velho Brotas R1	São Cristóvão	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Politeama, av. Vale dos Barris ...	-Vila R. Barbosa -Lapa -Cosme de Farias - Barra -Vila R. Barbosa - Vale das Pedrinhas
0304	Bom Juá - Barra	União	02	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, C.Grande, Vale do Canela...	-Bom Juá- Lapa
0318	Grande Circular 1	Vitral	04	...av. Contorno, Av. Centenário...	Existe outras linhas cobrindo parcela desse itinerário: Sussuarana - Barra R 1, Santa Mônica -Barra, Pernambuco -Barra, dentre outras.
0329	Rodoviária Circ. R1	São Pedro	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Politeama...	Existe outras linhas cobrindo parcelas desse itinerário: Colinas de Pituacu - Forte de São Pedro, Sussuarana- Barra R 1

0336	São Caetano – Eng. Velho Federação	ITT	06	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, C. Grande, Vale do Canela...	-São Caetano –Lapa -B. Vista de São Caetano- Campo Grande - Santa Monica-Barra..
0353	Capelinha – C. Grande/Barra R1	Transol	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Politeama...	-Capelinha- Lapa/Campo Grande R 2 -Santa Mônica - Barra
0411	Duque de Caxias – Barra	União	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Canela...	Conjunto Pirajá 1- Eng. Velho da Federação, Fazenda Grande do Retiro- Lapa
0416	IAPÍ – França / C. Grande	União	06	...Vale do Canela, Túnel Teodoro Sampaio, Rótula Barris, Politeama, C. Grande, Viaduto do Vale do Canela ...	IAPÍ- Lapa
0419	Pau Miúdo – França/ C. Grande	Transol	06	...Vale do Canela, Túnel Teodoro Sampaio, Rótula Barris, Politeama, Campo Grande, Viaduto Campo Grande...	Pau Miúdo- Lapa
0522	Brotas Comércio R1	São Cristóvão	02	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, eixo Garcia...	Rodoviária Circular A,Brotas-Lapa , Estação Pirajá- Barra 1 (para atender trecho Sete portas / Comercio para Campo Grande)
0523	Luís Anselmo – Sabino Silva	São Cristóvão	01	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Politeama...	- Luís Anselmo –Lapa - Ribeira – Sabino Silva
1125	Narandiba/ Doron – Barra R1	Joevanza	03	... av. Contorno, Av. Centenário...	Sussuarana – Barra R1 e Narandiba / Doron - Lapa
1130	Cabula VI – Ondina	Vitral	06	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Canela, av. Centenário...	Cabula VI- Lapa
1218	Jardim Santo Inácio – Campo Grande	BTU	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Campo Grande...	Mata Escura/ Jd Santo Inácio - Estação Pirajá e estação Pirajá-Barra 1, Jardim Santo Inácio-Barroquinha, Mata escura - Lapa
1303	C. Branco – Campo Grande	Axé	04	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Campo Grande...	Estação Pirajá- Creche/ C. Branco , Estação Pirajá- Barra 1, Castelo Branco- Lapa
1361	Vale dos Lagos/ Mata Oitis – Comércio R1	Central	02	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Terminal Garcia...	Vale dos Lagos –Lapa , Mata dos Oitis- Lapa e Colinas de Pituaçu-Forte de São Pedro.
1501	Conj. Pirajá 1 –	São Pedro	03	...av. Contorno, retorno	Conj. Pirajá 1-

	Campo Grande / Barra			Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Canela, Rua Pe Feijó...	Eng.Velho Federação, Conjunto Pirajá 1- Estação Pirajá, Estação Pirajá- Barra 1
1525	Valéria Comércio / Campo Grande	Transol	02	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Campo Grande...	Valéria- Lapa, Estação Pirajá- Valéria, Estação Pirajá- Barra 1
1607	Paripe – Barra	Praia Grande	06	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Canela, Rua Pe Feijó...	Paripe- C. Grande, Base Naval- Lapa
S 027	Ribeira – Campo Grande	Farol da Barra	03	...av. Contorno, retorno Viaduto dos Reis Católicos, Viaduto C. Grande, Campo Grande...	Ribeira- Lapa Ribeira- Sabino Silva Ribeira/Bonfim- Campo Grande
TOTAL			81		

1.2- Linhas que permanecerão circulando via Ladeira da Montanha / C. Gomes

COD	LINHA	OBSERVAÇÃO
0119	Lapa – Trobogy/ Vila 2 de Julho	Com o itinerário proposto no projeto , o C. Grande ficaria atendido após um percurso mais longo e a Carlos Gomes só seria atendida após chegada a Lapa.
0201	Ribeira / Bonfim – C. Grande	O Corredor Mont Serrat, Luís Tarquínio tem atendimento precário p/ a Área Central
0210	Ribeira – C. Grande	Pois o Corredor Mont Serrat tem atendimento precário p/ a Área Central
0213	Ribeira – Federação	Para atender o corredor Caminho de Areia onde o atendimento p/ Área Central é Precário .
0220	Ribeira – Sabino Silva	Atende o corredor Dendezeiros
0302	B. Vista de S. Caetano – Campo Grande	Não tem linha para a Lapa
0313	Faz. Grande do Retiro - Barra	Em razão de seu itinerário ser Campo Grande / Ladeira Gabriela / Centenário seria difícil inverter
0321	Marechal Rondon – Barra	Em razão de seu itinerário ser Campo Grande / Ladeira Gabriela / Centenário seria difícil inverter
0425	Santa Mônica – Barra	Para atender a ligação San Martin - Carlos Gomes e também Santa Mônica que não possui linha para a Lapa.
0342	Rodoviária – Circ. A	Para garantir o atendimento da Rodoviária p/ Área Central.
0516	Luis Anselmo / Vale do Matatu Circ	Única linha do Vale do Matatu que atende a

		área central.
0720	Vale das Pedrinhas – Vila Rui Barbosa	Fica como opção de atendimento para Península-Trecho Massaranduba, Vila Rui Barbosa e Uruguai.
0918	STIEP / Centro Convenções - Comércio	Em razão do seu itinerário que possui conotação circular na área central.
1051	Est. Mussurunga – Barra 1	É linha troncal de estação de integração atendendo 13 comunidades atualmente.
1203	Tancredo Neves – Campo Grande	Para atender comunidades da Silveira Martins que não tem linha com destino Lapa ou área central.
1230	Sussuarana – Barra R1	Para dar apoio no atendimento da Rodoviária que terá o GC1 e GC 2 com itinerário modificado.
1137	Pernambúes – Barra	Em razão de atender Jd. Brasília que não tem linha própria para a área central ou Lapa.
1306	Colina Azul/ França – C. Grande	Por ser a única linha que atende essa comunidade
1335	Est. Pirajá – Barra 1	Por ser linha troncal da est. Pirajá, atendendo hoje em torno de 35 comunidades.
1505	Pirajá – Barra	Por atender o corredor de S. Caetano
1613	Periperi – C. Grande	Única linha da comunidade
1633	Mirante de Periperi – Ondina	Não tem linha com destino Lapa
1630	Alto do Cabrito – Lapa/Barra	Comunidade problemática
1660	Paripe – Campo Grande	Ficou como opção de atendimento para a área central para algumas comunidades ao longo do eixo da av. suburbana.
S 001	Iguatemi – Comércio	Em razão do seu itinerário ter conotação circular na área central.

**Projeto: Mergulhão do Comércio
HORIZONTE : 2004**

Plano de Circulação – Praça Cairu / Av da França

2- AVALIAÇÃO DAS LINHAS QUE ATUALMENTE CIRCULAM NO CORREDOR COMERCIO (TRECHO COMPREENDIDO ENTRE O ELEVADOR LACERDA E O TUNEL AMERICO SIMAS) SENTIDO CENTRO /BAIRRO

2.1- LINHAS QUE DEIXARÃO DE PARAR NO ELEVADOR LACERDA PARA UTILIZAR O FUTURO MERGULHÃO COM PONTO DE PARADA PREVISTO PARA A AV. DA FRANÇA.

COD	LINHA	EMPRESA	O/H	OPÇÕES DE ATENDIMENTO COM O DESVIO VIA MERGULHÃO
0128	S. João do Cabrito/Plataforma – Lapa/Barra	Lapa	02	As linhas S. João do Cabrito- Lapa e Plataforma - Lapa continuarão a parar no ponto do Elevador Lacerda.
S	Ribeira – Pituba	ITT	03	Ficou a linha seletiva S021- Ribeira –

				Ficou a linha seletiva S021- Ribeira –
0210	Ribeira – Campo Grande	Mont Serrat	03	Ficou a linha (0201-Ribeira/Bonfim-Campo Grande) via Elevador
0222	Rua Direta – Faz. Garcia	São Cristóvão	04	Vale das Pedrinhas- Vila Rui Barbosa continuará via Elevador.
0234	Vila Rui Barbosa – Eng. Velho Brotas R2	São Cristóvão	04	Vale das Pedrinhas- Vila Rui Barbosa continuará via Elevador.
0313	Faz. Grande – Barra	ITT	06	Utilizar Faz. Grande – Brotas, via Baixa dos Sapateiros, para quem estiver na parte alta do elevador.
0336	São Caetano – Eng. Velho Federação	ITT	06	Boa Vista São Caetano – Campo Grande continuará via Elevador.
0321	Marechal Rondon - Barra	Axé	06	Utilizar M. Rondon/ São Caetano- Bx dos Sapateiro via Baixa dos Sapateiros, para quem estiver na parte alta do elevador.
0319	Grande Circular 2	Ondina	03	Outras linhas darão atendimento via elevador a exemplo de Santa Monica-Barra(para San Martin) e Estação Pirajá- Barra 2 (para Barros Reis).A linha Barroquinha - Rodoviária R 3 (para a Rodoviária) via Baixa dos Sapateiros .
0330	Rodoviária Circular 2	Ondina	03	A linha Narandiba/ Doron- Barra R 2 continuará via elevador para atender Rodoviária Via estação Iguatemi. A linha Barroquinha - Rodoviária R 3 (para a Rodoviária) via Baixa dos Sapateiros como opção para os usuários da parte alta do elevador.
0522	Brotas – Comércio R2	S. Cristóvão	06	A linha Rodoviária B (via Brotas) continuará via Elevador.
0354	Capelinha – C. Grande/ Barra R2	União	04	A linha Capelinha – Bx Sapateiro poderá ser utilizada para quem estiver na parte alta do elevador.
0411	Duque de Caxias - Barra	União	03	A linha Curuzu- Contorno R 2 continuará via Elevador.
0416	IAPI – França /C. Grande	União	06	A linha Santa Mônica - Barroquinha atenderá quem estiver na parte alta do elevador.
0419	Pau Miúdo – França / C. Grande	Transol	06	A linha Pau Miúdo – Barroquinha atenderá quem estiver na parte alta do elevador
1203	T. Neves – C. Grande	Lapa	04	A linha Tancredo Neves – Barroquinha atenderá quem estiver na parte alta do elevador
1209	Colina de Pituaçu – F. de São Pedro	Lapa	02	A linha Colina Azul – França/ C. Grande é via Colina de Pituaçu e continuará via elevador.
1218	Mata Escura – Campo Grande	BTU	03	A linha Mata Escura – Barroquinha atenderá quem estiver na parte alta do elevador.
1231	Sussuarana - Barra R2	Vitral	06	A linha Sussuarana – Barroquinha atenderá quem estiver na parte alta do elevador.
1303	Castelo Branco – C. Grande	Axé	04	A linha Castelo Branco – Barroquinha

				atenderá quem estiver na parte alta do elevador. A linha Estação Pirajá – Barra 2 atenderá também esta comunidade através da Estação Pirajá .
1362	M. Oitis/ Vale dos Lagos– Comércio R2	Central	02	A linha Colina Azul- França /Campo Grande atenderá Mata dos Oitis via elevador. e Vale dos Lagos – Lapa (Devido frequência melhor na Estação da Lapa) atenderá quem estiver na parte alta do elevador.
1507	Pirajá – Lapa	Axé	06	A linha Pirajá – Bx dos Sapateiros poderá atender quem estiver na parte alta do elevador e a linha Pirajá – Barra atenderá quem estiver na parte baixa .
1525	Valéria – França/ C. Grande	Transol	02	A linha Valéria – Bx. Sapateiro poderá atender quem estiver na parte alta do elevador e Est. Pirajá – Barra 2 poderá atender quem estiver na parte baixa.
1526	Vista Alegre – Lapa	Boa Viagem	04	A linha Vista Alegre – Barra continuará via elevador.
1533	F. Coutos – Lapa	Boa Viagem	03	A linha Fazenda Coutos – Barra continuará via elevador.
1660	Paripe – Campo Grande	Praia Grande	02	A linha Paripe – Barra continuará via elevador
Total			103	

0304	Bom Juá – Barra	
0344	Rodoviária – Circ. B	
0408	Curuzu – Contorno R2	
0425	Santa Mônica – Barra	
0523	Luís Anselmo – Sabino Silva	
0918	STIEP/ C. Convenções – Comércio	
1052	Est. Mussurunga – Barra 2	
1126	Narandiba / Doron – Barra 2	
1130	Cabula VI – Ondina	
1137	Pernambúes – Barra	P/ atender Jd. Brasília
1306	Colina Azul – França / Campo Grande	Fica p/ atender corredor São Rafael
1336	Est. Pirajá – Barra 2	
1241	Engomadeira – Calçada / Comércio	
1501	Conj. Pirajá I – Campo Grande / Barra	
1505	Pirajá – Barra	
1567	Vista Alegre – Barra	
1658	Faz. Coutos – Barra	
1602	Altos de Coutos Lapa	
1604	Base Naval / Escola Menores – Lapa	
1605	Boa Vista do Lobato – Lapa	
1607	Paripe – Barra	
1613	Periperi – Campo Grande	
1627	Alto de Santa Terezinha – Lapa	
1628	Rio Sena – Lapa	
1630	Alto do Cabrito – Lapa /Barra	
1633	Mirante de Periperi – Ondina	
1651	Base Naval /S. Luis – Lapa	
S001	Iguatemi – Comércio	

1- LINHAS QUE CONTINUARÃO A FAZER PARADA NO PONTO DO ELEVADOR LACERDA

CÓD	LINHA	OBSERVAÇÃO
0119	Lapa - Trobogy	A comunidade só tem essa linha passando no Comércio
1615	Plataforma – Lapa	Fica p/ atender integração com o Elevador Lacerda
1619	S. João do Cabrito - Lapa	Fica p/ atender integração com o Elevador Lacerda
S027	Ribeira – Campo Grande	Linha seletiva
0201	Ribeira – Bonfim / C. Grande	
0205	Massaranduba – F. São Pedro	
0213	Ribeira – Federação	
0220	Ribeira – Sabino Silva	
0720	Vale das Pedrinhas – Vila Rui Barbosa	
0302	B. Vista de São Caetano – Campo Grande	

Observação

Face a proximidade de implantação da 1ª Etapa da linha 1 do Metrô, da melhoria na operação da linha Ferroviária Paripe - Calçada e Construção da Estação do CAB , não aconselhamos aglutinações ou extinções de linhas no presente trabalho , uma vez que os planos operacionais futuros (2004), para esses programas, prevê alterações na configuração das linhas que circularão pelos corredores Comercio , Carlos Gomes , Campo Grande e Av. Contorno e consequentemente redução do volume de ônibus / hora previsto no **Sistema de Transporte Coletivo Publico de passageiros da RMS.**

SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES URBANOS
COPLAN-COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS E SISTEMA VIARIO

PROJETO MERGULHÃO DO COMÉRCIO
HORIZONTE 2004

FOLHA DE ROSTO PARA FACSÍMILE

PARA: Dr. Francisco Moreno
Órgão/Cargo: TTC Engenharia
Entidade: 6160 0200
Telefone: 272 4104
Fax:
DE: Jorge Moura
Órgão/Entidade: FMLF
Cargo/Função: Subgerente
Telefone: 328 8443
Fax: 328 7984
Data: 09.10.02

Nº de págs. incluindo esta folha de rosto: 08

Caro Marcelo,

Segue proposta de redução de linhas da SMTU para a área central para o horizonte de 2004, conforme solicitado por Dr. Moreno na última reunião.

Moises juntamente com Ana Bezerra da STP concluíram que a redução na situação atual não é significativa, e que aquela expectativa de redução de aproximadamente 30 ônibus/hora não se confirmou.

Jorge Moura
Subgerente de Projetos Setoriais

COM ENTRADA EM OPERAÇÃO :

- Do subsistema metroviário com 8 estações: Lapa, Campo da Pólvora, Brotas, Bonocô, Acesso Norte, Retiro, Bom Juá, Pirajá;
- Da reforma do subsistema ferroviário com 10 estações: Calçada, Lobato, Plataforma, Almeida Brandão, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos, Paripe;
- Das estações de integração do subsistema rodoviário CAB, Mussurunga e Iguatemi,

1- ESTUDO DOS PONTOS DE PARADA NA AV. CARLOS GOMES E AV CONTORNO

1.1- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO-ALIMENTADORAS QUE CIRCULARÃO PELA RUA CARLOS GOMES

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
1	Barra - Praça da Sé	16,69	5	6	63	PD2P
2	Barra Avenida - Praça da Sé	19,35	7	5	87	PD2P
3	Boa V. S. Caetano - C. Grande	23,90	5	3	50	CA
4	Bonfim - Campo Grande	23,02	9	4	87	PD2P
5	Campo Grande - Praça da Sé	4,97	4	7	102	PD2P
6	Duque de Caxias - Barra(***)	27,46	5	3	41	CA
7	Faz. Grande do Retiro - Barra	31,69	10	6	88	CA
8	Graça - Praça da Sé	9,75	5	4	64	CA
9	L. Anselmo - V. do Matatu Circ.	22,74	3	5	32	CA
10	Mal. Rondon - Barra	36,23	9	6	61	CA
11	Mata Escura - Campo Grande	41,76	5	3	40	CA
12	Pirajá / RV - Barra	43,76	10	4	59	CA
13	Ribeira - Campo Grande	24,18	6	3	64	CA
14	Ribeira - Sabino Silva	38,99	8	4	60	PD2P
15	S. Caetano - Eng. V. Federação(***)	29,34	7	6	57	PD2P
16	Sab. Silva - L. Anselmo Circular	31,59	3	2	28	CS
17	Sta. Mônica - Barra	30,05	3	2	27	CA
18	Stiep / C. Convenções - Comércio	53,60	8	4	53	CA
19	Tancredo Neves - Campo Grande	29,28	7	4	62	CA
20	V. Pedrinhas - Vl. Ruy Barbosa	43,82	12	3	75	CA
21	Estação Calçada - Federação(*)	20,74	11	7	112	PAD 3p
22	Terminal Pirajá - Barra 1(*)	40,78	11	9	83	PAD 3p
23	Terminal Lapa - Comércio(*)	8,10	5	6	95	PAD 3p

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
24	Rodoviária - Circular A(*)	31,24	9	4	63	PAD 3p
25	Rodoviária Circular R1(*)	20,69	6	5	65	PAD 3p
26	Comércio- Praça da Sé(**)	4,20	3	4	82	Micro Ônibus
			178	115	8654	

(+) estimado

(*) Linhas Integradas

(**) Linha Auxiliar com integração no terminal do comércio (previsto no Projeto Mergulhão), para abrigar as linhas remanescentes da região metropolitana.

(***) Linhas que passaram da av. Contorno para a Rua Carlos Gomes em relação a 1ª lista encaminhada - 9 o/h

Para 2004:

- Ainda não estão definidas as operadoras das linhas
- O estudo de carregamento das linhas está sendo detalhado pela SMTU e STP.
- Com a possibilidade de integração aberta parcial ou total do STPP, a configuração das linhas via Av. Carlos Gomes e Av. Contorno poderá ser alterada com grande possibilidade de redução do volume de o/h (ainda em fase de estudos).

1.2- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO - ALIMENTADORAS QUE CIRCULARÃO PELA AV. CONTORNO

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
1	Bom Juá - Barra	38,88	3	2	24	CA
2	Brotas - Comércio R1	28,14	5	2	37	CA
3	Cabula VI - Ondina	44,87	9	6	54	CA
4	Cast. Branco - Campo Grande	39,24	7	4	45	CA
5	Conj. Pirajá I - C. Grande / Barra	43,24	6	3	46	CA
6	Massaranduba - Forte São Pedro	18,51	7	6	76	CA
7	Narandiba / Doron - Barra R1	44,73	6	3	42	CA
8	Paripe - Campo Grande	43,95	7	6	49	PD2P
9	Rua Direta - Faz. Garcia	25,13	5	4	53	PD2P
10	Vi. R. Barbosa - Eng. V. Brotas R1	33,62	5	3	36	CA
11	Grande Circular 1 (via Est. Iguatemi, Est. Acesso Norte e Est. Calçada)(*)	37,25	12	6	112	PAD 3p
12	Estação CAB - Barra 1(*)	41,28	11	6	91	PAD 3p
13	Ribeira- Campo Grande(Seletiva)	29,31	4	3	38	Executivo
			87	64		

(*) Linhas Integradas-

Para 2004:

- Ainda não estão definidas as operadoras das linhas

- O estudo de carregamento das linhas está sendo detalhado pela SMTU e STP.
- Com a possibilidade de integração aberta parcial ou total do STPP, a configuração das linhas via Av. Carlos Gomes e Av. Contorno poderá ser alterada, com grande possibilidade de redução do volume de o/h (ainda em fase de estudos).

1.3- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO-ALIMENTADORAS QUE CIRCULARÃO PELA RUA CARLOS GOMES e AV. CONTORNO

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
1	Barra - Praça da Sé	16,69	5	6	63	PD2P
2	Barra Avenida - Praça da Sé	19,35	7	5	87	PD2P
3	Boa V. S. Caetano - C. Grande	23,90	5	3	50	CA
4	Bom Juá - Barra	38,88	3	2	24	CA
5	Bonfim - Campo Grande	23,02	9	4	87	PD2P
6	Brotas - Comércio R1	28,14	5	2	37	CA
7	Cabula VI - Ondina	44,87	9	6	54	CA
8	Campo Grande - Praça da Sé	4,97	4	7	102	PD2P
9	Cast. Branco - Campo Grande	39,24	7	4	45	CA
10	Conj. Pirajá I - C. Grande / Barra	43,24	6	3	46	CA
11	Duque de Caxias - Barra(***)	27,46	5	3	41	CA
12	Faz. Grande do Retiro - Barra	31,69	10	6	88	CA
13	Graça - Praça da Sé	9,75	5	4	64	CA
14	L. Anselmo - V. do Matatu Circ.	22,74	3	5	32	CA
15	Mal. Rondon - Barra	36,23	9	8	61	CA
16	Massaranduba - Forte São Pedro	18,51	7	6	76	CA
17	Mata Escura - Campo Grande	41,76	5	3	40	CA
18	Narandiba / Doron - Barra R1	44,73	6	3	42	CA
19	Paripe - Campo Grande	43,95	7	6	49	PD2P
20	Pirajá / RV - Barra	43,76	10	4	59	CA
21	Ribeira - Campo Grande	24,18	6	3	64	CA
22	Ribeira - Sabino Silva	38,99	8	4	60	PD2P
23	Rua Direta - Faz. Garcia	25,13	5	4	53	PD2P
24	S. Caetano - Eng. V. Federação(***)	29,34	7	6	57	PD2P
25	Sab. Silva - L. Anselmo Circular	31,59	3	2	28	CS
26	Sta. Mônica - Barra	30,05	3	2	27	CA
27	Stiep / C. Convenções - Comércio	53,60	8	4	53	CA
28	Tancredo Neves - Campo Grande	29,28	7	4	62	CA
29	V. Pedrinhas - Vi. Ruy Barbosa	43,82	12	3	75	CA
30	Vi. R. Barbosa - Eng. V. Brotas R1	33,62	5	3	36	CA
31	Estação Calçada - Federação(*)	20,74	11	7	112	PAD 3p
32	Grande Circular 1 (via Est. Iguatemi, Est. Acesso Norte e Est. Calçada)(*)	37,25	12	6	112	PAD 3p
33	Terminal Pirajá - Barra 1(*)	40,78	11	9	83	PAD 3p
34	Terminal Lapa - Comércio(*)	8,10	5	6	95	PAD 3p

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
36	Estação CAB – Barra 1(*)	41,28	11	6	91	PAD 3p
37	Rodoviária – Circular A(*)	31,24	9	4	63	PAD 3p
38	Rodoviária Circular R1(*)	20,69	6	5	65	PAD 3p
39	Ribeira- Campo Grande(Seletiva)	29,31	4	3	38	Executivo
40	Comércio- Praça da Sé(**)	4,20	3	4	82	Micro Ônibus
			263	173		

(*) Linhas Integradas-

(**) Linha Auxiliar com Integração no terminal do comércio (previsto no Projeto Mergulhão),

para abrigar as linhas remanescentes da região metropolitana.

Sugestão de Itinerário 1: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pq Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Preguiça, Elevador Lacerda, Rua Miguel Calmon, Rua da Polônia, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

Sugestão de Itinerário 2: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pq Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Preguiça, Mergulhão, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

(***) Linhas que passaram da av. Contorno para a Rua Carlos Gomes em relação a 1ª lista encaminhada - 9 o/h

- Linhas via Av. Contorno 2004 -..... 119 o/h

- Linhas via Av. Contorno 2004 -..... 54 o/h

Para o ano 2004:

- Não estão definidas ainda as operadoras

- O estudo de carregamento das linhas estão sendo detalhados pela SMTU e STP.

- Com a possibilidade de integração aberta parcial ou total no sistema, a configuração das linhas via Av. Carlos Gomes poderá ser alterada para um volume menor de o/h(ainda em fase de estudos).

PROJETO MERGULHÃO DO COMÉRCIO HORIZONTE 2004

2- ESTUDO DOS PONTOS DE PARADA NO ENTORNO DO COMERCIO

2.1- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO-ALIMENTADORAS QUE UTILIZARÃO O PONTO DO ELEVADOR E DO MERGULHÃO:

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
1	Boa V. S. Caetano – C. Grande	23,90	5	3	50	CA
2	Bom Juá – Barra	38,88	3	2	24	CA
3	Bonfim – Campo Grande	23,02	9	4	87	PD2P
4	Brotas – Comércio R2	28,14	5	2	37	CA
5	Cabula VI – Ondina	44,87	9	6	54	CA
6	Cast. Branco – Campo Grande	39,24	7	4	45	CA
7	Conj. Pirajá I – C. Grande / Barra	43,24	6	3	46	CA
8	Duque de Caxias – Barra(***)	27,46	5	3	41	CA
9	Faz. Grande do Retiro – Barra	31,69	10	6	88	CA
10	L. Anselmo – V. do Matatu Circ.	22,74	3	5	32	CA
11	Mal. Rondon – Barra	36,23	9	6	61	CA
12	Massaranduba – Forte São Pedro	18,51	7	6	76	CA
13	Mata Escura – Campo Grande	41,76	5	3	40	CA
14	Narandiba / Doron – Barra R1	44,73	6	3	42	CA
15	Paripe – Campo Grande	43,95	7	6	49	PD2P
16	Pirajá / RV – Barra	43,76	10	4	59	CA
17	Ribeira – Campo Grande	24,18	6	3	64	CA
18	Ribeira – Sabino Silva	38,99	8	4	60	PD2P
19	Rua Direta – Faz. Garcia	25,13	5	4	53	PD2P
20	S. Caetano – Eng. V. Federação(***)	29,34	7	6	57	PD2P
21	Sab. Silva – L. Anselmo Circular	31,59	3	2	28	CS
22	Sta. Mônica – Barra	30,05	3	2	27	CA
23	Stiep / C. Convenções – Comércio	53,60	8	4	53	CA
24	Tancredo Neves – Campo Grande	29,28	7	4	62	CA
25	V. Pedrinhas – Vi. Ruy Barbosa	43,82	12	3	75	CA
26	Vi. R. Barbosa – Eng. V. Brotas R2	33,62	5	3	36	CA
27	Estação Calçada – Federação(*)	20,74	11	7	112	PAD 3p
28	Grande Circular 2 (via Est. Iguatemi, Est. Acesso Norte e Est. Calçada)(*)	37,25	12	6	112	PAD 3p
29	Terminal Pirajá – Barra 2(*)	40,78	11	9	83	PAD 3p
30	Terminal Lapa - Comércio(*)	8,10	5	6	95	PAD 3p
31	Estação CAB – Barra 2(*)	41,28	11	6	91	PAD 3p
32	Rodoviária – Circular A(*)	31,24	9	4	63	PAD 3p
33	Rodoviária Circular R2(*)	20,69	6	5	65	PAD 3p

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
34	Ribeira- Campo Grande(Seletiva)	29,31	4	3	38	Executivo
35	Comércio- Praça da Sé(**)	4,20	3	4	82	Micro Ônibus
			242	151		

(*) Linhas Integradas

(**) Linha Auxiliar com Integração no terminal do comércio (previsto no Projeto Mergulhão), para abrigar as linhas remanescentes da região metropolitana.

Sugestão de Itinerário 1: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pç Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Pregoça, Elevador Lacerda, Rua Miguel Calmon, Rua da Polônia, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

Sugestão de Itinerário 2: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pç Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Pregoça, Mergulhão, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

Para 2004:

- Não estão definidas ainda as operadoras
- O estudo de carregamento das linhas estão sendo detalhados pela SMTU e STP.
- Com a possibilidade de integração aberta parcial ou total no sistema, a configuração das linhas via Av. Carlos Gomes poderá ser alterada para um volume menor de o/h(ainda em fase de estudos).

2.2- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO-ALIMENTADORAS QUE UTILIZARÃO O PONTO DA AV. DA FRANÇA,VIA MERGULHAO:

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	EQUIP
1	Brotas – Comércio R2	28,14	5	2	37	CA
2	Cast. Branco – Campo Grande	39,24	7	4	45	CA
3	Duque de Caxias – Barra	27,46	5	3	41	CA
4	Faz. Grande do Retiro – Barra	31,69	10	6	88	CA
5	Mal. Rondon – Barra	36,23	9	6	61	CA
6	Mata Escura – Campo Grande	41,76	5	3	40	CA
7	Paripe – Campo Grande	43,95	7	6	49	PD2P
8	Ribeira – Campo Grande	24,18	6	3	64	CA
9	Rua Direta – Faz. Garcia	25,13	5	4	53	PD2P
10	S. Caetano – Eng. V. Federação	29,34	7	6	57	PD2P
11	Tancredo Neves – Campo Grande	29,28	7	4	62	CA
12	Vi. R. Barbosa – Eng. V. Brotas R2	33,62	5	3	36	CA
13	Grande Circular 2 (via Est. Iguatemi, Est. Acesso Norte e Est. Calçada)(*)	37,25	12	6	112	PAD 3p
14	Rodoviária Circular R2(*)	20,69	6	5	65	PAD 3p
			96	61		

(*) Linhas Integradas

(**) Linha Auxiliar com Integração no terminal do comércio (previsto no Projeto Mergulhão), para abrigar as linhas remanescentes da região metropolitana.

Sugestão de Itinerário 1: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pç Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Pregoça, Elevador Lacerda, Rua Miguel Calmon, Rua da Polônia, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

Sugestão de Itinerário 2: Rua da Suécia, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Pç Castro Alves, Rua Chile, Terminal Praça da Sé, Rua da Ajuda, Praça Castro Alves, Rua da Pregoça, Mergulhão, Av. da França, Rua da Suécia, Terminal Metropolitano

2.3- LINHAS DIRETAS REMANESCENTES E TRONCO-ALIMENTADORAS QUE UTILIZARÃO O PONTO DO ELEVADOR LACERDA:

Nº	LINHA	EXT.	FROTA	O/H	Viag. Dia	Equip
1	Boa V. S. Caetano – C. Grande	23,90	5	3	50	CA
2	Bom Juá – Barra	38,88	3	2	24	CA
3	Bonfim – Campo Grande	23,02	9	4	87	PD2P
4	Cabula VI – Ondina	44,87	9	6	54	CA
5	Conj. Pirajá I – C. Grande / Barra	43,24	6	3	46	CA
6	L. Anselmo – V. do Matatu Circ.	22,74	3	5	32	CA
7	Massaranduba – Forte São Pedro	18,51	7	6	76	CA
8	Narandiba / Doron – Barra R1	44,73	6	3	42	CA
9	Pirajá / RV – Barra	43,76	10	4	59	CA
10	Ribeira – Sabino Silva	38,99	8	4	60	PD2P
11	Sab. Silva – L. Anselmo Circular	31,59	3	2	28	CS
12	Sta. Mônica – Barra	30,05	3	2	27	CA
13	Stiep / C. Convenções – Comércio	53,60	8	4	53	CA
14	V. Pedrinhas – Vi. Ruy Barbosa	43,82	12	3	75	CA
15	Estação Calçada – Federação(*)	20,74	11	7	112	PAD 3p
16	Terminal Pirajá – Barra 2(*)	40,78	11	9	83	PAD 3p
17	Terminal Lapa – Comércio(*)	8,10	5	6	95	PAD 3p
18	Estação CAB – Barra 2(*)	41,28	11	6	91	PAD 3p
19	Rodoviária – Circular A(*)	31,24	9	4	63	PAD 3p
20	Ribeira- Campo Grande(Seletiva)	29,31	4	3	38	Executivo
21	Comércio- Praça da Sé(**)	4,20	3	4	82	Micro Ônibus
			146	90		

SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES URBANOS**PLANO DE CIRCULAÇÃO NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR****COPLAN-COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS E SISTEMA VIÁRIO****PROJETO Mergulhão do Comércio
SEPLAM****DUVIDAS DA TTC ENCAMINHADAS ATRAVÉS FAX
PARA A SMTU NO DIA 11.10.02****Setembro/02****SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES URBANOS****COPLAN-COORDENADORIA DO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE URBANO E DO SISTEMA VIÁRIO****SOLICITAÇÃO DE ESCLARECIMENTOS A SMTU POR PARTE DE MARCELO DA TTC EM RELAÇÃO À CONFIGURAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA O HORIZONTE 2004 PARA UTILIZAÇÃO NO PROJETO Mergulhão do Comércio.****Introdução**

Muitas das dúvidas da TTC refere-se às linhas da Situação Atual do sistema encaminhadas pela SMTU/ STP em setembro/02 para a SEPLAM.

Como a TTC solicitou da SMTU a previsão das linhas para o horizonte 2004, com a entrada em operação do metrô, trem e estações do subsistema rodoviário (CAB, Mussurunga, Iguatemi), muitas das linhas da situação atual serão extintas e outras criadas, gerando dúvidas que estão sendo devidamente esclarecidas:

ITEM A

Linhas que não foram identificadas pela TTC, solicitando-se itinerários e códigos:

Tabela	N	Linha	Código Antigo	ITINERÁRIO SOLICITADO
1.1	11	Mata Escura/Jardim Santo Inácio – Campo Grande	1218	Estrada da Mata Escura, Viaduto de Pirajá, BR 324, San Martin, Viaduto dos Motoristas, Rua do Imperador, Lg da Calçada, Av. Oscar Pontes, Av. da França, Praça da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Rua Carlos Gomes/ Campo Grande/ Av. Contorno, Mergulhão, Av. da França, Av. Jequitiaia, Lg da Calçada, Lg do Tanque, Av. San Martin, BR 324, Brasilgás, Estrada da Mata Escura
1.1	23	Terminal da Lapa – Comércio(*)	-	Terminal Lapa, Av. Vale dos Barris, Politeama de Baixo, Gamboa de Cima, Av. Contorno, Ponto do Elevador, Rua Miguel Calmon, Terminal Comércio, Av. Estados Unidos, Rua da Inglaterra , Ladeira da Montanha, Rua Carlos Gomes, Rua Horácio César, Politeama de Baixo, Av. Vale dos Barris, Rotula dos Barris, Estação da Lapa

1.2	12	Estação CAB- Barra 1(*)		Estação do CAB, Av. Paralela, Estação Iguatemi, Rotula do Abacaxi, Av. Heitor Dias, Sete Portas, Túnel Américo Simas, Av. da França, Av. Contorno, Av. Centenário, Av. Oceânica, Rio Vermelho, Av. Amaralina, Av. Otávio Mangabeira, Rua Pernambuco, Av. ACM, Iguatemi, Av. Tancredo neves, Av. Paralela, Estação CAB
2.3	8	Luis Anselmo-Vale do Matatu Circular	0516	Terminal vale do Matatu, Av. Bonocô, Av. Vale de Nazaré, Túnel Américo Simas, Av. da França, Praça da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Rua Carlos Gomes, Campo Grande, Rua Forte de São Pedro, Rua Horácio César, Lg da Piedade, Av. Joana Angélica, Nazaré, vale de Nazaré, sete Portas, Ladeira dos Bandeirantes, Vila Laura, Luís Anselmo, Rua Lívia Giphoni (Rua P), Superbox, Rotula do Abacaxi, Av. Bonocô, terminal do Vale do Matatu.
2.3	17	Terminal Lapa – Comércio(*)		Ver itinerário acima
2.3	18	Estação CAB- Barra 2 (*)		Estação CAB, Av. Paralela, Viaduto Raul Seixas, Av. ACM, Av. Manoel Dias, Rio Vermelho, Lg de Ondina, Av. Oceânica, Av. Centenário, Av. Reitor Miguel Calmon, Av. Contorno, Ponto do Elevador, Rua Miguel Calmon, Túnel Américo Simas, Sete Portas, Av. Heitor Dias, Rotula do Abacaxi, Estação Iguatemi, Av. Paralela, Terminal do CAB

(*) Linhas novas do Sistema Integrado Multimodal.

ITEM B

Pede para confirmar se os códigos das linhas abaixo correspondem às linhas em negrito.

Tab	N	Linha	ITINERARIO
1.1	21	Estação Calçada-Federação(*)	Terminal Calçada, Lg da Calçada, Av. Oscar Pontes, Av. da França, Praça da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Rua Carlos Gomes, Campo Grande, Canela, Rua padre Feijó,

			Campo Santo, Rua Caetano Moura, terminal da federação, Av. Cardeal da Silva, Terminal do Eng. Velho da federação, Av. cardeal da Silva, Rua Caetano Moura, Campo Santo, Rua Padre Feijó, Campo Grande, Rua Gamboa de Cima, Av. Contorno, Ponto do Elevador, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitiaia, Lg da calça, Terminal Calçada. Obs.: A linha 0213 (Ribeira –Federação), será extinta.
2.3	3	Bonfim –Campo Grande	Eqüivale a linha 0201(Ribeira/ Bonfim- Campo Grande), só que saindo a partir do Bonfim e não da Ribeira.
2.3	8	Narandiba/ Doron - Barra 1	Obs: Essa linha é a 1125 e não a 1126(Narandiba/ Doron - Barra R 2) Itinerário: Conjunto Doron, Av. Edgard Santos, Av. Paralela, Estação Rodoviária, Rotula do abacaxi, Av. Heitor Dias, Sete Portas, Túnel Américo Simas, Av. da França, Av. Contorno, Av. Centenário, Av. Oceânica, Rio Vermelho, Av. Amaralina, Av. Otávio Mangabeira, Rua Pernambuco, Av. ACM, Iguatemi, Av. Tancredo neves, Av. Paralela, Av. Edgard santos, Conjunto Doron.
2.3	15	Estação Calçada – Federação(*)	Ver linha Tab 1.1-linha 21
2.3	19	Rodoviária circular A(*)	3.6. OBS: ESSA LINHA É A 0342 E NÃO A 0344 (RODOVIÁRIA CIRCULAR B) Itinerário: Estação Rodoviária, Av. ACM, ladeira do Molambo, Largo da Cruz da Redenção, Rua Teixeira Barros, estrada de Campinas, Av. D. João VI, Rua das Pitangueiras, Largo dos Paranhos, Rua Barros Falcão, Ladeira dos Bandeirantes, Sete Portas, Túnel Américo Simas, Av. da França, Praça da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Rua Carlos Gomes, Campo Grande, Canela, Rua Padre Feijó, Lg do Campo Santo, rua Caetano Moura,, Av. Garibaldi, ligação Garibaldi-Lucaia, Av. Juracy Magalhães, Av. ACM, Iguatemi, av. Tancredo Neves, Estação Rodoviária.

(*) Linhas novas do Sistema Integrado Multimodal.

ITEM C

1.Sentido Sul –Linhas propostas para utilizar a Rua Carlos Gomes

Esclarecer qual solução será adotada para as linhas abaixo relacionadas em relação a situação atual das linhas envolvidas no projeto.

Código	Linha	Alteração Prevista
0119	Lapa- Trobogy	Será extinta
1061	Estação Mussurunga- Barra 1	Será extinta e substituída pela linha Estação CAB- Barra 1
1137	Pernambúes- Barra	Será extinta
1230	Sussuarana- Barra 2	Será substituída pela linha troncal Estação CAB- Barra 2
1306	Colina Azul- França	Será extinta
1567	Vista Alegre -Barra	Será extinta
1613	Periperi- Campo Grande	Será extinta
1630	Alto do Cabrito- Lapa/Barra	Será extinta
1633	Mirante de Periperi- Ondina	Será extinta
S001	Iguatemi-Comércio	Incluir via Mergulhão e Carlos Gomes
S002	Aeroporto –Praça da Sé	Incluir via Carlos Gomes
S004	Iguatemi- Praça da Sé	Incluir via Carlos Gomes
S011	Praia do Flamengo- Praça da Sé	Incluir via Carlos Gomes
S017	Imbui- Praça da Sé	Incluir via Carlos Gomes
S022	Aeroporto- Centro/Hotéis	Incluir via Carlos Gomes

EM RELAÇÃO AS NOVAS LINHAS CIRCULARES PROPOSTA PELA TTC

-Das linhas circulares propostas pela TTC o grupo técnico SMTU/STP só achou viável a implantação da linha C101C0 (**Comercio- Praça da Sé**), com alteração de Itinerário conforme a seguir: Terminal Comércio, Rua da Suécia, Avenida Estados Unidos, Praça da Inglaterra, Rua Pinto Martins, Ladeira da Montanha, Praça Castro Alves, Rua Chile, Ponto de retorno Praça da Sé, Rua da Ajuda, Rua das Vassouras, Ladeira Pau da Bandeira, Ladeira da Montanha, Ladeira da Preguiça, Elevador Lacerda, Rua Miguel Calmon, Rua da Polônia, Av. da França, Rua da Suécia, Av. Estados Unidos,. Terminal Comércio.

- As linhas proposta pela TTC, C102C0 (**Comercio-2 de Julho**) e C103C0 (**Comercio- Campo Grande**) podem ser substituídas pelas linhas diretas passantes que circularão pelo Comércio com destino Rua Carlos Gomes.

- A linha **Terminal da Lapa- Comercio**, que pertencerá ao sistema integrado multimodal, será **integrada** ao terminal do Comércio, proposto pela TTC, atendendo também aos desejos para a Carlos Gomes, Largo 2 de Julho (por proximidade) e Campo Grande.

-A futura linha **Terminal Calçada- Terminal Lapa**, que também pertencerá ao sistema integrado multimodal, poderá ser uma opção complementar para atender os usuários do **Terminal Comércio** para a Estação da Lapa, via Túnel, Dique do Tororó.

- Conforme previsto no **Projeto Área Central** desenvolvido pela TTC, e aqui ajustado, a linha **Elevador Lacerda – Comércio** permanecerá ligando o terminal do Comércio com o Elevador Lacerda, com o seguinte itinerário: Elevador Lacerda, Rua Miguel Calmon, Terminal do Comércio, Rua da Suécia, Av. da França, Av. Contorno, retorno da Conceição da Praia, Elevador Lacerda.

1.2- Linhas propostas para utilizar o mergulho

N	Nome	Situação
0353	Capelinha - Campo Grande Barra R 1	Será extinta
0416	IAPI- França/ Campo grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar pontes, Av.da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
0419	Pau Miúdo- França/Campo grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
0522	Brotas- Comércio R 2	Essa linha não pode ser inclusa no sentido Sul, seu itinerário é sentido norte (Contorno/ Mergulho). A linha Brotas –Comércio R 1 é que é sentido Sul.
1218	Mata Escura/ Jardim Santo Inacio -Campo grande	Ver Tab 1.1- n 11
1361	Vale dos Lagos /Mata dos Oitis-Comercio R 1	Será Extinta
1525	Valéria/Comércio- Campo Grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Itinerário: ...Av. jequitaia, Rua da Inglaterra, Rua miguel Calmon, Av. Jequitaia....

1607	Paripe- Barra	Será seccionada no Campo Grande. Será substituída pela linha 1660 (Paripe Campo Grande), constante do nosso plano.
------	---------------	---

2- Sentido Norte

2.1- Linhas propostas para utilizar o mergulhão Sentido Norte

N	Nome	Situação
0128	São João do Cabrito/ Plataforma- Lapa / Barra	Será extinta
0354	Capelinha- Lapa/Campo Grande R2	Será extinta
0416	IAPI- França/ Campo grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
0419	Pau Miúdo- França/ Campo Grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar Pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
1209	Colinas de Pituaçu -Forte de São Pedro	Será extinta
1231	Sussuarana- Barra R 2	Será substituída pela linha Troncal Estação CAB- Barra 2
1362	Mata dos Oitis/Vale dos Lagos -Comércio R 2	Será extinta
1507	Pirajá/Rua Nova- Lapa	Será extinta
1525	Valeria- Comercio/ Campo Grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar Pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
1526	Vista Alegre- Lapa	Será extinta
1533	Fazenda Coutos- Lapa	Será extinta
S021	Ribeira- Pituba	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Itinerário Ida: ...Av. Oscar Pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Túnel Américo Simas, Av. Bonocô..... Itinerário Volta:...Av. Bonocô, Túnel Américo Simas, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia.....

2.2- Linhas propostas para usar o ponto do elevador

N	Nome	Situação
0119	Lapa- Conjunto Trobogy	Será extinta
0408	Curuzu Contorno R 2	Incluir no Ponto do Elevador
1062	Estação Mussurunga Barra R 2	Será extinta e substituída pela linha Estação CAB- Barra 1
1137	Pernambúes- Barra	Extinta
1137C 1	Pernambúes- Barra	Extinta
1306	Colina Azul – França/Campo Grande	Será seccionada na av. da França. Não utilizará a av. Contorno. Futuro itinerário:...Av. Oscar Pontes, Av. da França, Rua da Inglaterra, Rua Miguel Calmon, Av. Jequitaia....
1567	Vista Alegre- Barra	Extinta pelo PIT Trem
1602	Alto de Coutos-Lapa	Extinta
1604	Base Naval/São Thomé- Lapa	Extinta
1605V 0	Boa Vista do Lobato - Lapa	Extinta
1605V 1	Boa Vista do Lobato - Lapa	Extinta
1607	Paripe- Barra	Será seccionada no Campo Grande. Será substituída pela linha 1660 (Paripe Campo Grande), constante do nosso plano
1613	Periperi-Campo Grande	Extinta
1615	Plataforma-Lapa	Extinta
1619	São Joao do Cabrito-Lapa	Extinta
1627	Alto de Santa terezinha- Lapa	Extinta
1628	Rio sena -Lapa	Extinta
1630V 0	Alto do Cabrito- Lapa/Barra	Extinta
1630V 2	Alto do Cabrito- Lapa/Barra	Extinta
1633	Mirante de Periperi- Ondina	Extinta
1651	Base Naval/São Thomé- Lapa	Extinta
1658	Fazenda Coutos-Barra	Extinta pelo PIT trem
S011	Iguatemi-Comércio	Incluir via Carlos Gomes

Vale observar que as linhas indicadas para serem extintas, serão substituídas pelas linhas abaixo relacionadas, vinculadas ao Sistema Integrado Multimodal de Transporte e também pelas linhas alimentadoras que ligarão esses bairros às estações e terminais dos subsistemas Metroviário, Ferroviário e Rodoviário, além do Subsistema Hidroviário e Ascensores (em menor escala)

LINHAS TRONCAIS E AUXILIARES QUE SUBSTITUIRÃO AS LINHAS EXTINTAS QUE ATUALMENTE CIRCULAM VIA CARLOS GOMES, CONTORNO E COMÉRCIO

Item	Linha	EXT.	FRO TA	O/H	Viagens	Região atendida
1	Estação Calçada – Federação(*)	20,74	11	7	112	Península e Subúrbio
2	Terminal Pirajá – Barra 1(*)	40,78	11	9	83	BR 324, Miolo Norte e Miolo Sul.
3	Terminal Lapa - Comércio(*)	8,10	5	6	95	Todas as regiões, inclusive Área Central
4	Rodoviária – Circular A(*)	31,24	9	4	63	Eixo Paralela, Orla Norte, Orla Sul e Iguatemi
5	Rodoviária Circular R1(*)	20,69	6	5	65	Eixo Paralela, Orla Norte, Orla Sul e Iguatemi
6	Estação CAB – Barra 1(*)	41,28	11	6	91	Eixo Paralela e Orla Norte
7	Lapa- Pirajá (Linha Metroviária)	11,50	11	20		Atenderá a todas as regiões citadas acima
8	Calçada- Paripe(Linha Ferroviária)	13,50				Atenderá o Subúrbio e a Península alimentando a linha Estação Calçada-Federação.

Solicitações Complementares

A) Parâmetros Operacionais do Subsistema Metroviário para o horizonte 2004

- Linha 1: Lapa- Pirajá
- Estações: Lapa, Campo da Polvora, Brotas, Bonocô, Acesso noret, Retiro, Bom Juá, Pirajá.
- Extensão por Sentido: 11,9 Km
- Atendimento Diário: 200. 000 passageiros (Com Base no PIT do METRÔ de Out / 1997)
- Atendimento hora Pico: 26.000 passageiros
- Tempo de Viagem em ciclo fechado: 35 Minutos
- Frequência hora pico : 20 viagens/hora
- Nº de composições: 11 com capacidade para 1250 passageiros distribuídos em 4 carros ..
- Velocidade: Varia de 37 (comercial) a 70 km / hora.

- Correspondência tarifária com o ônibus: A partir de setembro/ 2001, foi fixado o valor da tarifa do metrô em R\$ 1,69, sendo sua atualização calculada com base em 50% do IGPM + 50% do INPC.

B) Parâmetros Operacionais do Subsistema Ferroviário para o horizonte 2004 (versão preliminar):

- Linha : Calçada- Paripe
- Estações: Calçada, Lobato, Plataforma, Almeida Brandão, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe.
- Extensão por Sentido: 13,50 Km
- Atendimento Diário: 60. 000 passageiros(com base no PIT do Trem de Set/1998)
- Atendimento hora Pico: 6.000 passageiros
- Tempo de Viagem em ciclo fechado: 50 a 60 Minutos
- Frequência hora pico : 6 viagens/hora
- Nº de composições: Em fase de estudos
- Velocidade: Dependerá do tipo de equipamento
- Correspondência tarifária com o ônibus: Não foi calculada.

Plano de Mobilidade na Área Central de Salvador

Súmula das observações da Reunião ocorrida no dia 18/10/02 na Seplan.

Participantes:

TTC – Dr. Francisco Moreno

SMTU – Marisa Oliveira e Moisés de Brito

STP – Ana Bezerra

SET – Gilberto Luz

SEPLAM /FMLF – Jorge Moura, Carlos Querino, Ires Marta e Raimundo Andrade.

Esta reunião foi realizada para que a SEPLAM/FMLF recebesse os comentários dos demais participantes em função das propostas formuladas pela TTC e apresentadas em 15/08/02 e 26/09/02 para avaliação pelos participantes e encaminhamento de sugestões.

1. A proposta viária do “Mergulhão” da Praça Cayrú eleita para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade na Área Central foi a **alternativa 1-A**, mantendo parte dos ônibus circulando na superfície (junto à saída do Elevador Lacerda) e o parte utilizando o “Mergulhão”;
2. As linhas que passarão pela Av. Miguel Calmon (por cima) e pela Praça Cayrú (por baixo) serão definidas posteriormente quando da entrada em operação do Metrô;
3. Sem o “Mergulhão” não deverão ocorrer mudanças na circulação atual, tudo continua como está;
4. Algumas linhas metropolitanas, mesmo com o Metrô em operação poderão continuar entrando até o Comércio, no terminal proposto próximo à Praça Deodoro, quando da implantação do mergulhão;

5. Serão criadas duas novas linhas, Lapa/Comércio e Lapa/Calçada quando da entrada em operação do Metrô, que farão integração no terminal metropolitano do Comércio. Será ainda criada uma outra linha Praça da Sé/Terminal do Comércio, totalizando três linhas intergradadas ao mesmo terminal;
6. A SMTU fornecerá a versão “pré-definitiva” de cada grupo de linhas em cada ponto de parada de ônibus;
7. A SET concorda com todas as proposições para a área do Comércio (cidade baixa);
8. Manter a entrada e saída do estacionamento da Pça Irmãos Pereira, junto à Igreja de Conceição da Praia, utilizando acessos pela Ladeira da Conceição.
9. Não utilizar o Largo 2 de Julho como rota de ônibus;
10. Garantir o acesso ao estacionamento da Praça Castro Alves (início da Rua Carlos Gomes) diretamente pela Av. Sete de Setembro (defronte ao Sulacap);
11. Locar pontos de táxi, sempre que possível, com porta de acesso dos passageiros pela direita do táxi ou justificar a opção contrária;
12. Utilizar a transversal da ladeira da Praça (novo lote de estacionamento) para suprir a redução de vagas na região, decorrente do “Projeto da Rua Chile”;
13. Viabilizar o maior nº de pontos de parada de ônibus (3 ou 4) no Viaduto da Sé, para linhas Seletivas, Barra, Campo Grande, Circulares, etc.;
14. Manter ponto de parada de ônibus na Praça Castro Alves (sentido Campo Grande – Sé) e retirar o ponto do lado oposto;
15. Manter a atual situação no Beco Maria Paz (fechada para ambulantes) utilizando parte dele como área de carga e descarga (regularizar);

16. Manter fechada a Rua do Cabeça e os correspondentes ambulantes;
17. Manter fechada a Rua 21 de Abril e relocar o ponto de táxi clandestino no Largo do Relógio, junto à Av. Sete de Setembro;
18. Acesso ao *Shopping Piedade* - incorporar alternativa a ser elaborada pela SET (acesso através da Rua Junqueira Aires);
19. A ligação do Solar do Unhão / Largo 2 de Julho, através do caminho das esculturas proposto pelo projeto vencedor do concurso público, não deverá ser tratada como para transporte;
20. Especificar os atuais pontos escalonados na Avenida Sete de Setembro, do lado oposto ao hotel da Bahia;
21. Relocar para mais adiante, o ponto de parada na Rua Levigildo Filgueiras (lateral do Teatro Castro Alves), sentido centro – bairro;
22. Retirar opção de nova ligação da Av. Vale do Canela / Campo Grande (novo acesso Contorno / Campo Grande);
23. Analisar (e sugerir) acesso ao Lgo. 2 de Julho através das Ruas Tuiuti/ Augusto França, com inversão da circulação na Rua Pedro Autran;

As demais sugestões, originalmente apresentadas nas referidas reuniões, foram comentadas e nenhum dos presentes se manifestou contra as mesmas, concluindo-se que foram aceitas.

Obs. Fazer comunicação formal para os vários órgãos.

ANALISE DAS PROPOSTAS DO PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL

Em 27/11/02

ANALISANDO AS PROPOSTAS DO PLANO DE MOBILIDADE PARA A ÁREA CENTRAL, TRABALHO EM ELABORAÇÃO PELA TTC ENGENHARIA DE TRÁFEGO E DE TRANSPORTES, FAZEMOS AS SEGUINTESS CONSIDERAÇÕES:

- 01 – Está ok.
- 02 – Não mais ocorrerá.
- 03 – Buscar novas vagas de estacionamento.
- 04 – Manter a Rua da Força aberta aos automóveis como o mesmo sentido.
- 05 – Está ok.
- 06 – Está ok.
- 07 – Está ok manter estacionamento apenas do lado esquerdo.
- 08 – Está ok.
- 21 – Está ok.
- 31 – Avaliar as condições físicas de implantação levando-se em conta a segurança e o desconforto do pedestre.
- 32 – Está ok.
- 33 – Só deverá ocorrer se implantado o VLT até a Conceição e o ascensor da Praça Castro Alves.
- 41 – Está ok Já está regulamentada.
- 42 – Está ok.
- 43 – Está ok.
- 44 – Está ok.
- 45 – Está ok.
- 46 – Está ok.
- 47 – Está ok.
- 48 – Será o estacionamento do IPAC.
- 71 – Está ok.
- 73 – Está ok.
- 74 – Está ok.
- 75 – Está ok.
- 76 – Está ok.

- 77 – Está ok.
- 78 – Está ok.
- 79 – Está ok.
- 80 – Está ok.
- 81 – Está ok.
- 82 – Está ok.
- 83 – Está ok.
- 101 – Compatibilizar o ponto de parada de ônibus com os acessos do ICBA.
- 102 – Está ok.
- 103 – O novo acesso ao Campo Grande deverá ser bastante solicitado, para tanto é necessário um traçado compatível com os futuros volumes de tráfego. (condicionar a implantação a uma avaliação mais profunda com números e impacto nas habitações próximas ao viaduto).
- 104 – Avaliar se fisicamente é possível e alertar para o tráfego de caminhões.
- 105 – Está ok.
- 106 – Não deve permitir estacionamento na Av. sete (Mercês à direita) (colocar apenas do lado esquerdo).
- 107 – Está ok.
- 108 – Está ok.
- 109 – Está ok.
- 110 – Colocar faixa preferencial e não exclusiva, em toda a extensão da Carlos Gomes (do edifício Sulacap até a Praça da Centenário Batista); retirar estacionamento à esquerda.
- 111 – Está ok.
- 112 – Está ok.
- 113 – Está ok em toda a área de estudo.
- 114 – Está ok.
- 115 – Já não mais.
- 116 A -116 B - Deve ter apenas o ponto de ônibus. Retirar o acesso à baía marina e o retorno.
- 117 – Relocar o ponto de ônibus para o Largo das Flores (Rua do Cabeça).
- 118 – Não é conveniente ter ponto de táxi ao longo do corredor da Av. sete, examinar possibilidade de locação de ponto de táxi nas transversais.
- 119 – Está ok.
- 120 – Está ok.
- 121 – Está ok.
- 122 – Está ok.
- 123 – Está ok.
- 124 – Está ok.
- 125 – Está ok.
- 126 – Está ok.
- 127 – Já não mais.
- 128 – Está ok.
- 129 – Retirar estacionamento à esquerda ao longo da Carlos Gomes até a Rua Pedro Autran.
- 151 – Está ok.

- 152 – Está ok.
- 153 – Está ok.
- 154 – Está ok.
- 155 – Está ok.
- 156 – Está ok.
- 157 – Está ok.
- 158 – Suprimir o ponto de ônibus na Av. da França próximo à Rua da Argentina e deslocar o ponto de ônibus da Av. da França do BANEBA para próximo à Rua da Noruega.
- 159 – E como ficará a manutenção dos pontos de táxi do 175?
- 160 – Está ok.
- 161 – Não concordamos com a criação dos pontos de paradas de ônibus na Rua Miguel Calmon entre o Mercado Modelo e a Praça Riachuelo.
- 162 – Está ok.
- 163 – Está ok.
- 164 – Retirar o ponto próximo à Rua da Argentina.
- 165 – Rever localização do ponto de ônibus circular.
- 166 – Está ok.
- 167 – Está ok.
- 168 – Está ok.
- 170 – Está ok.
- 171 – Está ok.
- 172 – Está ok.
- 173 – Está ok.
- 174 – Está ok.
- 175 – Está conflitante com a faixa exclusiva de ônibus.
- 176 – Está ok.
- 177 – Está ok.
- 178 – Está ok.
- 179 – Está ok.
- 180 – Está ok.
- 181 – Está ok.
- 182 – Está ok.
- 183 – Está ok.
- 184 – Está ok.
- 185 – Está ok.
- 186 – Está ok.
- 187 – Está ok.

2ª Etapa de implantação:

- 61 – Está ok. – Estudar cruzamento do VLT com o tráfego vindo da Miguel Calmon na interseção Rua da Suécia/Estados Unidos e Miguel Calmon.
- 62 – Está ok.
- 63 – Está ok.
- 64 – Não deve existir, pois haverá um cruzamento com o tráfego sentido Mercado Modelo/Calçada na Av. da França que obrigará a utilização de semáforo. Sugerimos a

manutenção da circulação como está hoje, utilizando o semáforo existente na interseção da Rua Estado de Israel com a Av. da França, sem a alteração da alça de viaduto de saída do túnel.

- 65 – Caso o VLT vá até a Praça Mal. Deodoro, o estacionamento perde o sentido de integração.
- 66 – Está ok.
- 67 – Caso o VLT vá até a Praça Mal. Deodoro, terá um terminal próximo;
- 68 – Está ok.
- 69 – Manter a atual geometria da alça de saída do Túnel.
- 70 – Está ok - Não deve ser permitida a conversão à esquerda da Av. Jequitaia para a Rua da Suécia, e sim pela Rua Estado de Israel.

Outras observações:

- Analisar possibilidade do VLT ir até a Praça Mal. Deodoro já na 1ª etapa, integrando com o terminal de ônibus proposto para a área próxima à Praça Mal. Deodoro (implicaria no prolongamento de 450 metros e não haveria grandes desapropriações. (substituindo a Estação Fuzileiros pela Mal. Deodoro) integrando também com as linhas circulares);
- Segregar a saída de veículos da Rua Baronesa de Sauípe (tribunal de Contas) com destino ao Campo Grande;
- Implantar pista dupla com canteiro central na Av. Jequitaia, no trecho entre as Ruas Estado de Israel e da Suécia;
- Colocar ponto de táxi defronte ao Forte de São Pedro;
- Locar o ponto de ônibus das Mercês onde realmente é atualmente;
- O espaço disponível é insuficiente para implantar o escalonamento de pontos de parada de ônibus na Praça da Bíblia (Praça Centenário Batista);
- Suprimir estacionamento da Rua Politeama de Baixo;
- Suprimir estacionamento próximo ao Bom Preço;
- Incluir na próxima versão do Plano as propostas para o Largo 2 de julho, oriundas da reunião com a comunidade.

Participaram da discussão os técnicos:

- Carlos Querino
- Ires Marta
- Jorge Moura
- Moisés Freitas
- Raimundo Andrade
- Rui Leal

Fundação Mário Leal Ferreira – FMLF
Subgerência de Planos Setoriais – SPS/GEPLAN

ANALISE DAS RESPOSTAS ENVIADAS POR FAX ÀS OBSERVAÇÕES FEITAS AO PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL

Em 30/12/2002

CARA LUCIMAR,

SEGUEM AS OBSERVAÇÕES AO FAX Nº 1189/2002 NO QUAL CONSTA O
PARECER DA TTC ÀS OBSERVAÇÕES DESTA FMLF ÀS PROPOSTAS DO
PLANO DE MOBILIDADE PARA A ÁREA CENTRAL:

- 07 – Manter estacionamento apenas do lado esquerdo.**
O estacionamento pode até ocorrer, mas não deve ser regulamentado;
- 31 – Avaliar as condições físicas de implantação levando-se em conta a segurança e o desconforto do pedestre.**
No atual trabalho em desenvolvimento é uma oportunidade de aprofundar a avaliação física e operacional da proposta;
- 103 – O novo acesso ao Campo Grande deverá ser bastante solicitado, para tanto é necessário um traçado compatível com os futuros volumes de tráfego. (condicionar a implantação a uma avaliação mais profunda com números e impacto nas habitações próximas ao viaduto).**
Analisar limitando-se ao material disponível;
- 118 – Não é conveniente ter ponto de táxi ao longo do corredor da Av. sete, examinar possibilidade de locação de ponto de táxi nas transversais.**
Sugerimos colocar o Ponto de Táxi do lado esquerdo da via, defronte a Praça do Relógio de São Pedro;
- 161 – Não concordamos com a criação dos pontos de paradas de ônibus na Rua Miguel Calmon entre o Mercado Modelo e a Praça Riachuelo.**
Mantemos a nossa opinião observando a série histórica do local;
- 164 – Retirar o ponto próximo à Rua da Argentina.**
Observar o impacto do ponto no uso do solo local;

Participaram da discussão os técnicos:

- Carlos Querino
- Ires Marta
- Jorge Moura

SUMÁRIO DE REUNIÃO

SALVADOR - SEPLAM (04/02/03)

➤ 1ª. REUNIAO

PARTICIPANTES: Jorge Moura (Seplam/FMLF)
Moises (SMTU)
..... (SMTU)
..... (SET)
Moreno (TTC)

ITENS ACORDADOS

1. Manter a Peça. Dois de Julho, sem ônibus
2. Inverter o sentido de circulação, junto ao Shopping Piedade; SET vai detalhar o projeto dessa inversão; TTC só vai considerá-la, para indicação da correspondente sinalização do cruzamento com o Largo da Piedade.
3. Manter baia (frontal) na R. do Cabeça, junto à pracinha, exclusiva para C/D da microrregião.
4. Garantir faixa de rolamento mínima de 4,50 m e calcadas resultantes na largura disponível na R. do Cabeça, até o Largo Dois de Julho.
5. Analisar a largura existente na R. Augusto Franca: se <8m, estacionamento ao longo de um lado só; se >=8m, dos dois lados.
6. Manter estacionamento ao longo, na via de acesso ao Largo Dois de Julho.
7. Acerto na geometria da chegada da Lad. Preguiça no Largo Dois de Julho; manter estacionamento de um lado só; chegada em sentido duplo de circulação, com mínimo de 5,50 m.
8. Na rotatória da chegada da Lad. Preguiça, prever estacionamento só de um lado (exclusiva para C/D da microrregião).
9. Ajustar terminal da Peça. Irmãos Pereira, para inverter o lado da 3ª. Linha (de estacionamento de emergência do VLT).
10. Ajustar geometria da via lindeira ao Elev. Lacerda (futuro canal do VLT) e reposicionar a faixa de pedestres elevada, para a frente do Elevador.

11. Verificar raio de giro na entrada da R. Pinto Martins x Av. da Franca
12. Indicar medidas (distancias mínimas) nas saídas do "Mergulhão".
13. Acertar desenho de representação do viário do "Mergulhão". Colocar baia para táxi, junto na Av. Sete de Setembro, junto ao Relógio de São Pedro, mantendo-o afastado >4m do mesmo; respeitar a posição da atual faixa de pedestres.
14. Alargar calçada da esquerda da Av. Sete e manter o alinhamento da calçada da direita, exceto no trecho após o Relógio de São Pedro, onde esta solução deve ser invertida.
15. Manter a previsão de ponto de parada de ônibus nas proximidades da R. da Polônia, na Av. da Franca.
16. Eliminar os pontos de ônibus na Av. Miguel Calmon.

➤ 2ª. Reunião

PARTICIPANTES: Jorge Moura (FMLF)
..... (FMLF)
Luiz Antonio + (escr. Projetista)
Moreno (TTC)

ITENS ACORDADOS

1. Representar as edificações no extremo do VLT, junto a Peça. Irmãos Pereira.
2. Retirar a área de C/D, do início da Lad. Preguiça.
3. Indicar as dimensões das pistas de rolamento de todas as vias alteradas.
4. Colocar área para Táxi/frete, lindeira a Igreja de Conceição da Praia.

➤ **3ª. Reunião**

PARTICIPANTES: Jorge Moura (FMLF)
..... (FMLF)
..... (FMLF)
Shang (escr. Projetista) *Shang*
Moreno (TTC)

ITENS ACORDADOS

1. Deslocar o estacionamento previsto junto aa travessia da R. da Preguiça x R. Carlos Gomes, deslocando-o para o extremo da Pracinha, após locar o novo ponto de ônibus na mesma.
2. Adotar baia de ônibus com 25 m de comprimento e alocar área para C/D após a mesma (com duas vagas), também usada como estacionamento da farmácia da esquina anterior.
3. Manter guia rebaixada, na entrada da R. do Cabeça, para uso de veículos de emergência (Bombeiros), com largura mínima de 3,20 m, demarcada na paginação do piso.
4. Destacar elemento de divisão de pisos – pedestres x veículos – conforme já decidido entre FMLF x Escritório projetista.
5. Especificar para a nova via de entrada no Largo Dois de Julho, faixa de rolamento com 4,50 m e calçada maior do lado externo, em função da disponibilidade de espaço a ser definido após a nova topografia a ser efetuada.
6. Projetar a reurbanização da Praça garantindo uma pista de rolamento com um mínimo de 2fx x 2,95 m + 0,20 + 2,00 para estacionamento ao longo, onde possível.
7. Especificar bloqueios nas entradas das vias de emergência.
8. Nos estacionamentos para C/D de caminhões, utilizar uma largura de 3,20 m e inverter o esquema de manobras dos mesmos, junto ao extremo na Praça Dois de Julho.
5. Especificar algumas vagas para Def. Físico, com dimensões maiores – largura de (2,5 + 1,2 + 2,5) m x 5,5 de comprimento.
6. Deslocar o local do ponto de táxi (aprox. seis vagas) próximo à chegada da Lad. Preguiça, e retirar o avanço do meio da quadra.