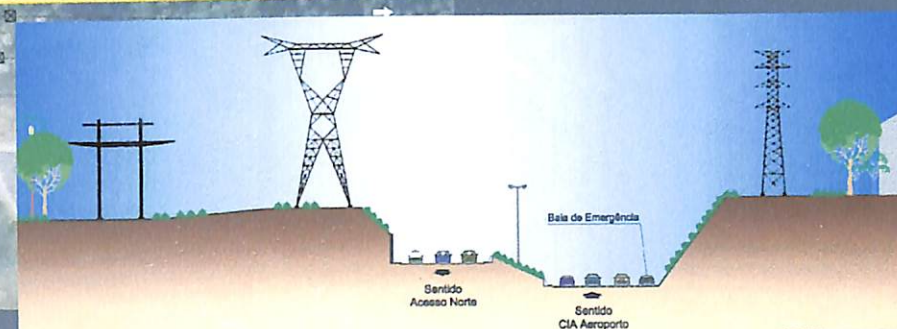
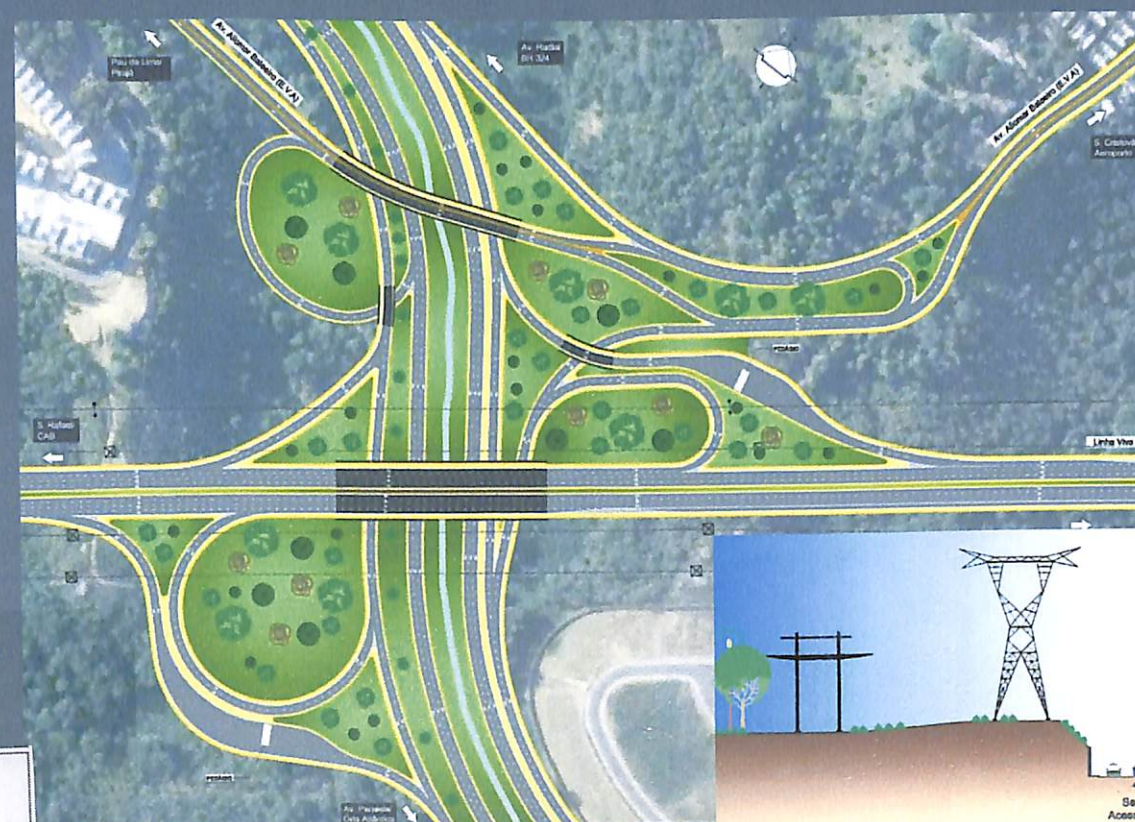




PROVIA

Programa de Obras Viárias

SUMÁRIO EXECUTIVO (Região da Av. Paralela)



PROVIA – Programa de Obras Viárias

SUMÁRIO EXECUTIVO

(Região da Av. Paralela)

Maio / 2010



APRESENTAÇÃO	3
CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	6
AV. ATLÂNTICA.....	11
LINHA VIVA.....	36
PONTOS CRÍTICOS	69



APRESENTAÇÃO

A **TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda.** foi contratada pela **SEDHAM** – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal do Salvador (**PMS**), para o desenvolvimento de um **ESTUDO EXPLORATÓRIO E DE ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES** de expansão do sistema viário, na região do entorno da Av. Luis Viana Filho (Av. Paralela), como parte integrante de seu Projeto de Mobilidade Urbana da cidade do Salvador/BA.

O estudo teve como ênfase essa região da Av. Luis Viana Filho, por se tratar de um dos principais eixos viários da cidade do Salvador ligando a região do novo **Complexo Viário 2 de Julho**, o qual comporta os volumes veiculares provenientes da BA-099 (Estrada do Coco), da BA-526 (Est. CIA / Aeroporto), do Município de Lauro de Freitas, da Costa Norte da Bahia, do Aeroporto Internacional e, logicamente, de bairros próximos a este local, todos em direção ao **Centro de Salvador**.

Além de importante eixo viário, a Av. Luis Viana Filho se depara atualmente com o rápido surgimento de novos empreendimentos imobiliários, voltados principalmente para o setor residencial mas, também, para os setores comercial/serviços, estudo e institucional (Parque Tecnológico), além do incremento do setor de lazer, como ilustra a reforma do Estádio do Pituaçu.

Dessa forma, surgiu a necessidade de se elaborar um estudo com o intuito de se entender a vocação dessa área e avaliá-la quanto ao impacto na mobilidade da região, que o crescimento populacional, oferta de novos empregos e intensidade de ocupação do solo, fatalmente deverão provocar.

O **sensível crescimento antevisto**, seja de residências e/ou empregos, somados às atuais condições de tráfego da Av. Paralela onde observa-se condições de trânsito já saturado, devido ao alto volume de veículos provenientes dos vários bairros distribuídos ao longo dessa via e que a utilizam para acessar o centro da cidade, **torna imprescindível a implementação de novas infra-estruturas VIÁRIA e de TRANSPORTE COLETIVO** para atender às necessidades decorrentes dessa nova realidade na região, atual e em seu futuro imediato.

Quanto à **infra-estrutura de transporte coletivo**, o implemento imediato ocorre com a proposta de um sistema de transporte coletivo operado por **ÔNIBUS DE GRANDE CAPACIDADE** e com **EFETIVA PRIORIDADE DE CIRCULAÇÃO** no tráfego geral, o qual é internacionalmente conhecido como **BRT (BUS RAPID TRANSIT)**.

Esse **Sistema de BRT** é uma das bases conceituais na formulação da **RIT - Rede Integrada de Transporte de Salvador**, estudo em fase final de formulação.

RIT: REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE (em elaboração)



O implemento na **infra-estrutura viária** ocorre através do **PROVIA** - Programa de Obras Viárias, no qual se pontifica, para a região deste estudo, a proposição de duas vias de apoio à Av. Paralela:

- ao Norte a **“Linha Viva”** – com ligação direta do Centro Tradicional e Histórico de Salvador à CIA/Aeroporto (BA-526) e ao novo trecho inicial da Estrada do Coco (BA-099); e
- ao Sul, a **“Av. Atlântica”** que cria uma ligação direta desde o Centro de Convenções de Salvador e a Av. Luis Eduardo Magalhães até os bairros de Mussurunga, Itapuã e Piatã, atendendo também a outros bairros lindeiros.

Em complementação ao estudo dessas duas novas vias foram desenvolvidas uma série de propostas (doze locais) para atenuar alguns dos atuais **PONTOS CRÍTICOS** do trânsito na AUC - Área Urbana Consolidada de Salvador, de

forma a propor uma solução que efetivamente possa resolver os graves problemas de mobilidade verificados na cidade e nessa região em especial.

Este estudo foi parte integrante do conjunto de projetos apresentados no evento **“Salvador Capital Mundial: A cidade do nosso futuro”**, realizado no final do mês de janeiro de 2010 em Salvador, o qual contemplou um conjunto de idéias como componentes do Projeto Mobilidade da Cidade, e que visam resolver os problemas do trânsito e do transporte da capital baiana.

Este documento apresenta uma **SÍNTESE EXECUTIVA** que sintetiza os serviços realizados no âmbito do contrato nº 006/2009 SEDHAM/PMS, referentes às duas novas vias e aos pontos críticos, componentes (parciais) do PROVIA - Programa de Obras Viárias referido.

TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda.
Salvador, Maio de 2010

PROVIA: PROGRAMA DE OBRAS VIÁRIAS



CONSIDERAÇÕES INICIAIS

EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA REGIÃO

A “**Av. Paralela**”, assim chamada por estar situada paralelamente à Orla Atlântica de Salvador, foi construída no início da década de 1970, como uma alternativa mais direta para interligar o Aeroporto de Salvador ao centro da cidade, que tinha a antiga E.V.A como seu caminho natural.

Nessa época, a cidade do Salvador possuía na sua faixa litorânea da Orla Atlântica, pequenos núcleos povoados, onde pontificava a praia da “distante Itapuã”! Sem falar de Lauro de Freitas, Arembépe e demais povoações do litoral norte da Bahia.

Foi com a consolidação do CAB - Centro Administrativo da Bahia na sua porção intermediária, que a partir dos anos 90 a ocupação do vetor nordeste de Salvador passou a ser estimulada; a princípio, tímida e isoladamente (Flamboyant e Imbuí) e desde meados da primeira década deste século XXI, um segundo estágio imobiliário passou a pontuar essa região. Este sim, de características de crescente e vigorante construção de grandes empreendimentos imobiliários!

Este acelerado processo de urbanização indica, para um futuro de médio prazo (próximos 15 anos), uma ocupação por um contingente populacional de cerca de 228 mil novos habitantes, além da oferta de 68 mil postos de trabalho e de 82 mil vagas para estudantes, estimulados que foram pelos inúmeros “*campi*” universitários que se instalaram na região e que deverão ser fomentados pelo Parque Tecnológico, em implantação pelo Governo da Bahia.

Complementarmente a esse processo, interno a Salvador, deve-se considerar a forte influência que o turismo do litoral norte da Bahia – Guarajuba, Praia do Forte, Costa do Sauípe, etc. – e a crescente conurbação com todo o Município de Lauro de Freitas e extremo sul de Camaçari (Abrantes, Jauá, Arembépe), que deverá aumentar significativamente a movimentação entre essas localidades e os principais sub-centros de Salvador – Av. Tancredo Neves, Av. ACM, Iguatemi e o próprio Centro Histórico.

A UTILIZAÇÃO DA AV. PARALELA

Implantada na década de 1970, a atual Av. Luis Viana Filho (ou Av. Paralela) foi concebida como uma via de trânsito rápido, entre o Aeroporto de Salvador e o então incipiente bairro do Iguatemi, próximo ao Acesso Norte no início da BR-324 e interligada ao centro tradicional de Salvador através da Av. Bonocô (atual Av. Mário Leal Ferreira).

Idealizada como uma via expressa, possuía duas pistas de rolamento com três faixas de tráfego por sentido, separadas por um amplo canteiro central e com alguns dispositivos de retorno do trânsito, providos de suas faixas de aceleração/desaceleração para acesso.

À época da construção, esses retornos estavam convenientemente posicionados e espaçados entre si, suficientes para permitir os “entrelaçamentos de fluxos” veiculares que se destinavam aos poucos acessos dos bairros lindeiros, que principiavam a se fixar na região.

Também, com a criação dessa avenida, diversos conjuntos populares da “região do Miolo” (entre a BR-324 e a Av. Paralela) passaram a ter uma “outra saída” em direção ao novo centro do Iguatemi e à própria Orla Atlântica e suas praias (Armação, Piatã, Placa Ford, Itapuã, etc.), descongestionando a Av. Bonocô e a Av. Heitor Dias/ Av. Cônego Pereira.

Entretanto, essa ACESSIBILIDADE proporcionada pela Av. Paralela, indicou a necessidade (cerca de 25 anos após sua inauguração) de um incremento nas suas condições físicas originais, com um conjunto de quatro intervenções viárias coordenadas, implantadas no final do século XX:

- i. Implementação de uma **4ª faixa de tráfego** em toda sua extensão, posicionada junto ao canteiro central;
- ii. **Supressão paulatina** de algumas **travessias** de pedestres **semaforizadas**, que passaram a ser imprescindíveis devido ao crescente uso do solo lindeiro, notadamente junto ao Hosp. Sarah; esta ação tem sido uma exigência constante da PMS como contra partida

dos inúmeros Pólos Geradores de Trânsito (PGTs) que tem se instalado lindeiros à avenida (Hipermercado Extra, Uni Jorge, FTC, Shop. Paralela, etc.) e mesmo urbanizações antigas (Bairro da Paz e Mussurunga). Atualmente, a implantação do reformado Estádio do Pituacu exigiu a construção de uma PASSARELA ESPECIAL (mais larga) para interligação da Rampa do Torcedor com as avenidas do CAB!

- iii. Implantação de **novas interligações viárias transversais**, com suas conexões em desnível e alças de acesso, entre elas – a famosa LIP, Viad. Luis Eduardo, Viad. Dona Canô, Viad. Mário Andreaza (antiga 1ª rótula do aeroporto), Complexo Viário 2 de Julho (2ª rótula) e Av. Carybé, que vieram a se juntar ao pioneiro Viaduto do CAB (Viad. Leonel Brizola).
- iv. Criação de **decreto regulamentador do Plano Funcional da Av. Paralela**, que procurou orientar a implantação dos grandes empreendimentos lindeiros e estabelecer os limites físicos de suas pistas marginais e ramos de acesso (“agulhas”), com as pistas expressas e “futuras novas” travessias em desnível.

CONSEQUÊNCIAS DESSA SITUAÇÃO

Apesar dessas medidas, implementadas no final dos anos 90, o vertiginoso INCREMENTO DA FROTA de veículos, observada em todas as cidades brasileiras e o CRESCENTE USO DO AUTOMÓVEL nos deslocamentos cotidianos, tem provocado uma sensível piora nas condições de mobilidade das populações urbanas.

Por sua vez, as intervenções levadas a efeito na década passada procuraram viabilizar, a princípio, as melhores condições de acessibilidade lindeira à avenida; enquanto isso, o processo de urbanização da região ocorre em uma área de **influência mais ampla**, com diferentes novos bairros sendo planejados e implementados nas **áreas circunvizinhas**, atendendo a todas as classes sociais – conjuntos populares, urbanização de classe média, condomínios de alta renda, etc.

E a própria expansão planejada (pela INFRAERO) para ampliação do Aeroporto Internacional e o fluxo turístico do Litoral Norte da Bahia, exigirão maior garantia de mobilidade para o trânsito de passagem que deverá utilizar esse “canal de tráfego” - **único ainda existente na região**, mas incapaz, sozinho, de absorver toda essa demanda com uma fluida circulação do trânsito.



CONCEITUAÇÃO DA SOLUÇÃO PLANEJADA

O vetor de expansão da Região Nordeste de Salvador está fortemente consolidado em torno da Av. Paralela e suas continuidades naturais, como são as estradas do Coco (BA-099) e CIA/Aeroporto (BA-526), em direção ao Litoral Norte da Bahia.

Desde os Planos Diretores de Salvador da década de 70 e os mais recentes PDDU's de 2004 e 2008, previram a necessidade de ESTRUTURAR essa região, com base na criação de uma MALHA VIÁRIA REGIONAL, cuja rede de vias deveria ser formada por um conjunto de:

- **4 vias longitudinais** (paralelas à Orla Atlântica):
 - Av. Otávio Mangabeira;
 - Apoio Sul da Av. Paralela (aqui chamada de Av. Atlântica);
 - Av. Luis Viana Filho (ou Av. Paralela); e
 - Apoio Norte da Av. Paralela (a nova "Linha Viva").
- **4 vias transversais** do "Miolo", de características arteriais:
 - Av. Luis Eduardo Magalhães (já construída);
 - Av. Jorge Amado / Av. Edgar Santos / Av. Saboeiro (este último trecho, sempre em planos para o futuro);
 - Av. Pinto de Aguiar / Av. Gal. Costa; e
 - Av. Orlando Gomes / Av. 29 de Março / Av. Regional.
- Previsão de um **transporte coletivo de massa**, de média/alta capacidade, a ser implantado a médio prazo (20 anos) e instalado no canteiro central da Av. Paralela.

Todas essas vias deveriam ter, quando suas diretrizes viárias se cruzassem, uma articulação entre si, com interseções em desnível e seus correspondentes complexos viários de conexão.

Dessa forma, as **duas vias decorrentes deste trabalho** - "AV. ATLÂNTICA" e "LINHA VIVA" - tiveram estabelecidas, como **premissa operacional básica**, para conceituação das mesmas:

- i. caráter de fluxo expresso, de trânsito rápido, para a operação das vias longitudinais da região, exceto para a Av. Otávio Mangabeira que, por ser lindeira à Orla Atlântica, está voltada às naturais atividades de lazer dessa região;
- ii. estabelecer um controle total de acesso às outras três vias longitudinais, sempre dispondo de pista marginal, faixas de aceleração / desaceleração, ausência de pedestres em circulação lindeira a suas pistas expressas e sem retornos em nível;
- iii. cruzamento com as demais vias coletoras transversais, sendo efetuados por Obras de Artes Especiais (OAE's) em desnível, mas sem articulação (viadutos simples ou "secos");
- iv. previsão de expansões das mesmas, através de futuras pistas marginais, para acesso aos lotes lindeiros;
- v. criação de novas articulações viárias com seus bairros lindeiros – Imbuí, CAB, Centro de Convenções, Pq. Tecnológico, Pq. de Exposições, etc.
- vi. criação de "rotas alternativas" ao Centro do Iguatemi;
- vii. preservação das atuais condições ambientais da região, especialmente na transposição do Pq. Metropolitano do Pituaçu.

Quanto às demais **vias transversais**, as principais premissas foram:

- viii. caracterizá-las como avenidas arteriais, com operação de trânsito rápido, mas usando controles semafóricos nos seus cruzamentos com outras vias arteriais e coletoras da região;
- ix. previsão de implantação corredores exclusivos de transporte coletivo de média capacidade (**Sistema BRT**), e suas estações intermediárias, com possibilidade de implantação de futuras pistas marginais, tanto nas vias novas como nos trechos duplicados;
- x. determinação dos locais de travessia de pedestre providos de passarelas (se possível) ou faixas de travessia e interseções semaforizadas;
- xi. criação de sistema ciclovário lindeiro às vias transversais planejadas, na formulação de seus projetos funcionais.

PROPOSTAS DE AÇÃO PARA A REGIÃO

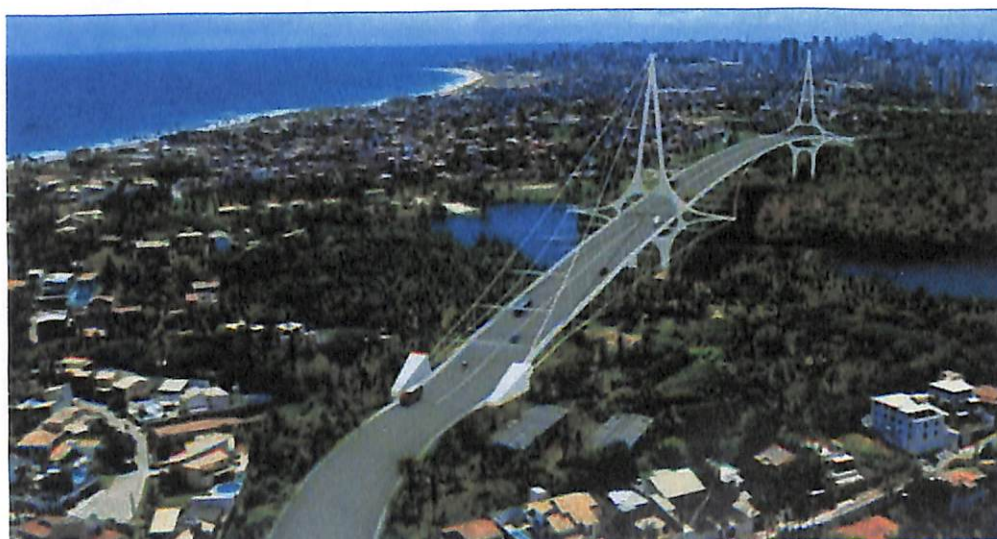
Em consonância com as premissas explicitadas, e com as tendências do próprio crescimento verificado na região, foi proposta a **estruturação de sua mobilidade** com três vertentes principais (num horizonte de 15 anos):

- Criação** de um Sistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, mas com real exclusividade de trânsito – o **BRT** (*Bus Rapid Transit*) e suas estações/terminais de transbordo;
- Criação** de duas novas vias de **APOIO** à Av. Paralela – Av. Atlântica e “Linha Viva” - vinculando-as a uma operação de trânsito expresso e duplicação das principais vias transversais existentes;
- Concepção funcional** de uma série de **doze intervenções** viárias, estruturantes e de âmbito pontual, em locais com reconhecida saturação de trânsito (pontos críticos), concentrados na AUC – Área Urbana Consolidada.

PREMISSAS DE CONCEPÇÃO DAS NOVAS VIAS

Como principais características viárias, para implantação dessas **duas novas vias** (Av. Atlântica e “Linha Viva”) pode-se destacar:

- Cada uma dessas novas vias, deve possuir um mínimo de 3 faixas de tráfego expresso, em cada sentido de trânsito;



Vista A – Entrada Principal do Pq. Metropolitano do Pituaçu



Vista B – Interior do Pq. Metropolitano do Pituaçu

Criação de complexos viários nas articulações dessas vias expressas com o sistema viário existente (ou planejado) para a região; conforme alguns croquis ilustrativos, mostrados;

- Máxima utilização da faixa de domínio das torres de transmissão de energia da CHESF/COELBA;
- Minimização da desapropriação de imóveis, em especial aqueles já edificadas;
- Travessia do Pq. Metropolitano do Pituaçu em sua porção mais estreita e com solução arquitetônica / urbanística que interfira o mínimo possível com a situação ambiental da região;
- Travessia do “Vale Encantado” através de Via Parque, minimizando as interferências com o parque planejado para a região (a ser melhor detalhada na etapa seguinte, do projeto básico destas vias).

Além dessas orientações de projeto, deve ser considerada a solução proposta para o **TRANSPORTE COLETIVO**:

- Criação de uma **quinta faixa** de trânsito “exclusivo do BRT na Av. Paralela”, junto ao seu canteiro central e com faixa extra (sexta) **nas estações intermediárias**, para ultrapassagem dos demais ônibus, com esquema operacional diferenciado;
- Previsão de futuros **corredores de BRT**, nas novas vias transversais, também, com previsão de ultrapassagem em suas estações intermediárias;
- Implantação de **Estações Terminais** para organização do transbordo de passageiros do Sub-Sistema Alimentador para o Estrutural (e vice-versa) nas áreas lindeiras à Av. Paralela.

Av. ATLÂNTICA

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

- Nova Via de Trânsito Rápido da cidade do Salvador, de apoio à Av. Paralela;
- Extensão de 14,6 km de pista dupla, com 3 faixas de tráfego por sentido;
- 8 conexões com o sistema viário existente – 12 viadutos, 4 túneis / trincheiras, suas alças e rampas;
- 2 ligações viárias simples - viaduto;
- Ponte Suspensa sobre o Parque Metropolitano do Pituaçu.

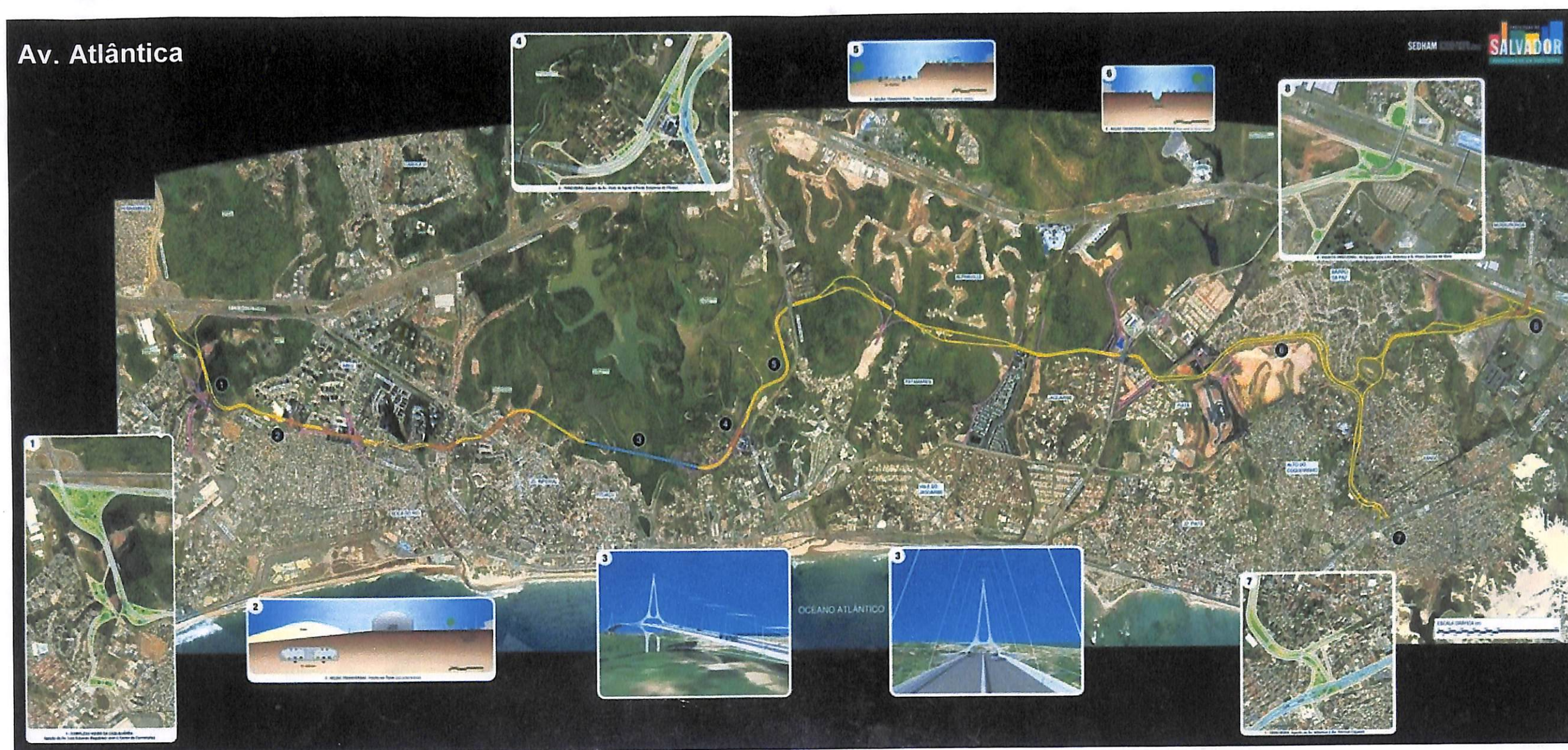
FUNCIONALIDADE

Opção de apoio à Av. Paralela, localizada ao SUL da mesma, criando uma ligação direta desde o Centro de Convenções de Salvador e Av. Luis Eduardo Magalhães até os bairros de MUSSURUNGA e ITAPUÃ.

Atende também as regiões do IMBUÍ, BOCA DO RIO, Jd. IMPERIAL, Pg. do PITUAÇU, PATAMARES, PIATÃ, ALTO DO COQUEIRINHO, BAIRRO DA PAZ e o Aeroporto Internacional.

IMPACTO BÁSICO

Prevê-se, para percorrer essa via, um tempo total de deslocamento menor que 20 min, beneficiando uma população de 430 mil moradores, residentes na sua área de influência direta.

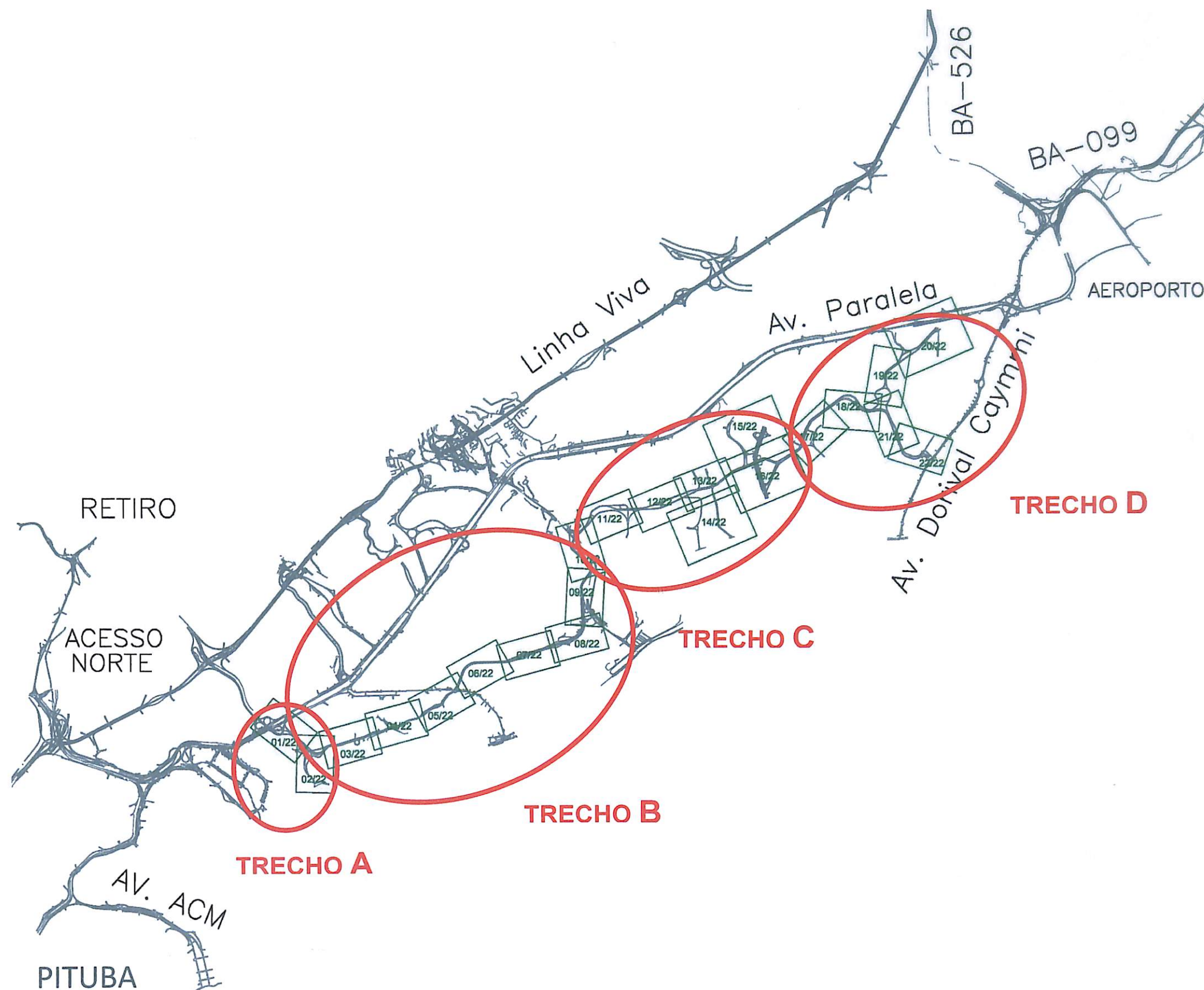


CONCEPÇÃO BÁSICA

A implantação desta via pode ser **executada em etapas** sugerindo-se, à princípio, os trechos destacados na planta de articulação ao lado, os quais possuem, além da MACRO LIGAÇÃO VIÁRIA na qual estão inseridos, uma **funcionalidade individual** para cada um deles.

PLANTA DE ARTICULAÇÃO GERAL DAS FOLHAS

FOLHA **NN/22**



CONCEPÇÃO BÁSICA

Criação de nova via de ligação, dando continuidade à Av. Luis Eduardo Magalhães em direção à Orla Atlântica e acesso direto ao Centro de Convenções da Bahia.

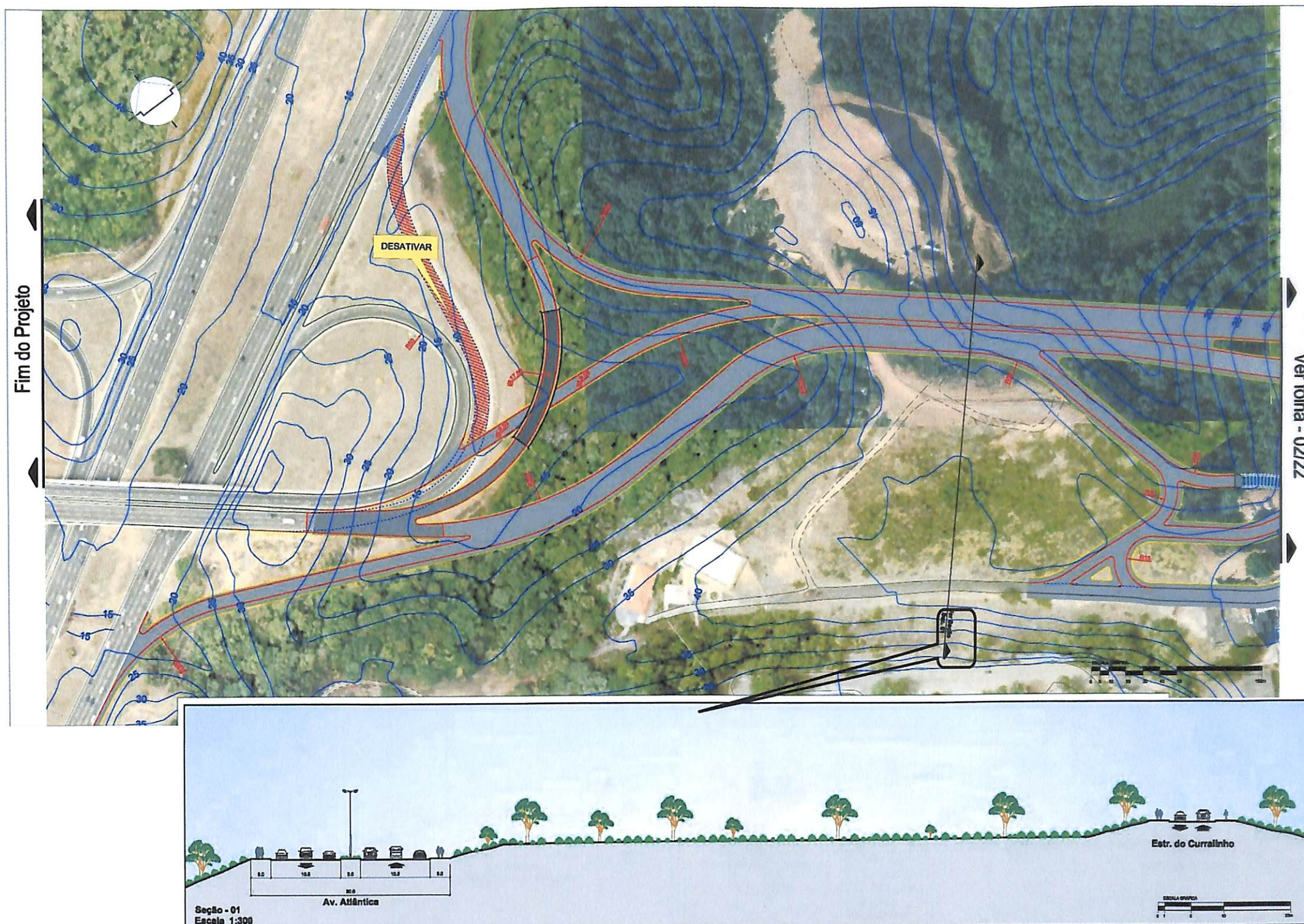
Deverá **reduzir**, também, a **solicitação** da Av. Luis Viana Filho como apoio no acesso aos bairros do Imbuí, Boca do Rio e Pituaçu.

Prevê o "DESLOCAMENTO" do atual ramo direcional de acesso à pista marginal (a ser prolongada) da Av. Luis Viana Filho, com a implantação de um viaduto para possibilitar a "ligação direta" da Av. Atlântica para a Av. Luis Eduardo Magalhães.

Articulação de um novo acesso à Estrada do Curralinho e ao Santuário da Mãe Rainha.

ARTICULAÇÃO COM A AV. LUIS EDUARDO MAGALHÃES

FOLHA **01/22**



LEGENDA:

- Meio Fio proposto
- Calçada proposta
- Meio Fio Existente
- Meio Fio e Retirar
- Projeto Existente

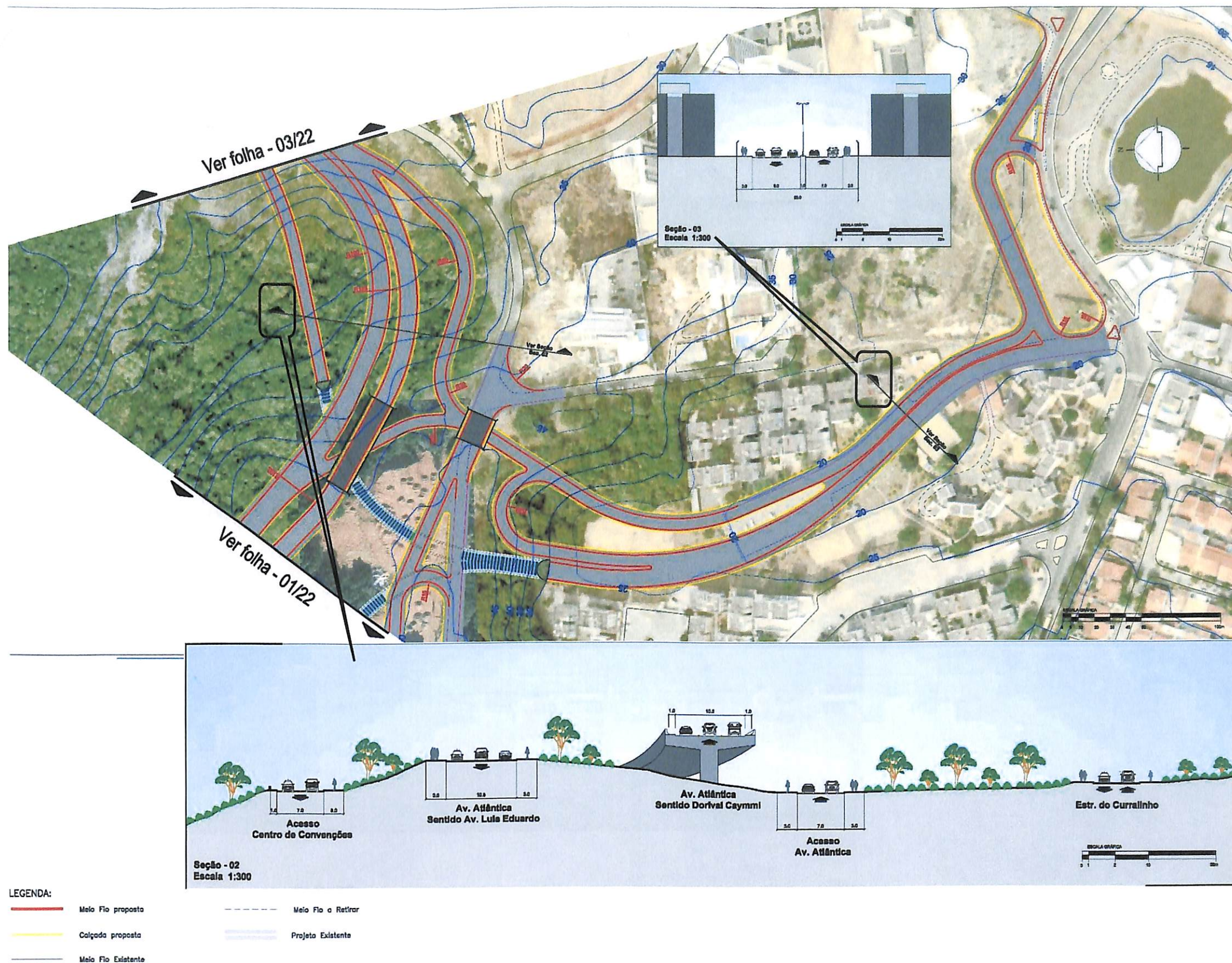
CONCEPÇÃO BÁSICA

Complementa a nova interligação planejada para a conexão da Av. Luis Eduardo Magalhães com o Centro de convenções da Bahia e Orla Atlântica (bairros de Armação, Costa Azul, STIEP e o Shopping Aeroclube)

Concebeu-se um Complexo Viário lindeiro à Estr. do Curralinho e aproveitou o traçado da Trav. Arnaldo Lopes da Silva para sua interligação com a Av. Manuel Ribeiro nas proximidades da lagoa existente, através de uma "rotatória alongada".

CONEXÃO COM O CENTRO DE CONVENÇÕES DA BAHIA

FOLHA **02/22**



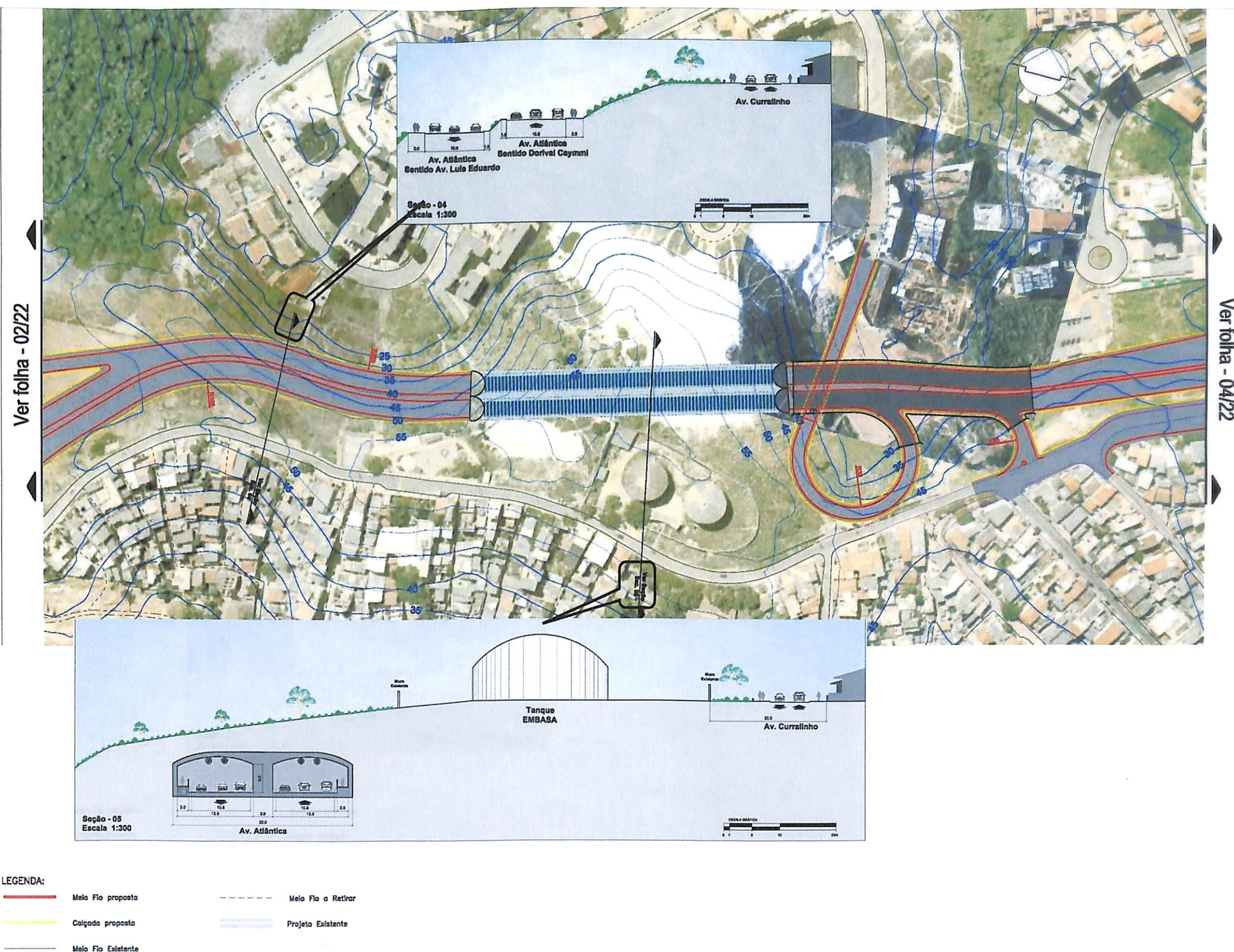
CONCEPÇÃO BÁSICA

Nos trechos iniciais da Av. Atlântica são observados uma série de **bairros já consolidados**, possuindo uma intenso uso do solo, lindeiro à diretriz básica dessa nova avenida.

De forma a garantir a prevista operação do tráfego com fluxo livre (ou de trânsito rápido), e para superar alguns desses pontos na Estr. do Curralinho, próximo às instalações da EMBASA, se propôs o "DESVIO" da diretriz básica com a construção de um **Túnel/ Trincheira sob as dunas** existentes no local, seguida de um pequeno trecho em **Viaduto** para possibilitar uma nova conexão com os bairros de Imbuí (alça de trevo) e da Boca do Rio (conexão com a Estr. do Curralinho).

ARTICULAÇÃO COM O "IMBUÍ"

FOLHA **03/22**



CONCEPÇÃO BÁSICA

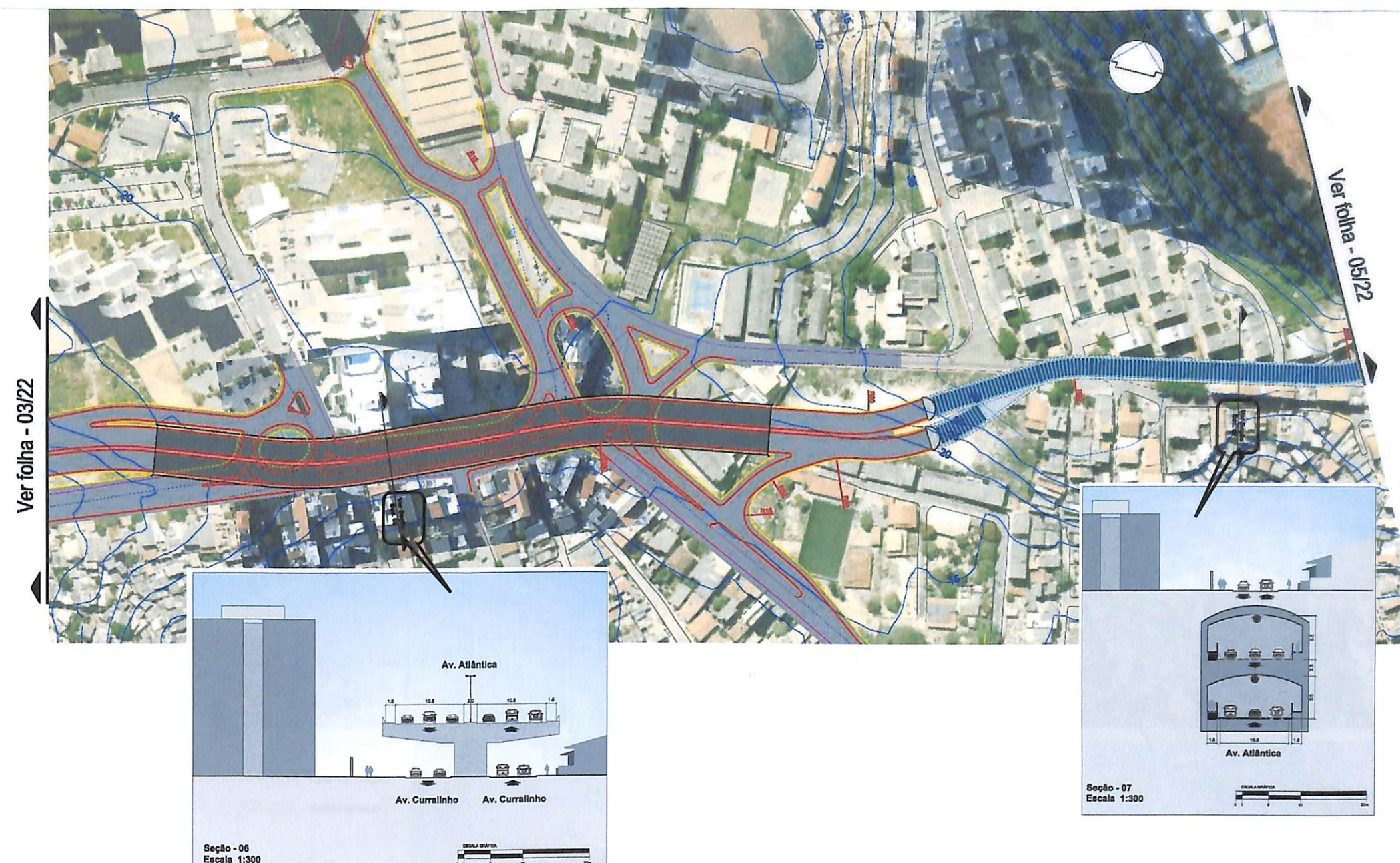
A articulação com a Estr. Prof. Pinto de Aguiar (interligação dos bairros do Imbuí e Boca do Rio) é feita indiretamente através de pistas locais, situadas na parte inferior de um **Viaduto** a ser construído para atender os fluxos expressos, na região conhecida como "Bate Facho".

Esta região possui atualmente um conjunto de construções antigas de baixo valor, com um precário sistema viário de apoio, e esta oportunidade poderá servir para um amplo processo de reurbanização e revitalização do local.

Para se evitar uma maior quantidade de desapropriações, na travessia lindeira aos bairros da Boca do Rio e do Imbuí, se propôs a construção de um **Túnel especial** (sob a R. Jayme Sapólnik), pois teriam suas pistas superpostas.

ARTICULAÇÃO COM A "BOCA DO RIO / IMBUÍ"

FOLHA **04/22**



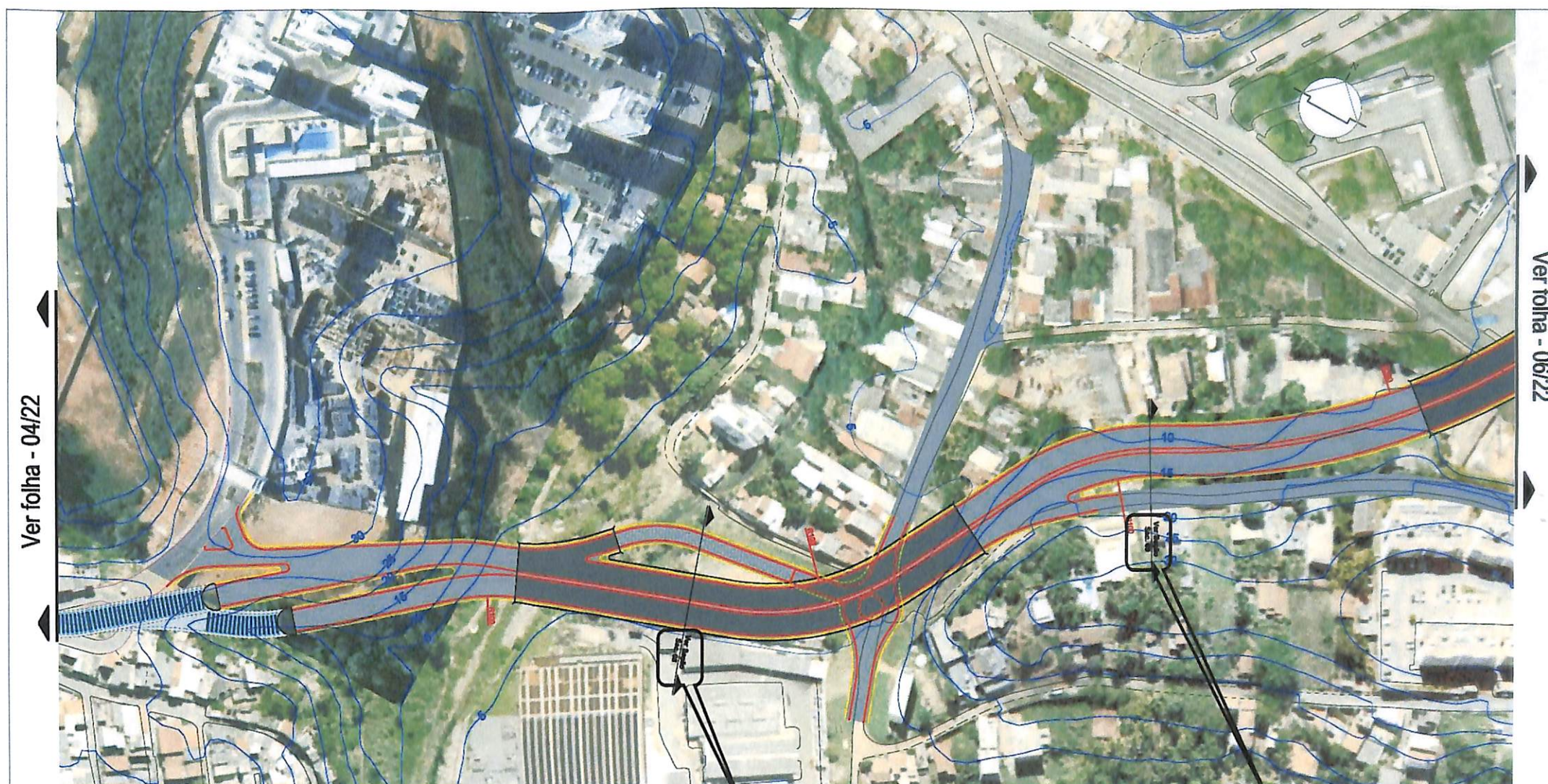
CONCEPÇÃO BÁSICA

O túnel proposto no sub-trecho anterior foi escolhido para se evitar a desapropriação dos imóveis existentes, em uma extensão significativa, e é seguido de um **Viaduto** nas proximidades da estação de tratamento da EMBASA.

Após a transposição da estação de tratamento da EMBASA, a pista se apóia nas encostas do morro existente junto à R. S. Camilo, com **pistas desniveladas** para reduzir a terraplanagem das mesmas, além de garantir o acesso à Av. Jorge Amado pela requalificação das vias locais – a própria R. S. Camilo e R. Jayme Simas.

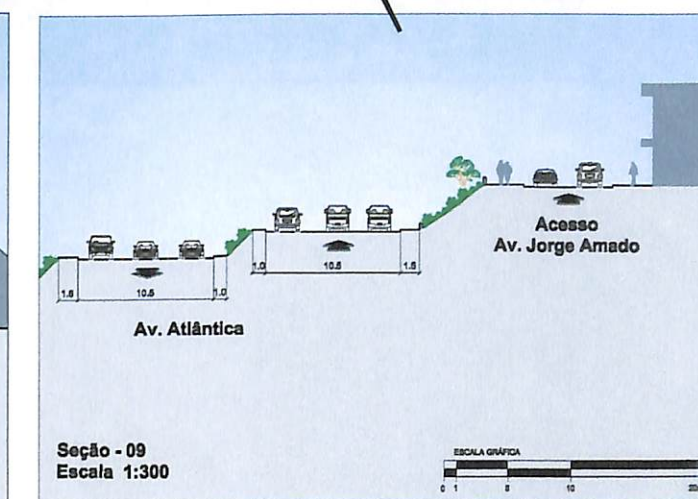
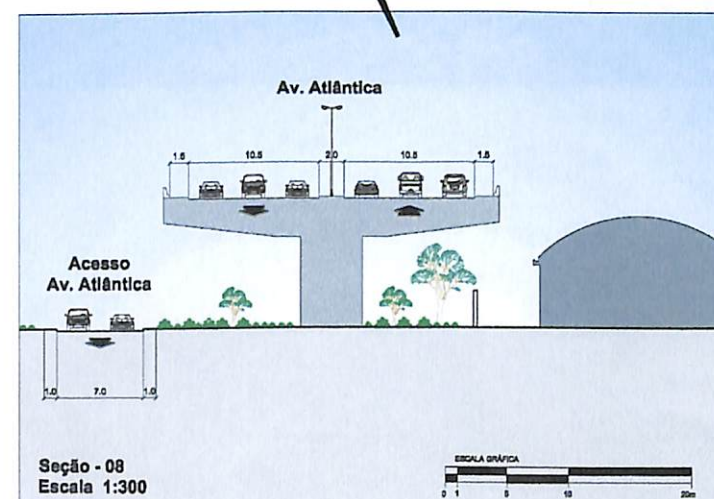
ARTICULAÇÃO COM CANAL DA BOCA DO RIO

FOLHA **05/22**



LEGENDA:

- Meio Fio proposto
- Calçada proposta
- Meio Fio Existente
- Meio Fio a Retirar
- Projeto Existente



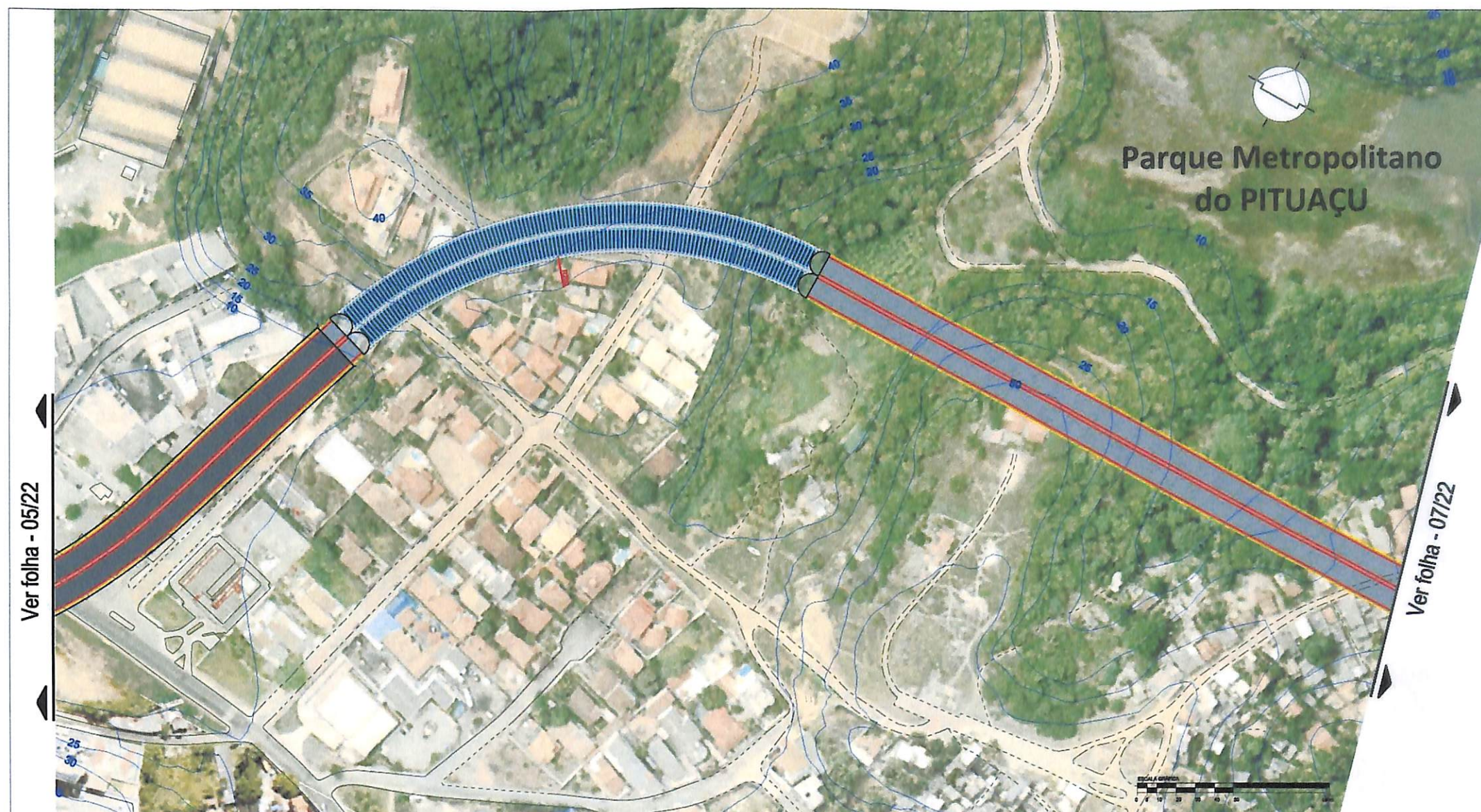
CONCEPÇÃO BÁSICA

Após ultrapassar a Av. Jorge Amado com um **Viaduto** a ela conectado usando o sistema viário local, as pistas expressas atingem a região do Pq. Metropolitano do Pituaçu através de um **Túnel**.

Apesar de estarem indicado **trechos retilíneos de acesso** ao local de travessia do Pq. Metropolitano do Pituaçu, na fase seguinte dos estudos (projeto básico), estas pistas deverão se adequar à topografia do local e às condicionantes ambientais para sua implantação; inclusive, requalificando e recuperando a área ilegalmente ocupada conhecida como Alto de São João.

TÚNEL NO ACESSO DO PQ. METROPOLITANO DO PITUAÇU

FOLHA **06/22**



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
|  Meio Fio proposto |  Meio Fio a Retirar |
|  Calçada proposta |  Projeto Existente |
|  Meio Fio Existente | |

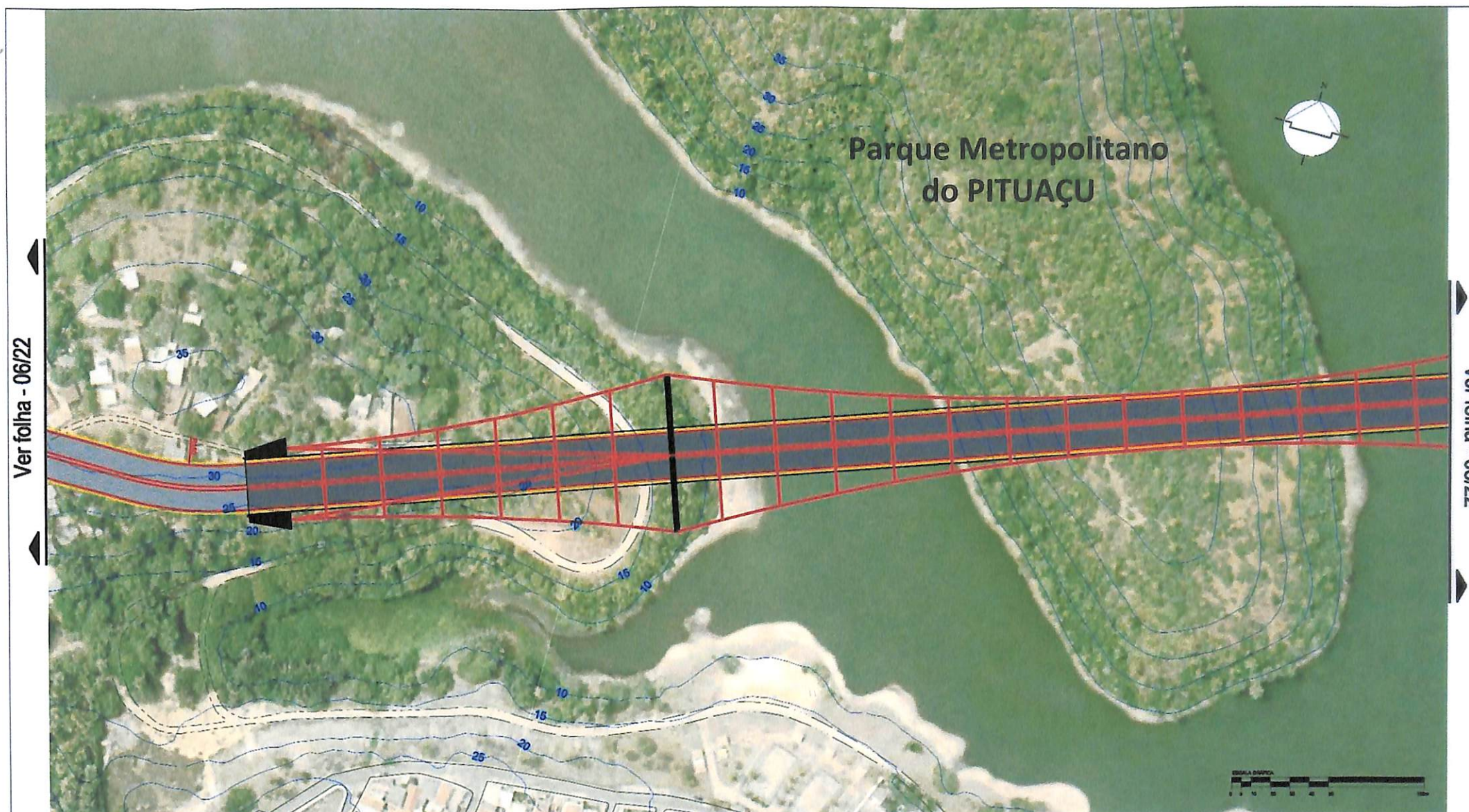
CONCEPÇÃO BÁSICA

A diretriz viária para a travessia do Pq. Metropolitano do Pituauçu procurou se apoiar num local com possibilidade de minimizar o impacto ambiental para sua implantação.

A solução proposta foi a construção de uma PONTE ESPECIAL, na **porção mais estreita** do Parque, tendo somente dois pilares de apoio e suspensa sobre um braço de vegetação nativa da região, de forma a reduzir ao mínimo as áreas de construção e com possibilidade de criação de um novo marco arquitetônico para a cidade do Salvador.

PONTE ESPECIAL NA TRAVESSIA DO PQ. METROPOLITANO DO PITUAÇU

FOLHA 07 / 22



LEGENDA:

- | | |
|---|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |



Vista B – Interior do Pq. Metropolitano do Pituauçu

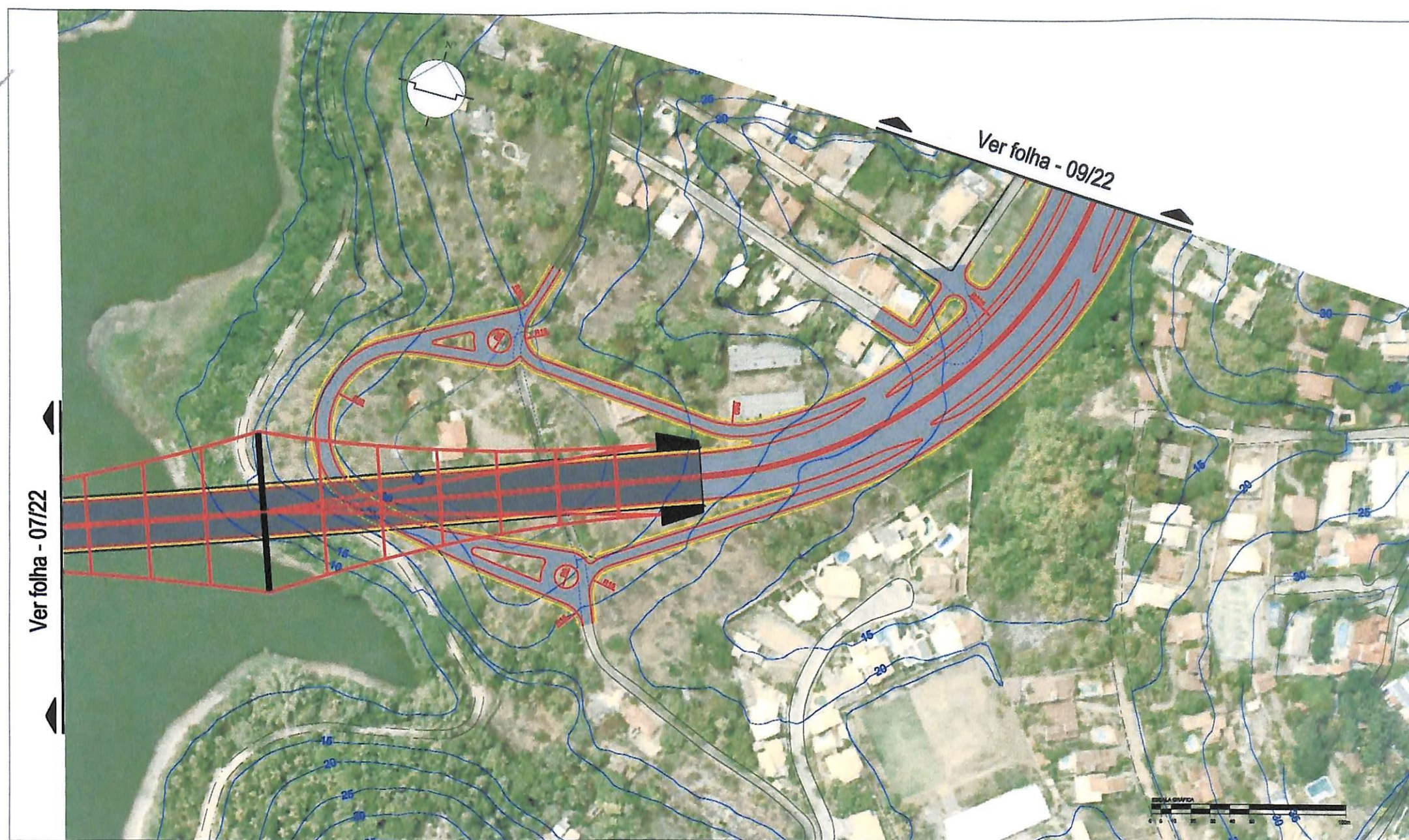
CONCEPÇÃO BÁSICA

No outro lado da travessia do Pq. Metropolitano do Pituaçu, de acordo com as avaliações ambientais, se sugere a **utilização do "braço semi-morto"** do Pq. Metropolitano do Pituaçu, no vale lindeiro à Av. Pinto de Aguiar.

O encontro da Ponte Especial nessa região aproveita um terreno recentemente aterrado junto ao bairro Joana Capistrano, e contempla algumas pistas marginais para acessibilidade e articulação do trânsito local.

ARTICULAÇÃO COM O BAIRRO "JOANA CAPISTRANO"

FOLHA **08/22**



LEGENDA:

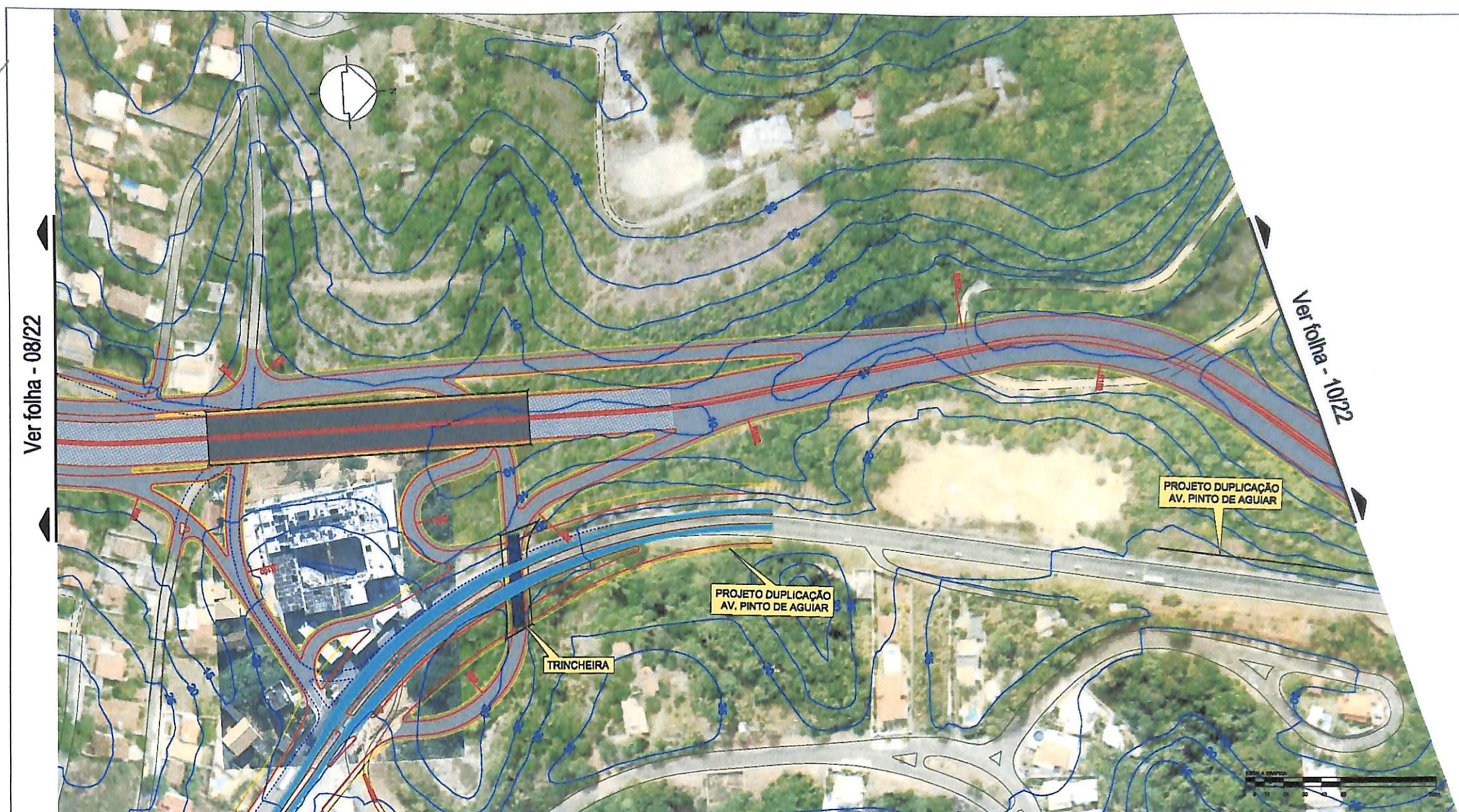
— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

De forma a articular o tráfego da Av. Otávio Mangabeira (proveniente de Itapuã/Piatã), para uso desta nova via de trânsito rápido, foi proposto um sistema viário em desnível (**Viaduto duplo e Trincheiras de acesso**) na região do bairro de Veredas do Atlântico.

Após essa conexão de articulação com a Av. Pinto de Aguiar, as pistas expressas se apóiam no **fundo do vale** do "Braço Morto da represa do Pituaçu", lindeiro a essa avenida.

ARTICULAÇÃO COM A AV. PINTO DE AGUIAR & ORLA (C/ CORREDOR BRT) FOLHA 09/22



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
--- Calçada proposta	--- Projeto Existente
--- Meio Fio Existente	

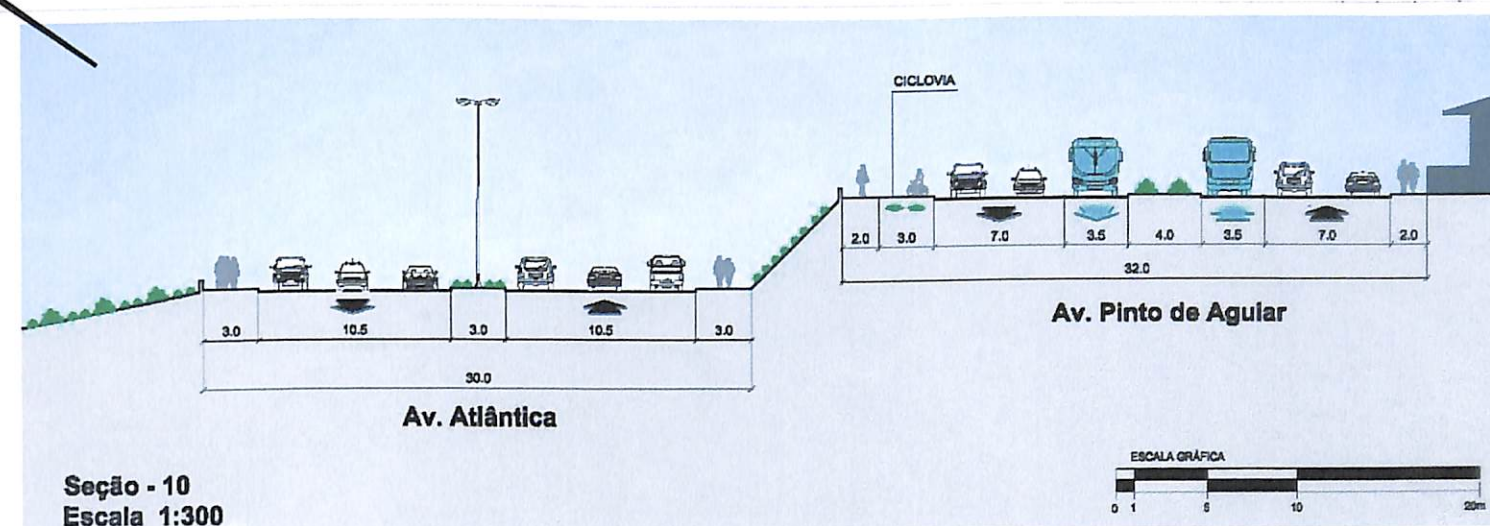
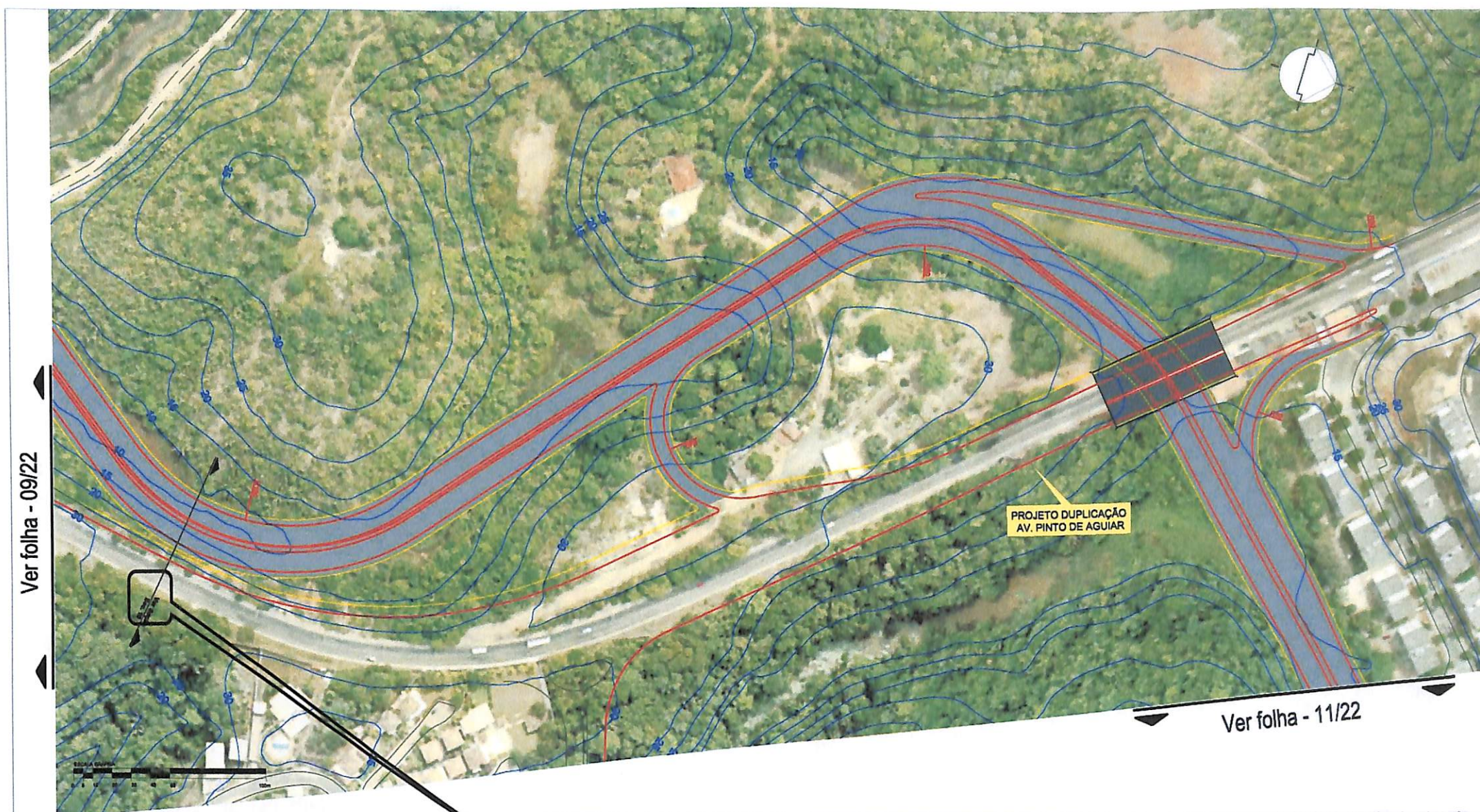
CONCEPÇÃO BÁSICA

Em complemento à articulação com o trecho intermediário da Av. Paralela (no Viad. Dona Canô), a travessia da Av. Pinto de Aguiar é feita nas proximidades do acesso ao Pq. do Vale Encantado.

O **Viaduto** dessa transposição em desnível possui duas alças de conexão com a pista S. Rafael >> Orla Atlântica dessa avenida e se apóia na conexão anterior (Folha 09) para possibilitar os movimentos inversos.

ARTICULAÇÃO COM AAV. PINTO DE AGUIAR E AV. PARALELA

FOLHA **10/22**



CONCEPÇÃO BÁSICA

A travessia do "Vale Encantado" apresenta uma diretriz de traçado básico, que deverá ser ajustada na fase seguinte (de Projeto Básico) e se baseia no conceito de uma "Via Parque", sem acessos laterais aos empreendimentos lindeiros, inclusive sendo desprovida de pistas marginais nesse trecho.

Apenas na sua porção intermediária possui uma articulação (já aprovada) com o "Loteamento Greenville" e se desenvolve dentro dos limites do "Vale Encantado", fixados pelo loteamento acima citado ao (ao sul) e o loteamento Alphaville (ao norte).

ARTICULAÇÃO COM O "GREENVILLE"

FOLHA 11/22



LEGENDA:

—	Meio Fio proposto	---	Meio Fio a Retirar
—	Calçada proposta	—	Projeto Existente
—	Meio Fio Existente		

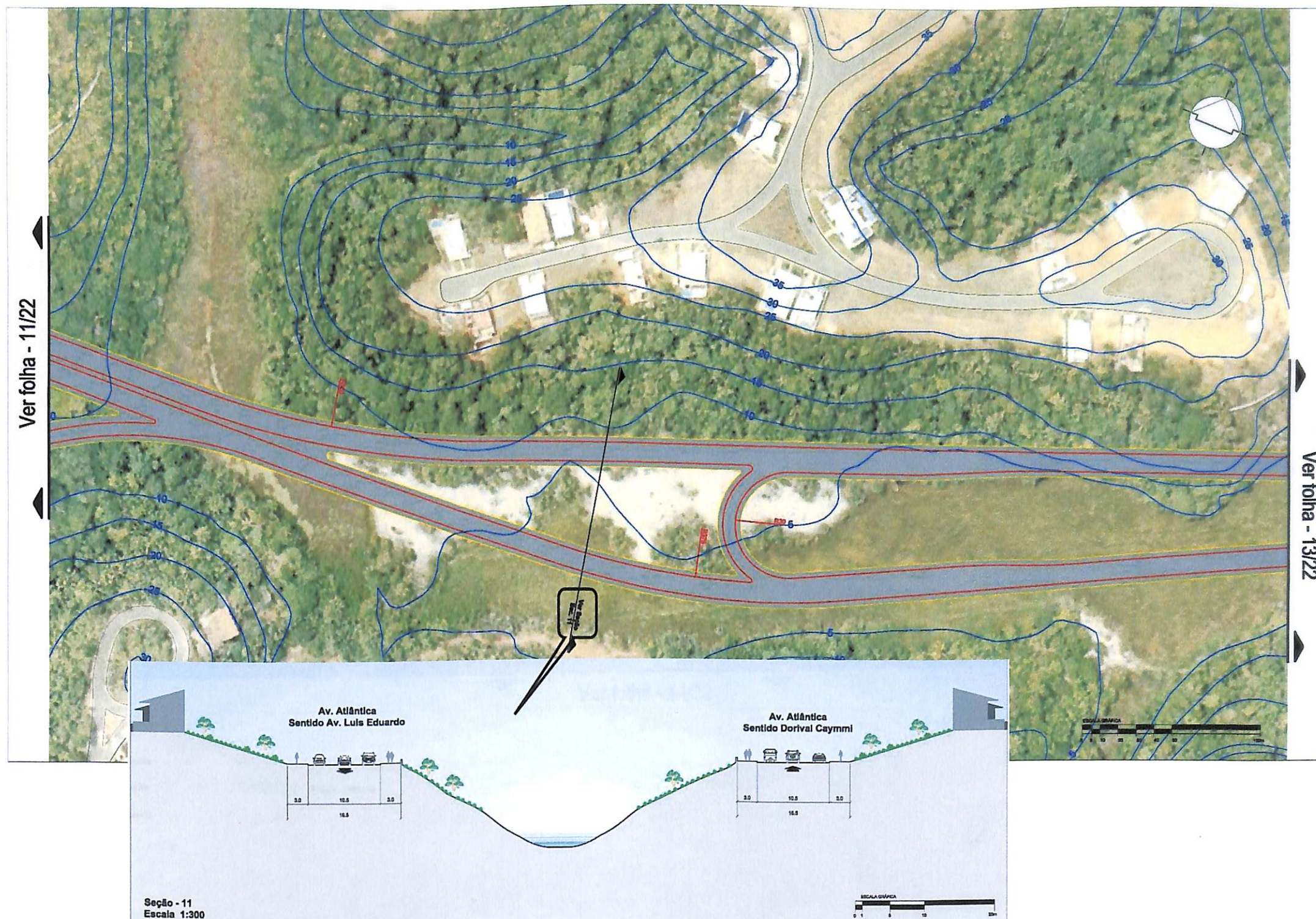
CONCEPÇÃO BÁSICA

"Via Parque" com diretriz básica de traçado viário respeitando os atuais limites do "Vale Encantado" - fixados pelos loteamentos lindeiros *Alphaville* e *Greenville*.

Em fase posterior deste estudo, devem ser analisadas algumas alternativas do traçado interior ao "Vale Encantado", e que está condicionada por aspectos ambientais, geotécnicos de urbanismo e de lazer.

TRAVESSIA DO PQ. DO "VALE ENCANTADO" (OPÇÃO BÁSICA)

FOLHA 12/22



LEGENDA:

- | | |
|---|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| --- Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| --- Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

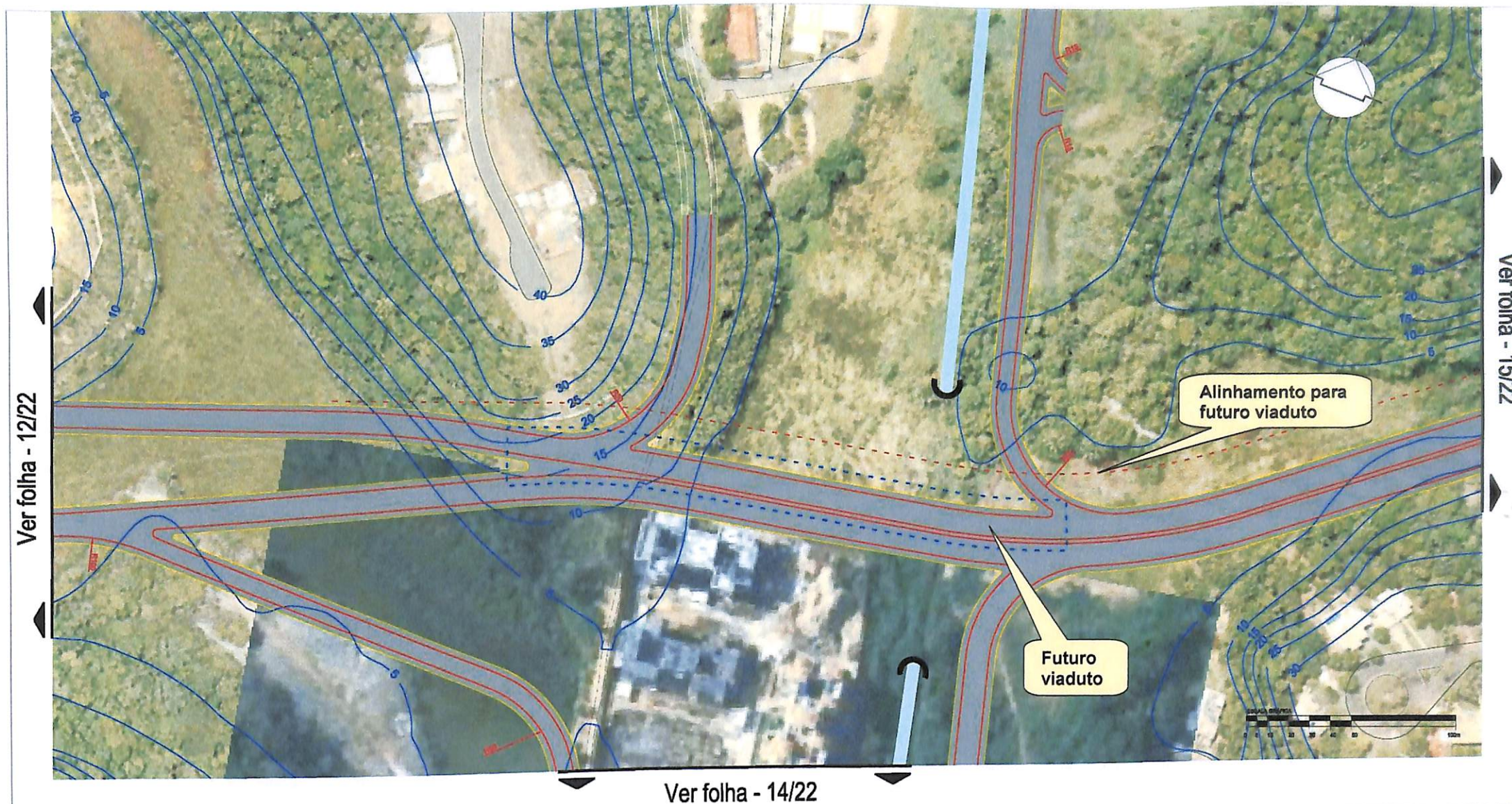
O traçado viário proposto neste Projeto Funcional previu sua articulação com uma **futura Via Coletora** (transversal), prevista no PDDU/08 de Salvador.

Numa 1ª Etapa de implantação, a articulação com essa via é feita de forma indireta, se fazendo valer de retornos em nível, na própria Av. Atlântica.

Prevuiu, entretanto, uma faixa de domínio lindeira ao Condomínio Jd. Mediterrâneo *Townhouses*, capaz de viabilizar um **futuro Viaduto** para o tráfego de passagem e com cruzamento semaforizado na parte inferior do mesmo.

ARTICULAÇÃO COM A AV. TAMBURUGY (COLETORA PREVISTA NO PDDU/08)

FOLHA **13/22**



LEGENDA:

—	Melo Fio proposto	---	Melo Fio a Retirar
---	Calçada proposta	---	Projeto Existente
---	Melo Fio Existente		

CONCEPÇÃO BÁSICA

Este trecho de via, transversal à Av. Atlântica, demonstra a articulação viária para a conexão dessa futura **Via Coletora** (prevista no PDDU/08) e que é, também, lindeira aos Condomínios Jd. Botânico e Vila dos Ipês - formando um "binário de tráfego" com outra via lindeira ao Rio Tamburugy

ARTICULAÇÃO COM A R. RIO TROBOGI

FOLHA **14/22**



CONCEPÇÃO BÁSICA

A Av. Orlando Gomes existente atualmente, faz uma articulação viária, ainda de importância secundária, de conexão entre a Orla Atlântica e a Av. Paralela.

Entretanto, a prevista **duplicação** de sua pista de rolamento e complementada com a implementação do **Corredor BRT** na sua faixa de domínio (também previsto no PDDU/08), ampliará seu caráter estruturador da região.

Além desse fato, deve-se considerar uma nova condição de operação dessa via, com a provável conexão da mesma com a futura Av. 29 de Março e acesso à BA-526 (Estr. CIA/ Aeroporto), que deverá carrear para a Av. Atlântica um novo fluxo de passagem.

Este fato exigiu que na articulação com Av. Orlando Gomes fosse planejado um **Viaduto** com alças de conexão das pistas dessas duas avenidas e com seus movimentos inversos, sendo feito contornando o edifício do SENAI CIMATEC (estabelecimento educacional), para evitar sua desapropriação.

ARTICULAÇÃO COM A AV. ORLANDO GOMES (1)

FOLHA 15/22



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

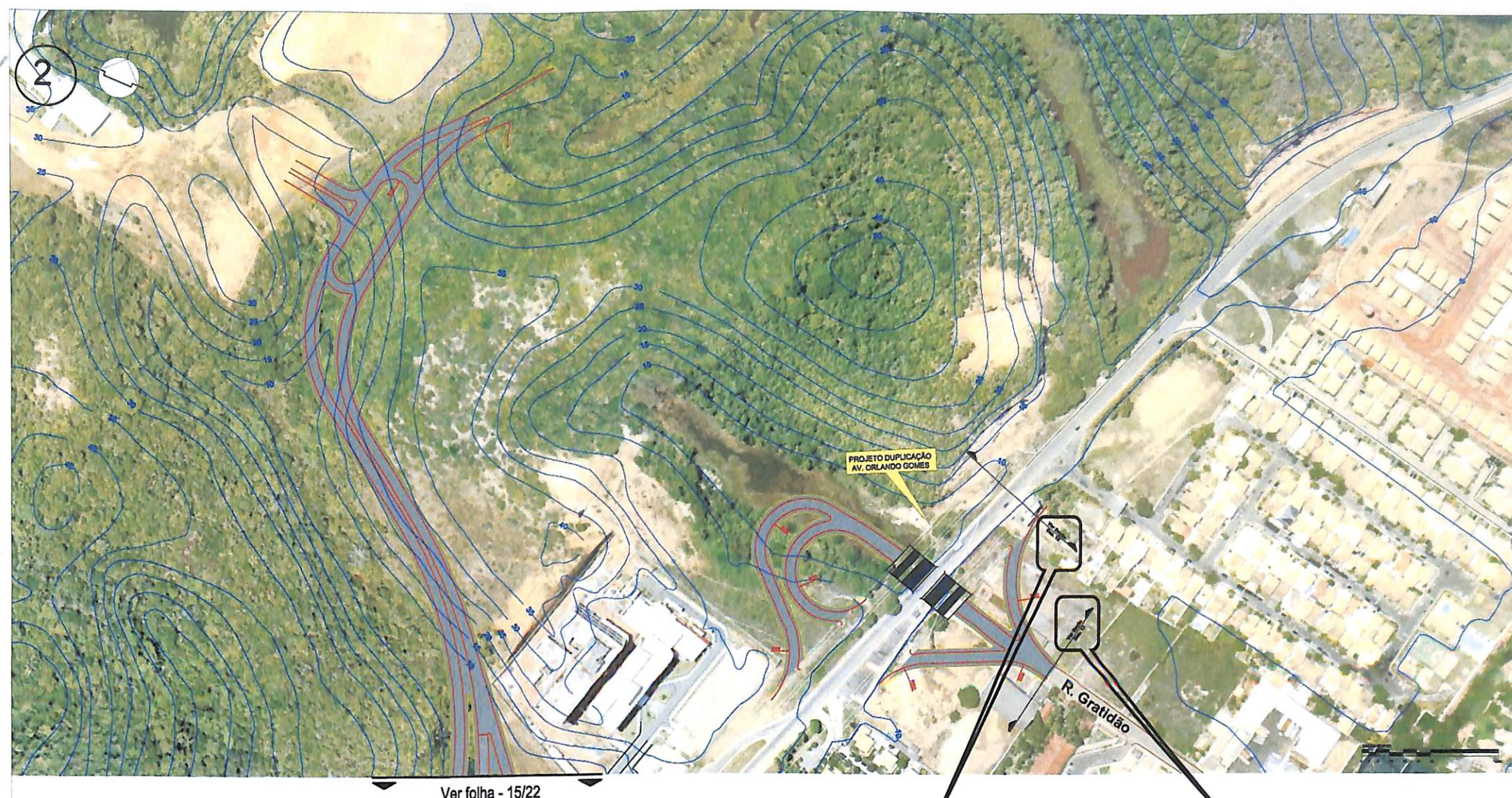
CONCEPÇÃO BÁSICA

De forma complementar à conexão apresentada na folha 15 (anterior), os movimentos nela inexistentes são atendidos com o uso de uma **nova Passagem em Desnível** da Av. Orlando Gomes e apoio na R. da Gratidão.

Após esse ponto a Av. Atlântica, passa a assumir características de uma **Avenida Arterial**, de acesso aos bairros lindeiros.

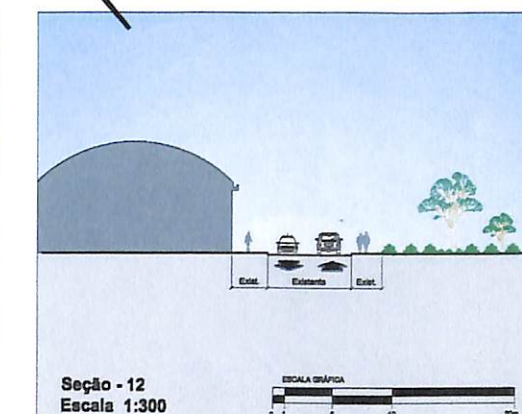
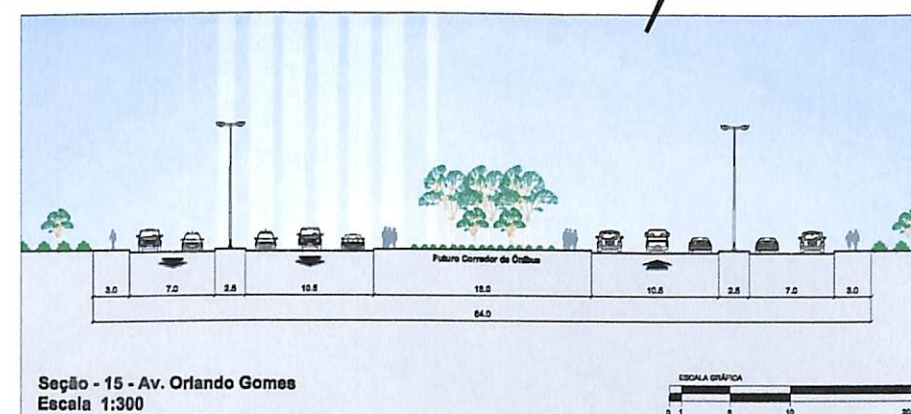
ARTICULAÇÃO COM A AV. ORLANDO GOMES (2)

FOLHA **16/22**



LEGENDA:

- | | |
|---|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |



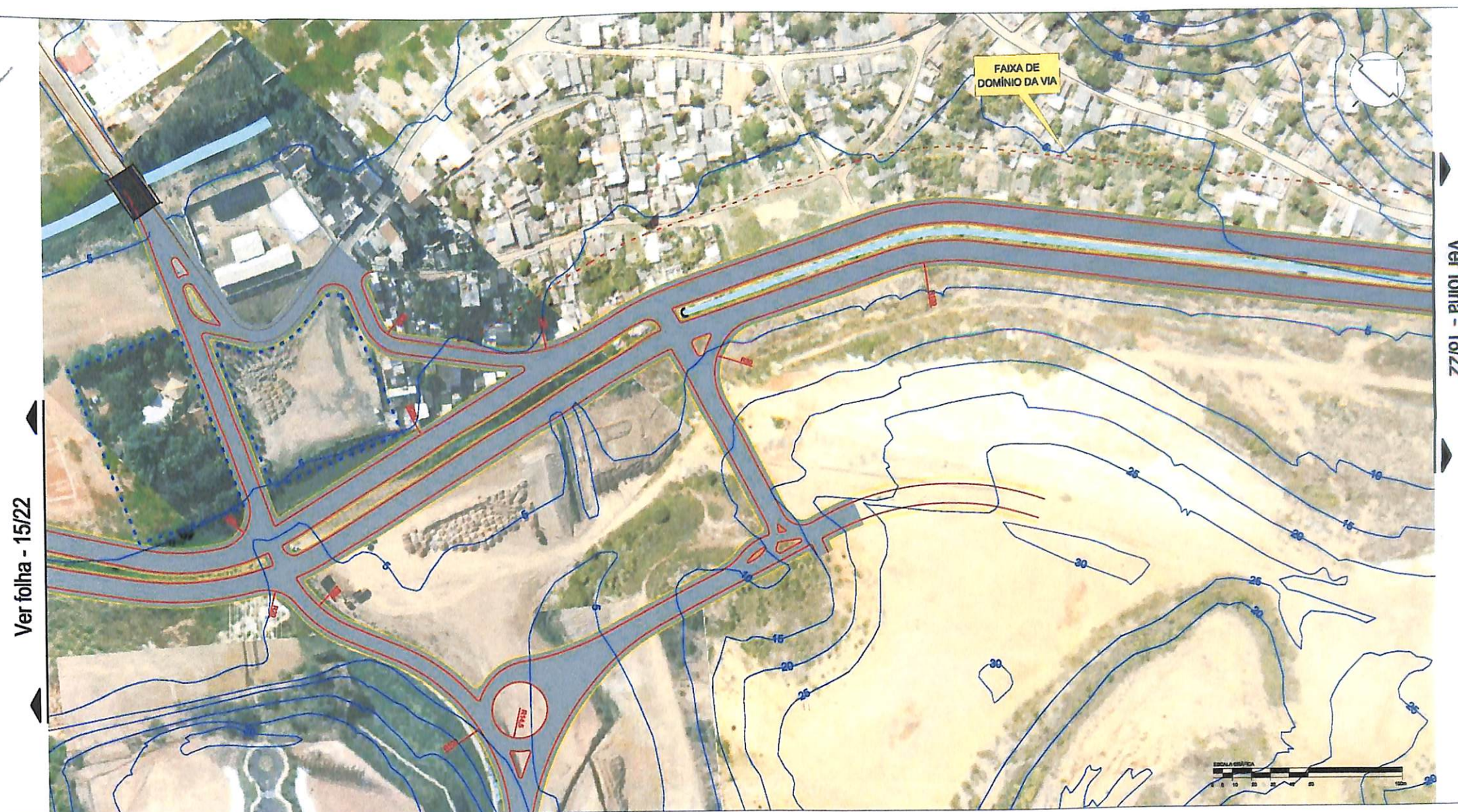
CONCEPÇÃO BÁSICA

Em seu trecho com características de **via arterial**, se desenvolve lindeira ao riacho que deverá ser canalizado, retificado e provido de alguns pontilhões para sua travessia (e/ou retornos em nível).

As pistas de rolamento deverão se desenvolver usando parcialmente a **faixa de restrição de uso lindeiro** ao canal hidráulico do córrego, a ser definido no seu projeto básico para implantação.

ARTICULAÇÃO COM OS CONDOMÍNIOS RESERVA DE PIATÃ E COLINA DE PIATÃ

FOLHA 17/22



LEGENDA:

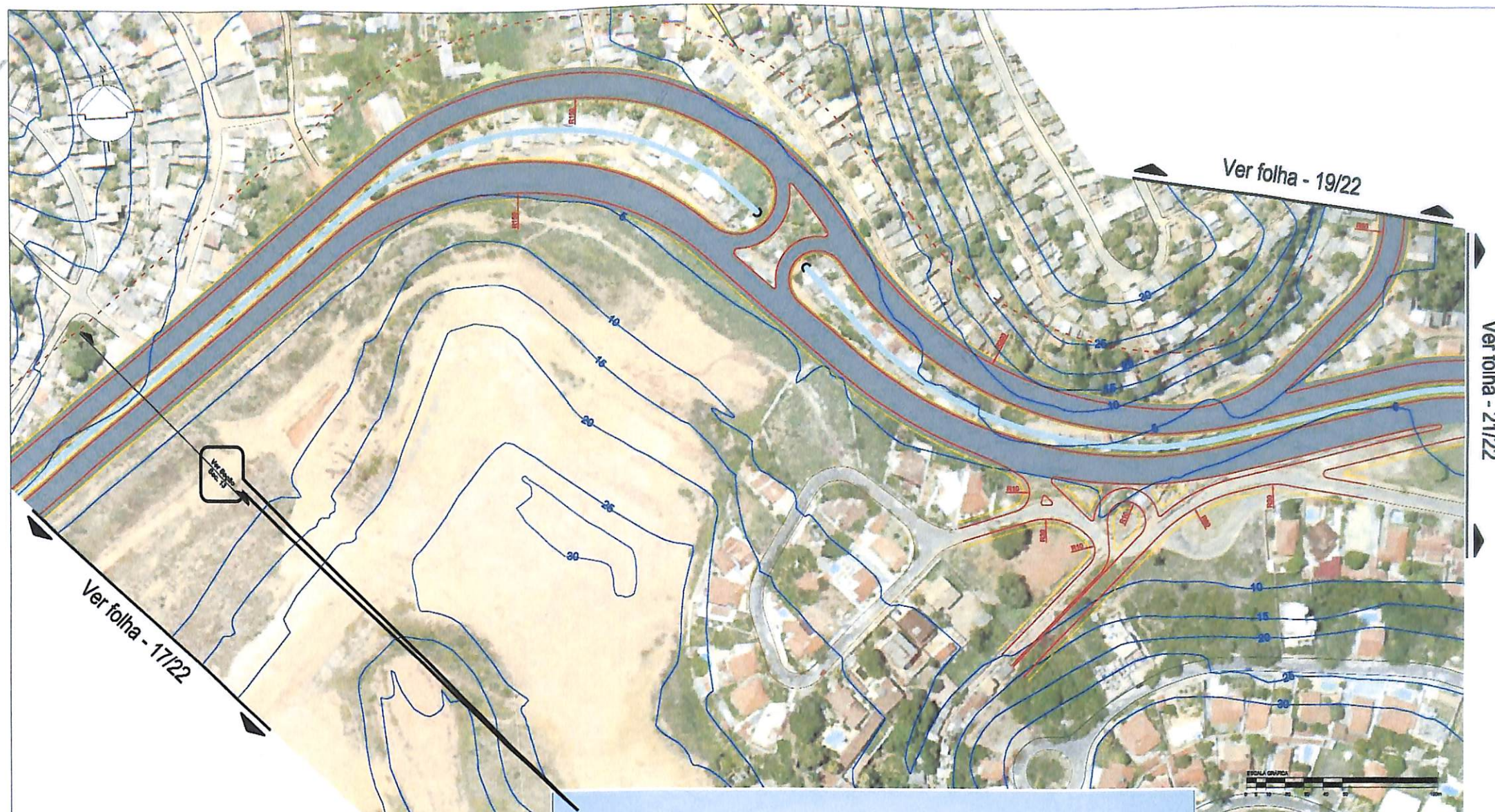
- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

Com argumentação semelhante à formulada na folha anterior, deve-se analisar este traçado como componente básico para os estudos hidráulicos de canalização / retificação do córrego e das pistas marginais aos loteamentos da região, com previsão de **Pontilhões de retorno**.

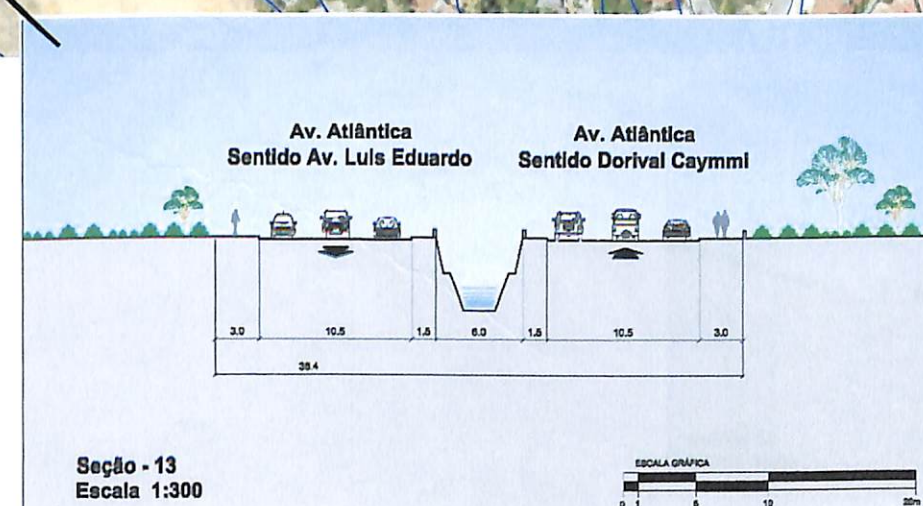
TRAVESSIA LINDEIRA AO BAIRRO DA PAZ

FOLHA **18/22**



LEGENDA:

- Melo Flo proposta
- Calçada proposta
- Melo Flo Existente
- Melo Flo a Retirar
- Projeto Existente



CONCEPÇÃO BÁSICA

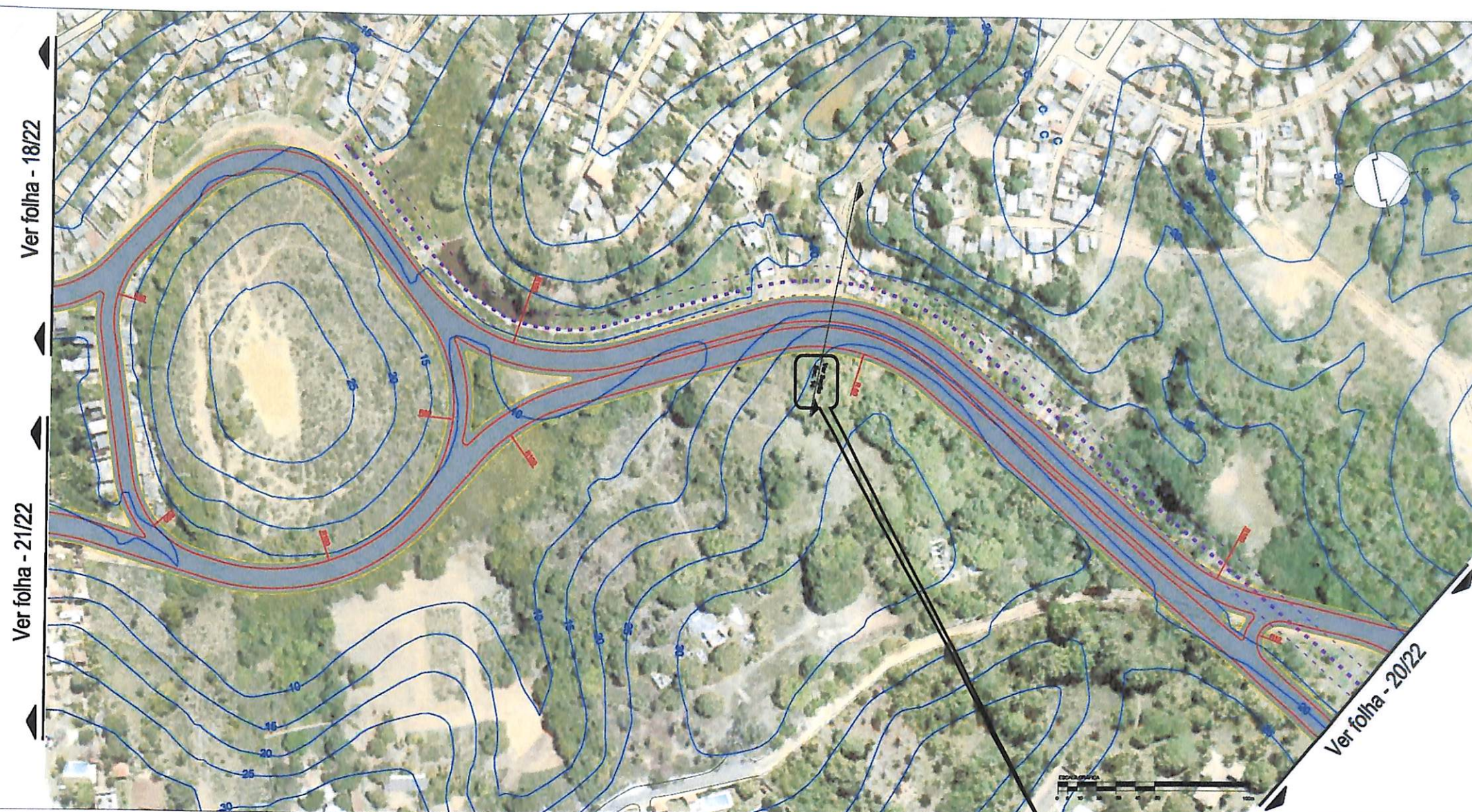
A diretriz de traçado viário possui duas variantes de articulação:

- uma com a Av. Luis Viana Filho e bairro de Mussurunga; e
- outra em direção à Av. Dorival Caymmi (Itapuã) contornando o bairro do Alto do Coqueirinho.

Essas duas diretrizes se apóiam em dois pequenos córregos que garantem a drenagem da região e possuem as mesmas características físicas e operacionais do tráfego - avenida arterial, com cruzamento em nível, eventualmente semaforizados.

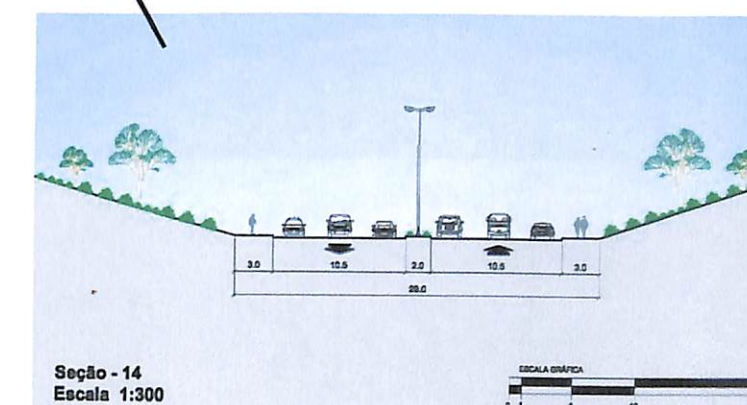
ARTICULAÇÃO COM A R. VALE DO TUBO

FOLHA **19/22**



LEGENDA:

- | | |
|---|--|
| — Meio Fio proposta | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | — Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |



CONCEPÇÃO BÁSICA

A articulação principal das duas variantes apresentadas no trecho final da Av. Atlântica prevê sua conexão tanto com a Av. Paralela, como com o bairro de Mussurunga.

Aproveitando a **área definida** no Projeto Funcional das pistas marginais da Av. Luis Viana Filho e seu **viaduto de conexão** com o bairro de Mussurunga, propôs-se um **pequeno rearranjo** do mesmo e sua locação, perpendicular a essa avenida.

Esse fato foi decorrente da necessidade operacional do trânsito, evitando-se um trecho de **grandes fluxos entrelaçantes** (como é caso de muitos "trevos implantados em áreas urbanas"), e favorecendo o acesso do bairro de Mussurunga.

Também, e principalmente, com essa relocação pode-se prever o desenvolvimento de um **projeto arquitetônico especial** para esse viaduto como sendo um Portal de Entrada na cidade do Salvador.

ARTICULAÇÃO COM A AV. LUIS VIANA FILHO E "MUSSURUNGA"

FOLHA 20/22



LEGENDA:

—	Melo Fio proposto	---	Melo Fio a Retirar
—	Calçada proposta	---	Projeto Existente
—	Melo Fio Existente		

CONCEPÇÃO BÁSICA

Implantação de duas pistas de rolamento, lindeiras ao córrego canalizado na região e com **pontilhões** para apoio de "retornos" e com garantia dos acessos lindeiros.

TRAVESSIA LINDEIRA AO "ALTO DO COQUEIRINHO"

FOLHA 21/22



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| --- Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| --- Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

A articulação final da Av. Atlântica, nesta segunda vertente, deverá ocorrer com a Av. Dorival Caymmi, junto à primeira rotatória existente, próxima ao centro de Itapuã.

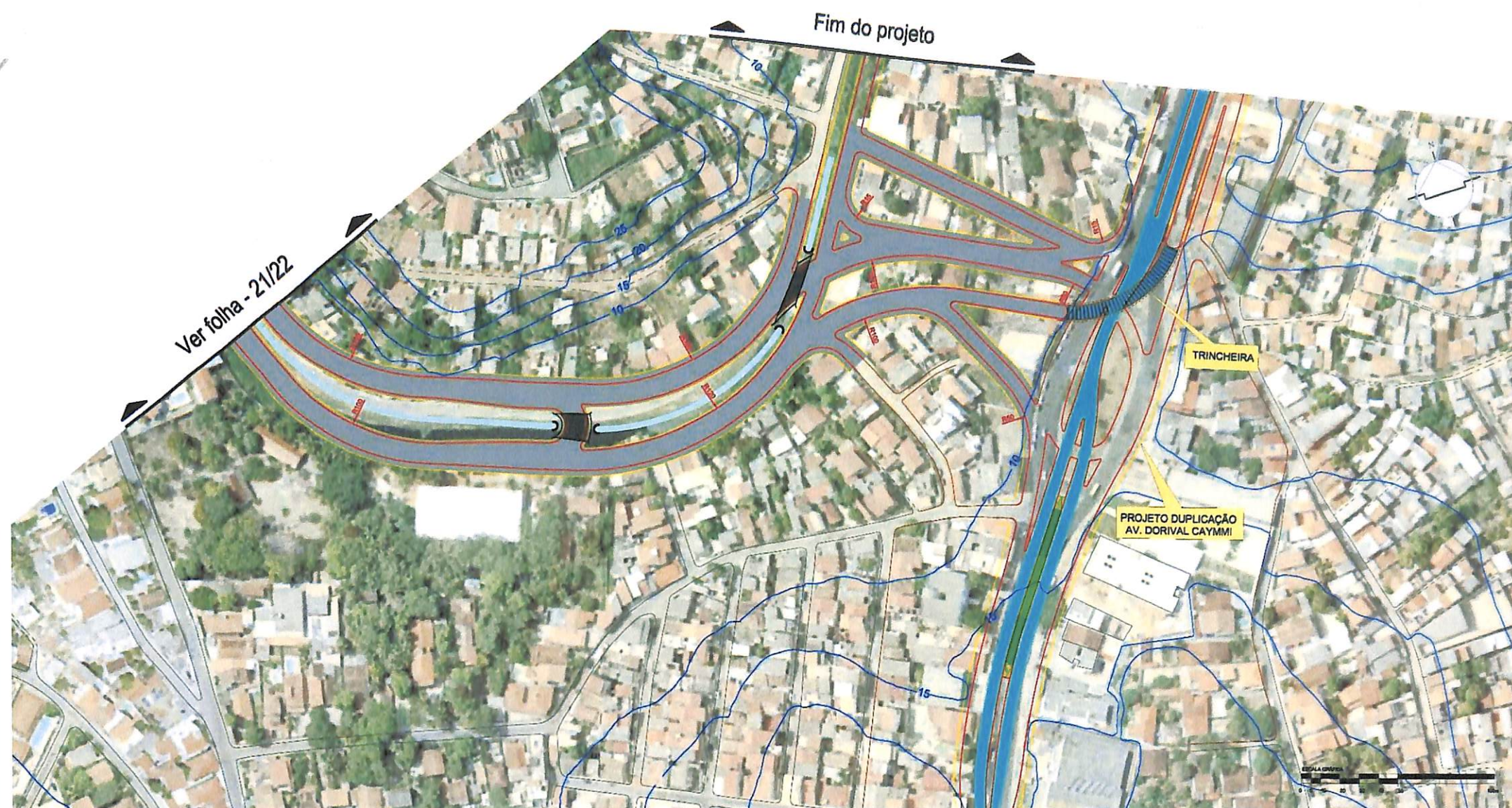
Nessa avenida está previsto ocorrer um dos Corredores do Sistema BRT, com conexão ao Corredor Metropolitano de Lauro de Freitas.

Esse corredor deverá utilizar o amplo canteiro central dessa rotatória, estando prevista uma estação intermediária em suas proximidades.

Para garantir a boa fluidez do trânsito e do transporte coletivo foi prevista, (para uma 2ª etapa), a implantação de uma trincheira de conexão com a Av. Dorival Caymmi. Num momento imediato pode-se operar esse cruzamento com um controle semafórico, mas **dimensionado para absorver esses movimentos.**

ARTICULAÇÃO COM A AV. DORIVAL CAYMMI (C/ CORREDOR BRT)

FOLHA 22/22



LEGENDA:

—	Meio Fio proposto	---	Meio Fio a Retirar
—	Calçada proposta	---	Projeto Existente
—	Meio Fio Existente		

LINHA VIVA

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

- Nova Via Expressa da cidade do Salvador, pedagiada e a ser construída sob o regime de Parceria Público Privada – PPP;
- Extensão de 20,0 km de pista dupla, com 3 faixas de tráfego por sentido, com 22 viadutos e 3 túneis/trincheiras;
- Implantada usando a faixa de domínio das linhas de transmissão da CHESF;
- 9 conexões com o sistema viário existente – viadutos, alças e rampas;
- 20 ligações viárias simples - viaduto;

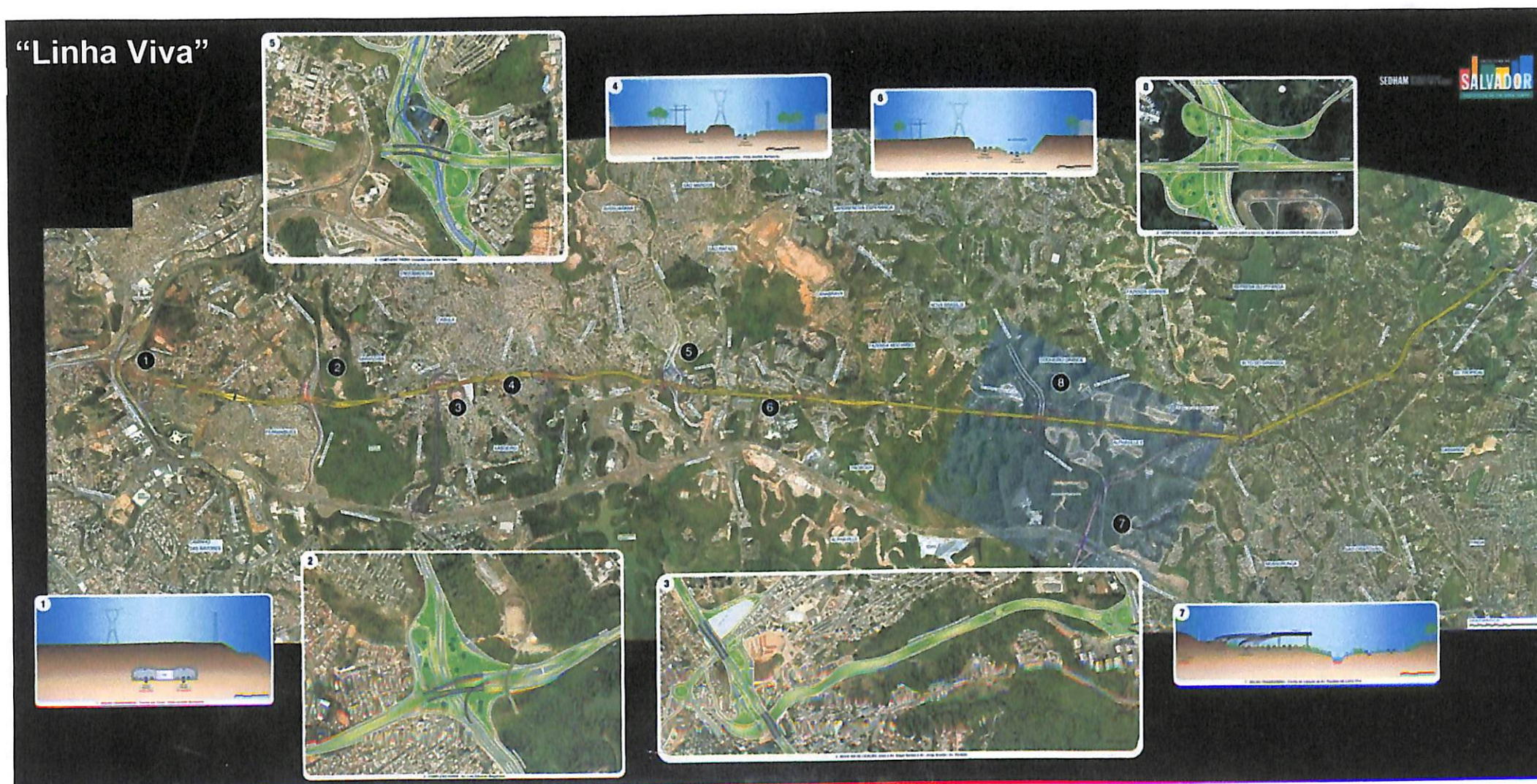
FUNCIONALIDADE

Opção de apoio à Av. Paralela, localizada ao NORTE da mesma, criando uma ligação direta do Centro Tradicional e Histórico de Salvador à CIA-Aeroporto (BA-526) e ao novo trecho da Estrada do Coco (BA-099), através de sua conexão com a Av. Mario Leal Ferreira (Vale do Bonocô), permitindo uma alternativa de trânsito, sem necessidade de utilizar a região do Centro do Iguatemi.

Atende, também, os bairros lindeiros de Pernambués, Cabula, Retiro, Saboeiro, Narandiba, Imbuí, CAB, Sussuarana, S. Rafael / S. Marcos, Pq. Metropolitano do Pituaçu, “Miolo” de Salvador, Centro Tecnológico da Bahia, Alphaville II, Bairro da Paz, Mussurunga e S. Cristóvão.

IMPACTO BÁSICO

Prevê-se, para percorrer essa via, um tempo total de deslocamento menor que 15 min, beneficiando uma população de 780 mil moradores, residentes na sua área de influência direta.

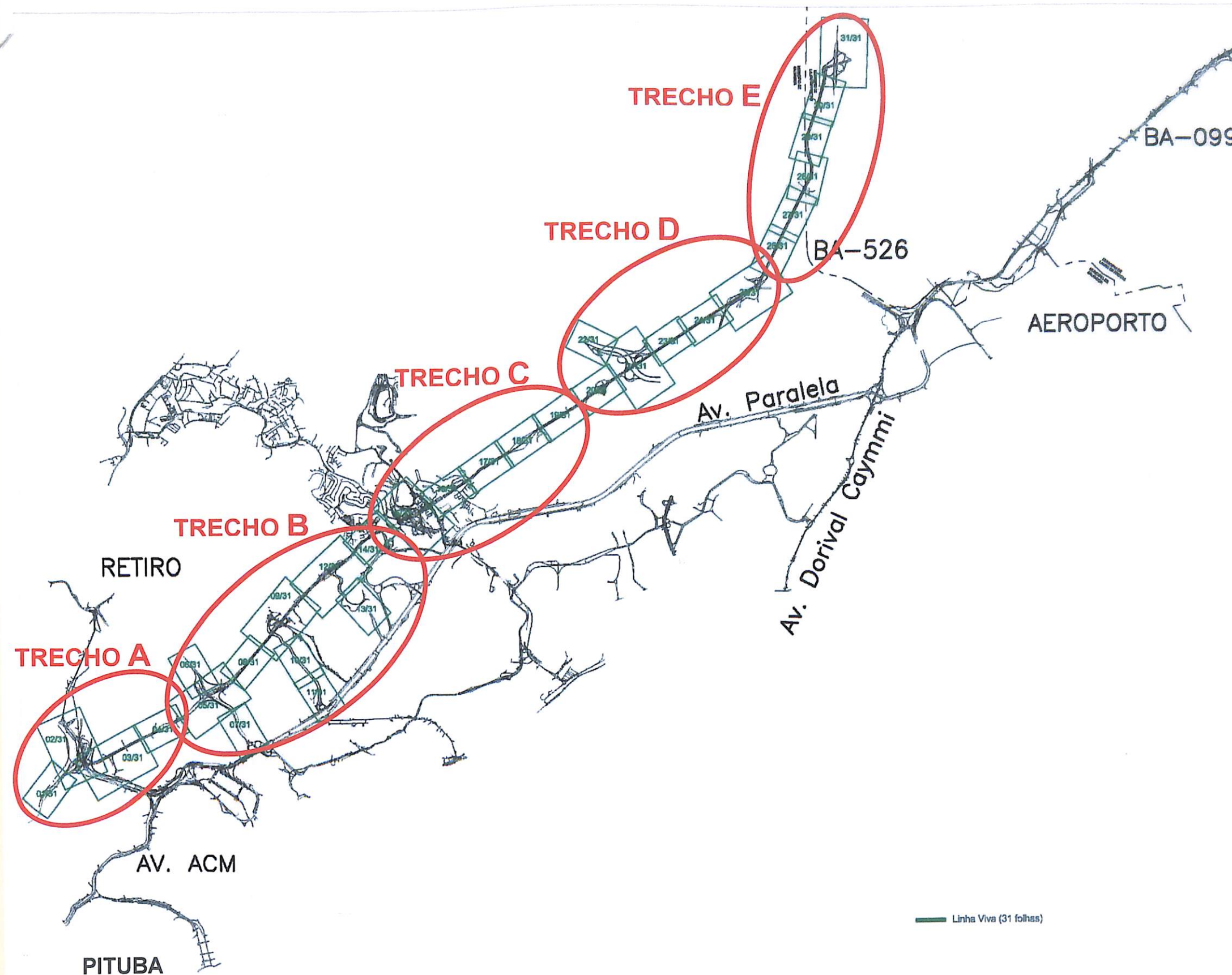


CONCEPÇÃO BÁSICA

A implantação desta via pode ser executada em etapas sugerindo-se, à princípio, os trechos destacados na planta de articulação ao lado, os quais possuem, além da MACRO LIGAÇÃO VIÁRIA na qual estão inseridos, uma funcionalidade individualizada para cada um deles.

PLANTA DE ARTICULAÇÃO GERAL DAS FOLHAS

FOLHA NN/31



CONCEPÇÃO BÁSICA

A solução viária apresentada ficou condicionada pelo "PERFIL DA LINHA DO METRÔ" existente na região.

Com isso, o **ponto de travessia** sob o mesmo - Estaca 00 - está situado onde o "gabarito vertical" da pista da "Linha Viva" pode se articular com a pista de rolamento da Av. Mário Leal Ferreira (ex Av. Bonocô).

Com isso há a necessidade de **realocar as pistas** de acesso à BR-324 (expressa e marginal) e de se criar uma nova pista para acessar a região do Iguatemi / DETRAN.

ARTICULAÇÃO COM A AV. BONOCÔ

FOLHA 01/31



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | — Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

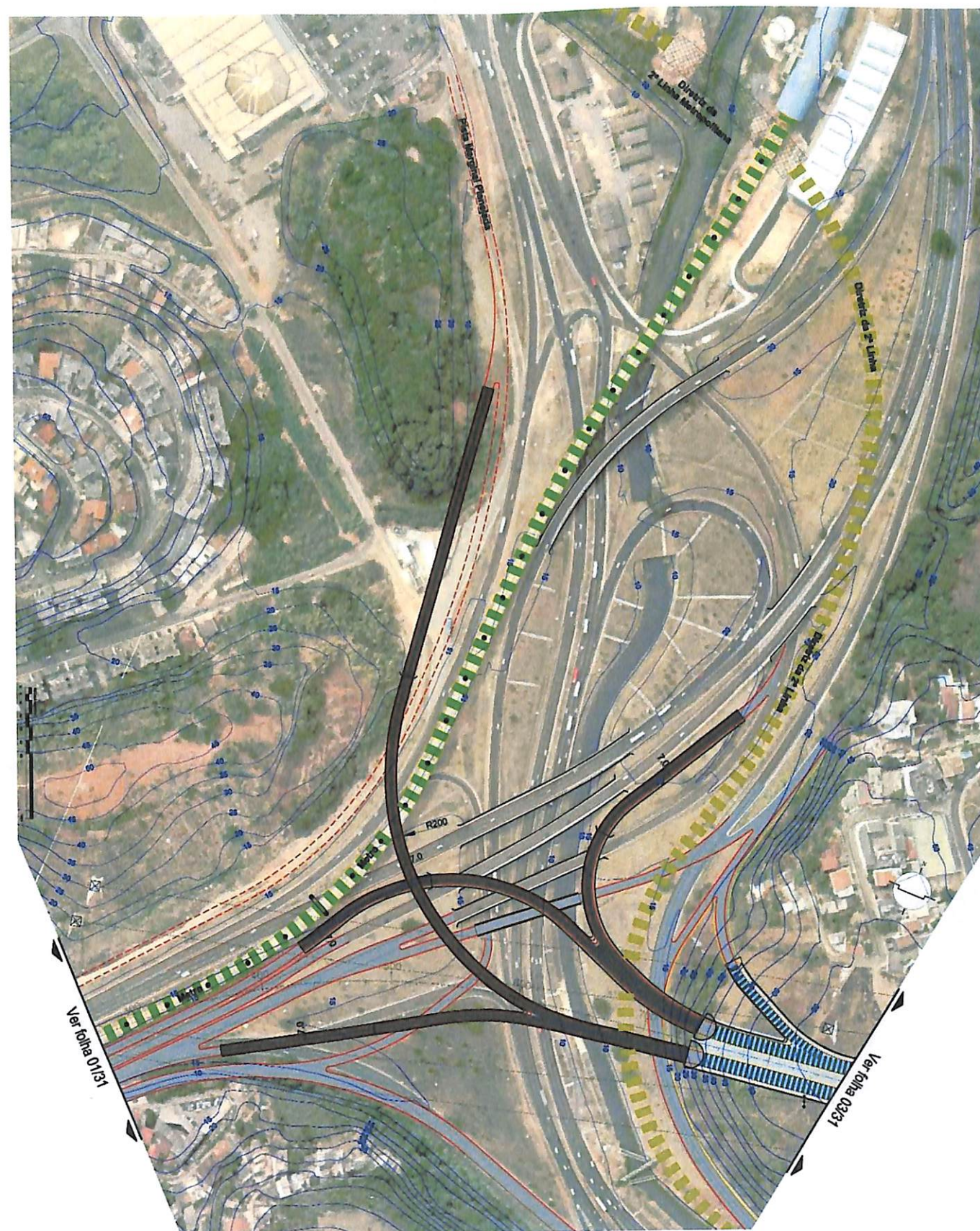
Local do principal **Complexo Viário de Articulação** com as mais importantes vias estruturadas de Salvador - BR-324 / Av. ACM / Av. Mário Leal Ferreira (ex Av. Bonocô) / Nova Via Expressa Baía de Todos os Santos.

A solução proposta ficou condicionada, também, pela existência do trecho em elevado da 1ª linha metroviária e procurou **não impor futuras restrições** à implantação da 2ª linha prevista para a região e constante do PDDU/08.

Contendo um **Túnel** localizado sob as atuais linhas da CHESF apresenta **quatro Viadutos** direcionais: dois dirigidos até a Av. Bonocô e dois articulando-a com a Futura Via Expressa Baía de Todos os Santos, sendo um deles com altura suficiente para superar a linha metroviária.

ARTICULAÇÃO COM O ACESSO NORTE

FOLHA **02/31**



LEGENDA:

- Meio Fio proposto
- Calçada proposta
- Meio Fio Existente

- Meio Fio a Retirar
- Projeto Existente

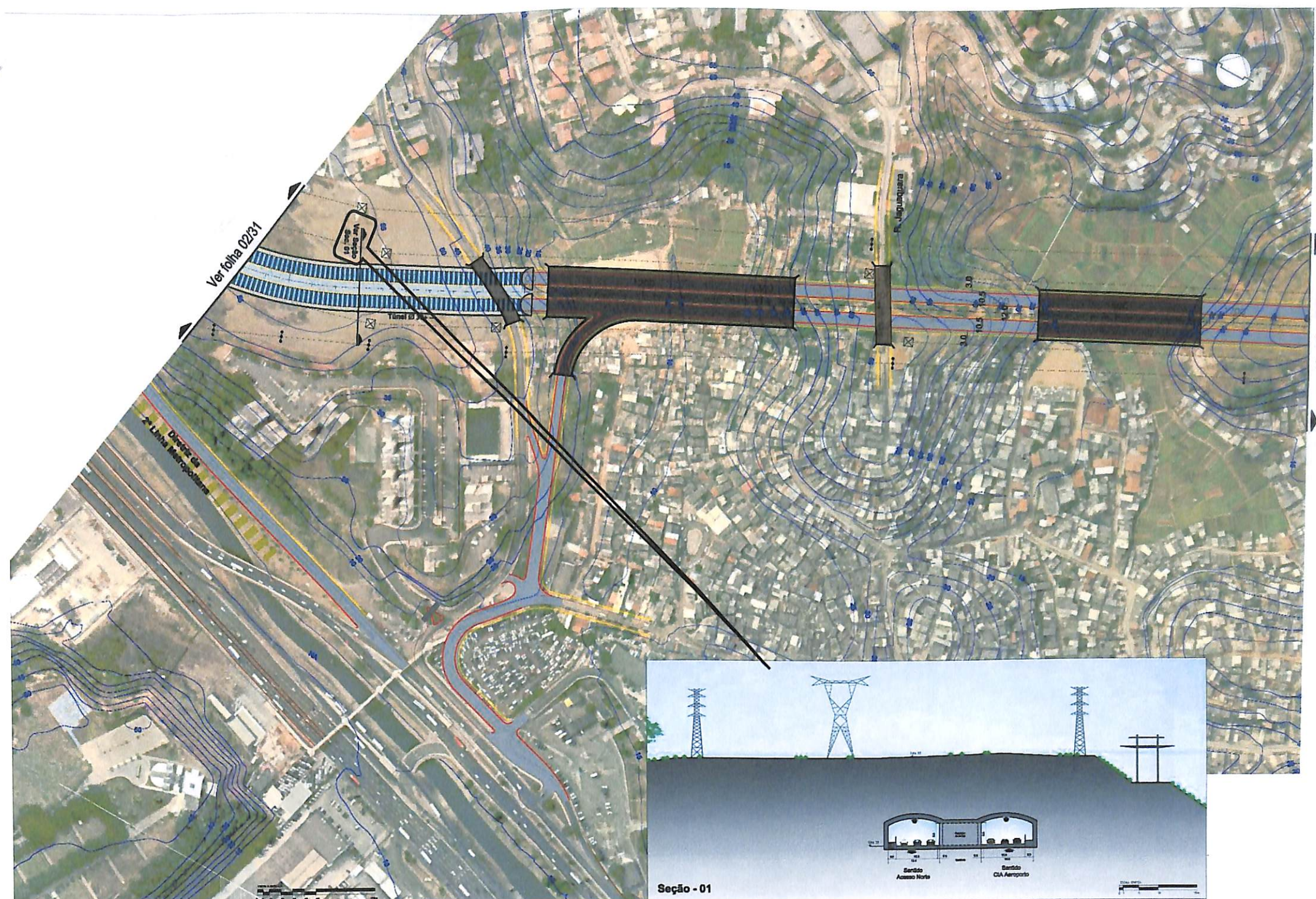
CONCEPÇÃO BÁSICA

Após a saída do túnel inicial em cota inferior para não interromper a ligação da R. Chorrochó possui uma sequência de **dois Viadutos duplos** sobre os fundos de vale da região e um **Viaduto "seco"** para garantir a continuidade da R. Jaguaquara.

Possuir uma importante alça de ligação destinada ao tráfego proveniente da região do DETRAN/Rodoviária em pista situada a meia encosta, lindeira à R. Chorrochó.

ARTICULAÇÃO NA REGIÃO DO DETRAN

FOLHA **03/31**



LEGENDA:

—	Meio Fio proposto	---	Meio Fio a Retirar
—	Calçada proposta	---	Projeto Existente
—	Meio Fio Existente		

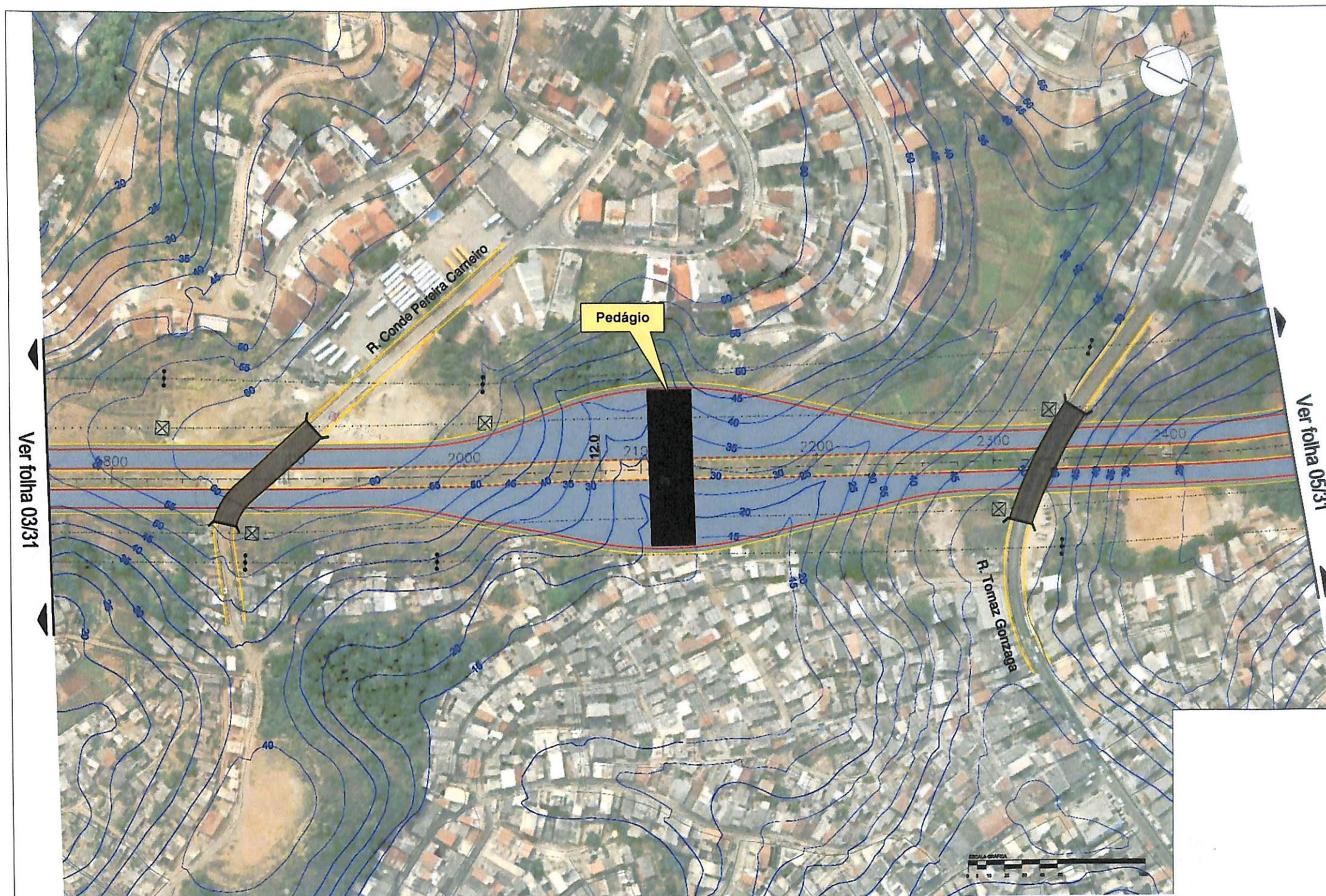
CONCEPÇÃO BÁSICA

Na região próxima as ruas Conde Pereira Carneiro e Tomás Gonzaga (ambas dispoendo de um **Viaduto "Seco"**), deverá se situar a 1ª Praça de Pedágio. (situada na cota 42 m aproximadamente), num regime de construção da via tipo PPP - Participação Público Privada.

Nesse trecho, a implantação da “Linha Viva” e, principalmente, devido à terraplanagem necessária para a mesma (cortes e aterros), algumas famílias residentes deverão ser removidas, conforme apontar os respectivos projetos básicos.

ARTICULAÇÃO NA REGIÃO DE PERNAMBUÉS

FOLHA **04/31**



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Um dos principais pontos de conexão da "Linha Viva" É com a Macro-Estrutura Viária de Salvador - Av. Luis Eduardo Magalhães (ou 1ª via do "Miolo") - importante via de distribuição do tráfego e formadora do perímetro externo da AUC - Área Urbana Consolidada.

Sendo, também, uma Via Expressa possui duas alças direcionais, em atenção aos principais fluxos de conversão, (de/para essa via), inclusive com alça específica para o atendimento da Área do Centro do Iguatemi.

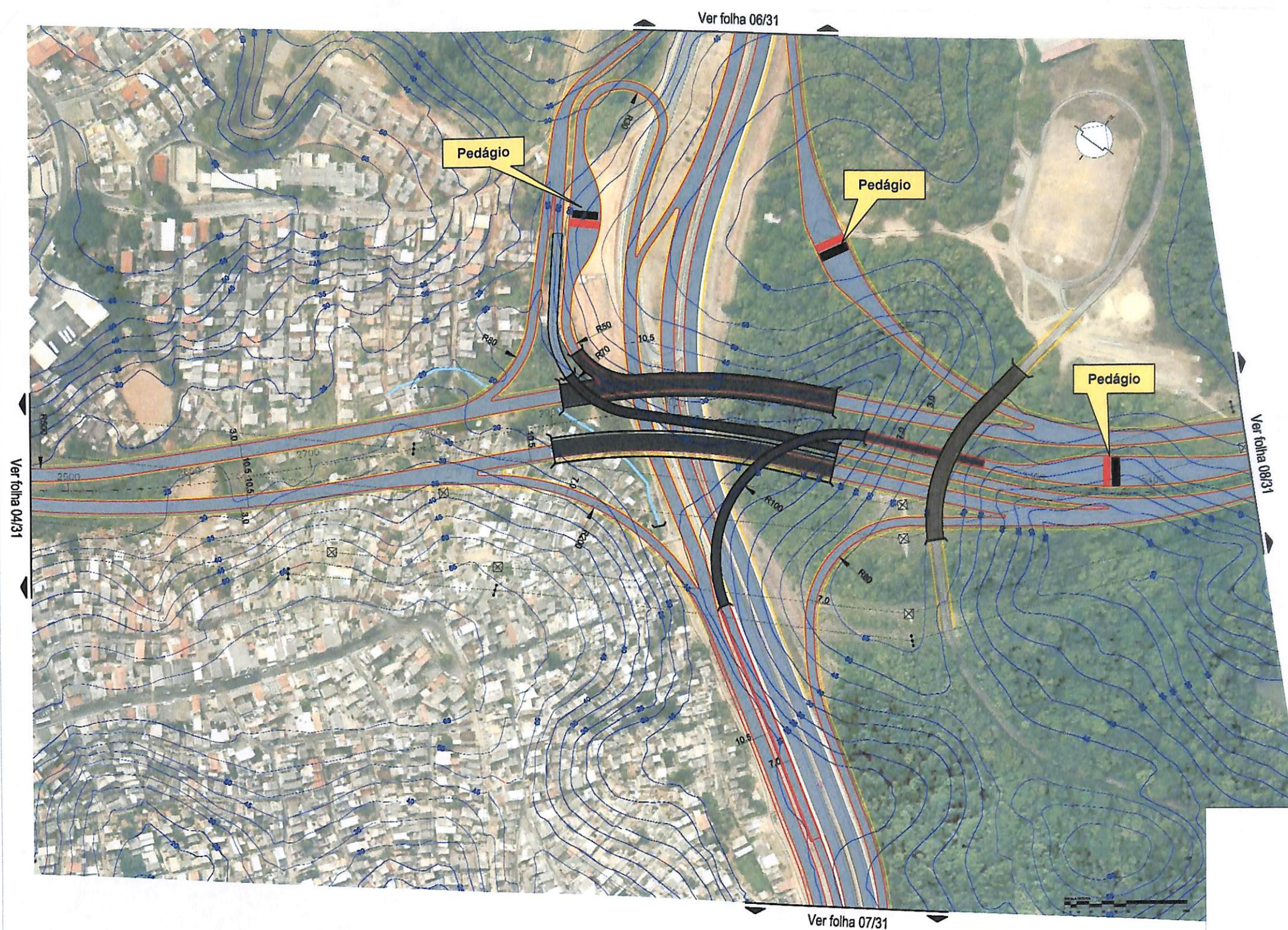
Por ser concebida como uma via pedagiada, estão previstas algumas "praças de pedágio de saída", se alternativas de controle mais modernas não estiverem disponibilizadas na sua etapa de construção.

Prevê, também, a implantação de um Viaduto "Seco" para uso exclusivo do exército, dando continuidade à via interna de suas dependências.

Para minimizar a necessidade de maiores realocações de famílias propõe-se um pequeno "DESVIO de DIRETRIZ" sob as torres de alta tensão da CHESF.

CONEXÃO COM A AV. LUIS EDUARDO MAGALHÃES

FOLHA 05/31



LEGENDA:

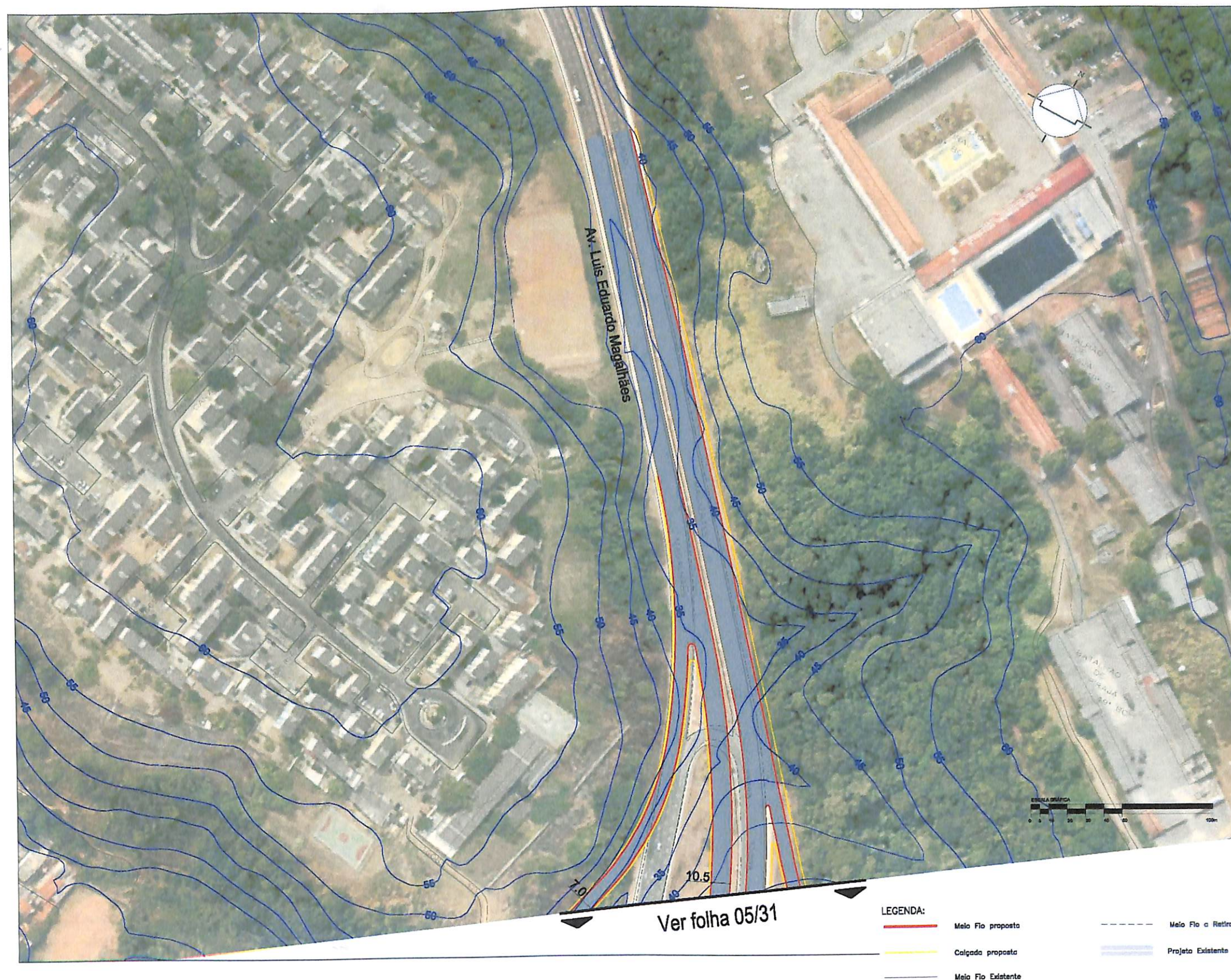
— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Complementando a Articulação Viária da Folha 05 anterior, destaca-se apenas a **relocação** da pista expressa da Av. Luis Eduardo Magalhães, no sentido BR-324 >> Paralela e a desativação da atual pista de rolamento desse sentido do tráfego, em função da terraplanagem da Praça de Pedágio de saída.

CONEXÃO COM A AV. LUIS EDUARDO MAGALHÃES (SENTIDO RETIRO)

FOLHA **06/31**



CONCEPÇÃO BÁSICA

Trecho complementar da "Linha Viva" ilustra a conexão da mesma com a Av. Paralela e Centro do Iguatemi, propondo uma Pista Marginal na Av. Luís Eduardo Magalhães (com 3 faixas de tráfego) e acesso independente da pista expressa, separando os fluxos a eles destinados.

Essa pista deve ser implantada, aproveitando-se a diferença de nível existente, decorrente do aterro de implantação das pistas expressa da Av. Luís Eduardo Magalhães, e contempla a necessária canalização do córrego existente e lindeiro a essa pista.

CONEXÃO COM A AV. PARALELA (SENTIDO ORLA ATLÂNTICA)

FOLHA 07/31



TRECHO A



TRECHO B

CONCEPÇÃO BÁSICA

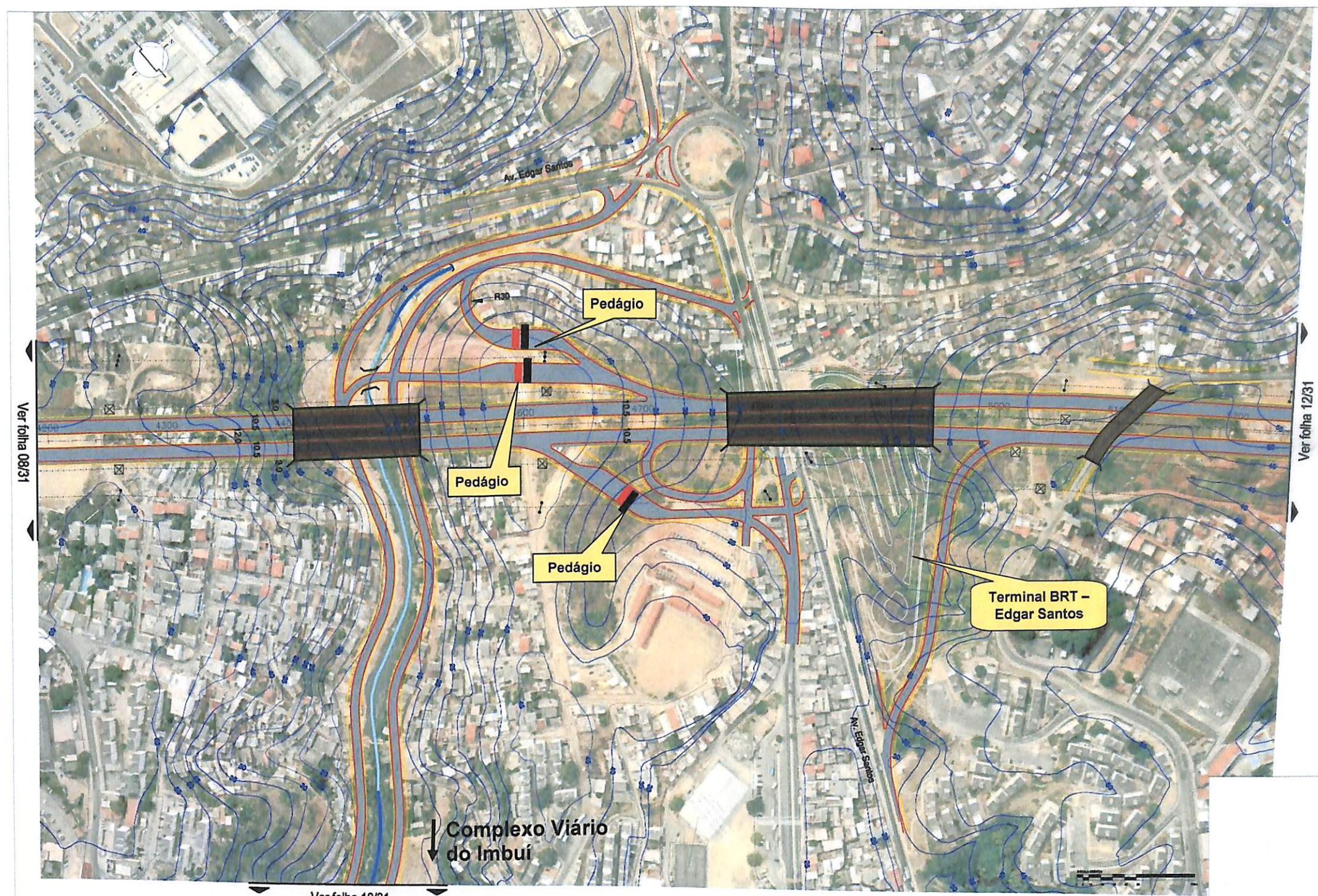
A Av. Edgar Santos, componente da 2ª via transversal do "Miolo", deverá estar articulada com a "Linha Viva" através de **dois Viadutos Duplos** e suas Alças de Conexão e Praças de Pedágio de Saída, além de um **Viaduto "Seco"** dando continuidade à Estr. da Cachoeirinha.

O projeto funcional apresenta a oportunidade de se propor uma **nova via de fundo de vale** - e consequente retificação e canalização do córrego existente no local - de forma a "DESLOCAR" parcialmente a 2ª via do "Miolo" para esse novo alinhamento e conectá-lo diretamente com a Av. Jorge Amado no Complexo Viário do Imbuí.

Está compatibilizado, também, com as necessidades da RIT, que prevê em suas proximidades uma Estação / Terminal de Transbordo lindeira à Av. Edgar Santos, para atender o Corredor de BRT secundário, previsto para o local.

ARTICULAÇÃO COM A AV. EDGAR SANTOS

FOLHA 09/31



LEGENDA:

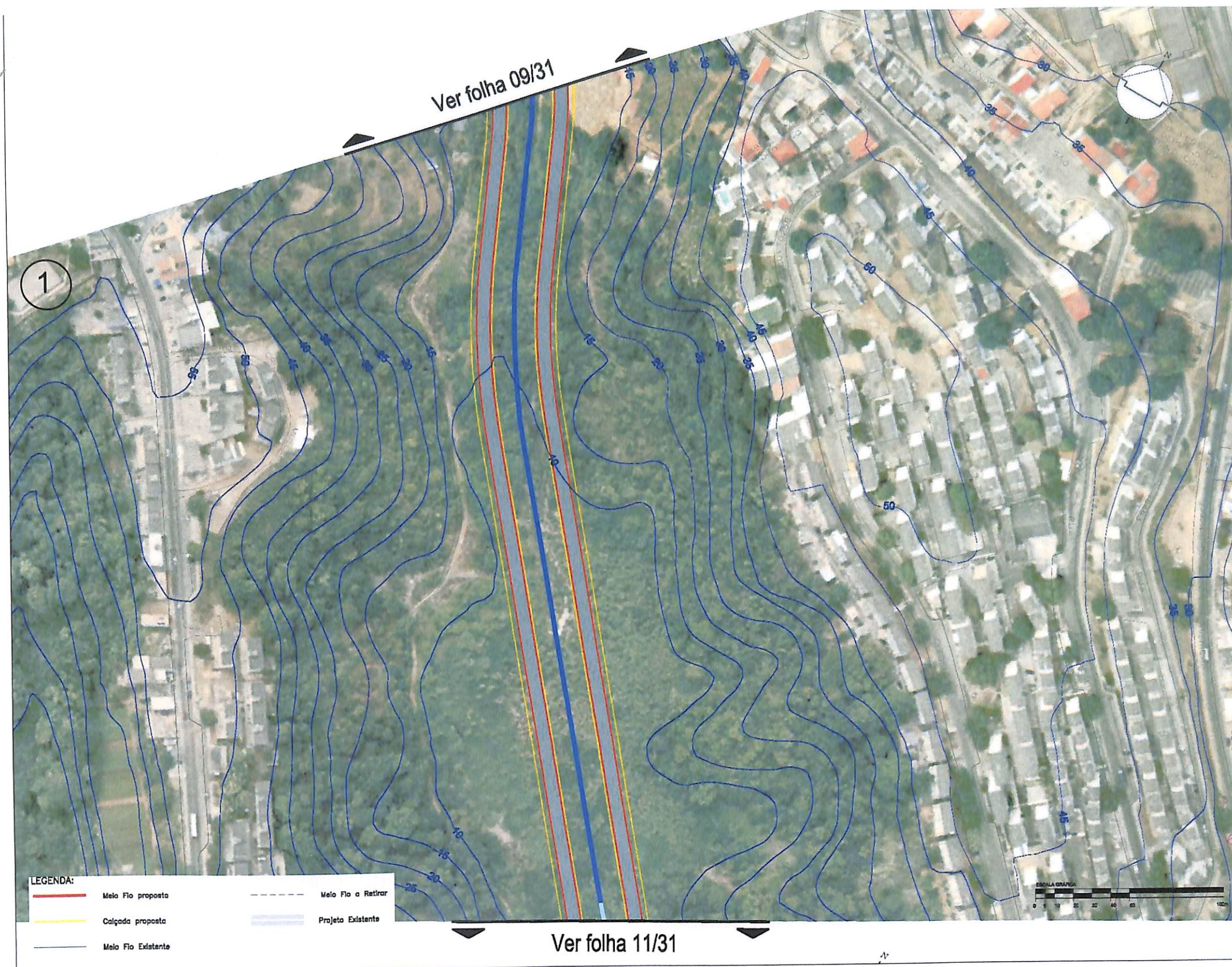
— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Adotada como diretriz básica de uma nova "Via de Fundo de Vale" de interligação com o Complexo Viário do Imbuí e a ser implantada contemplando a urbanização de um Parque Linear com futura ciclovia na região, a ser objeto de projeto básico específico.

CONEXÃO COM O COMPLEXO VIÁRIO DO IMBUÍ, NA AV. PARALELA (1)

FOLHA 10/31

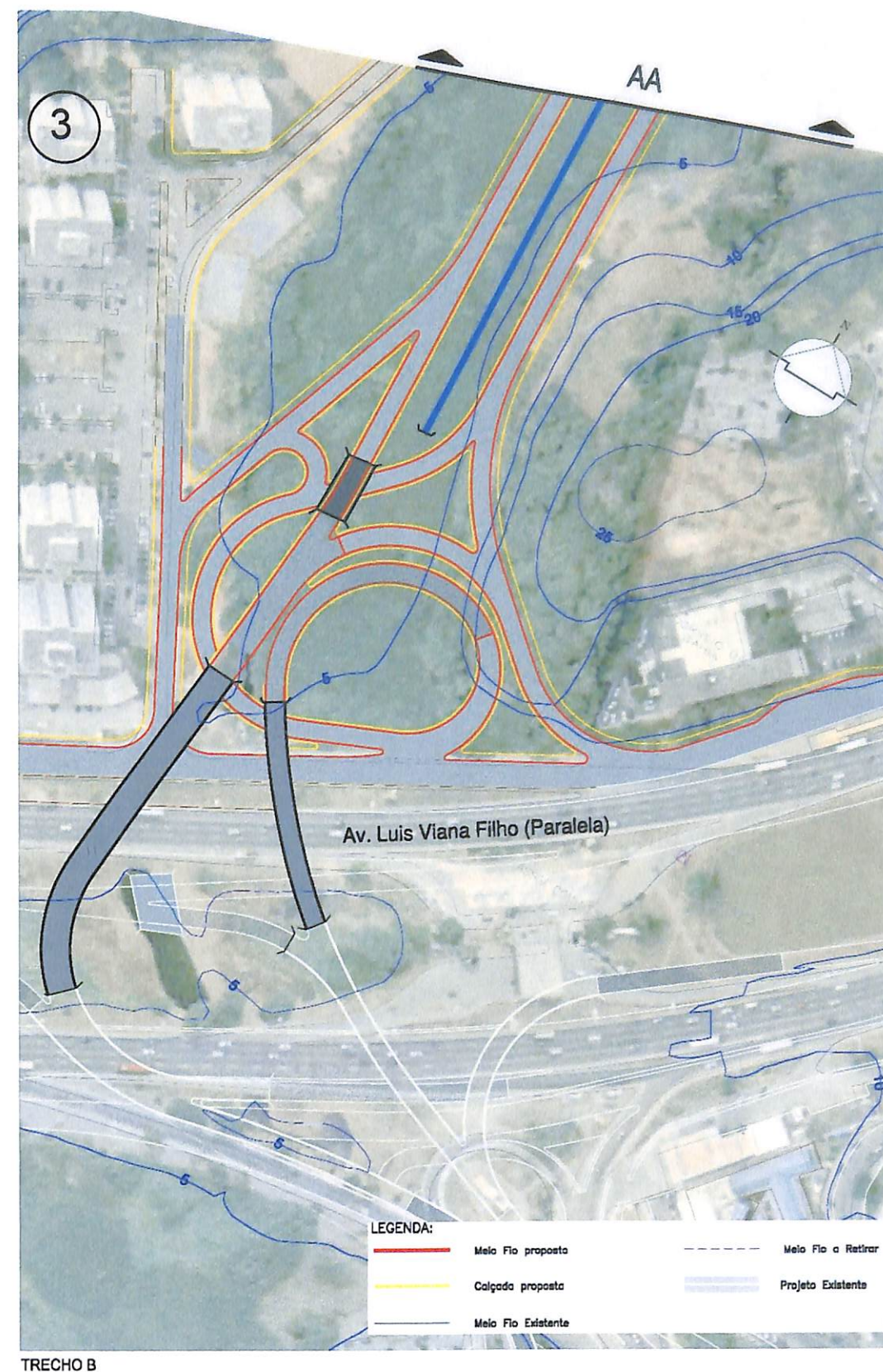
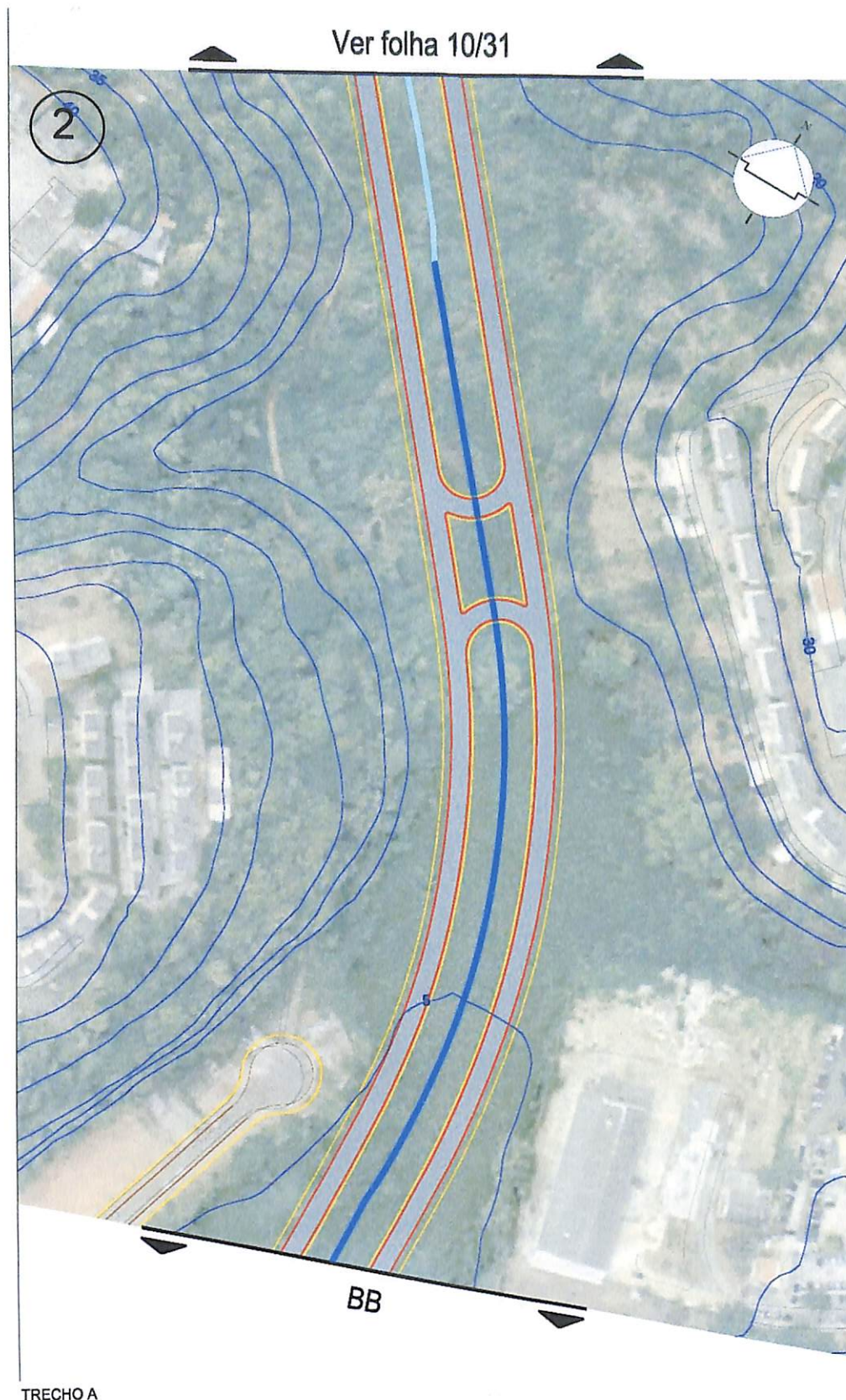


CONCEPÇÃO BÁSICA

Em continuidade à Via de Interligação proposta, (com os mesmos destaques apresentados na Folha 10) sua conexão com as avenidas Jorge Amado e Luís Viana Filho é feita através de uma pequena adaptação da geometria das pistas de rolamento proposta para compor o Complexo Viário do Imbuí.

Essa adaptação propõe um **ALARGAMENTO** (para comportar 3 faixas de tráfego) no **Viaduto Direcional** originalmente proposto pelo Projeto TranSalvador do Corredor de BRT na região e um **Viaduto Simples** para possibilitar a conexão no sentido inverso (pista inferior).

CONEXÃO COM O COMPLEXO VIÁRIO DO IMBUÍ, NA AV. PARALELA (2 E 3) FOLHA 11/31



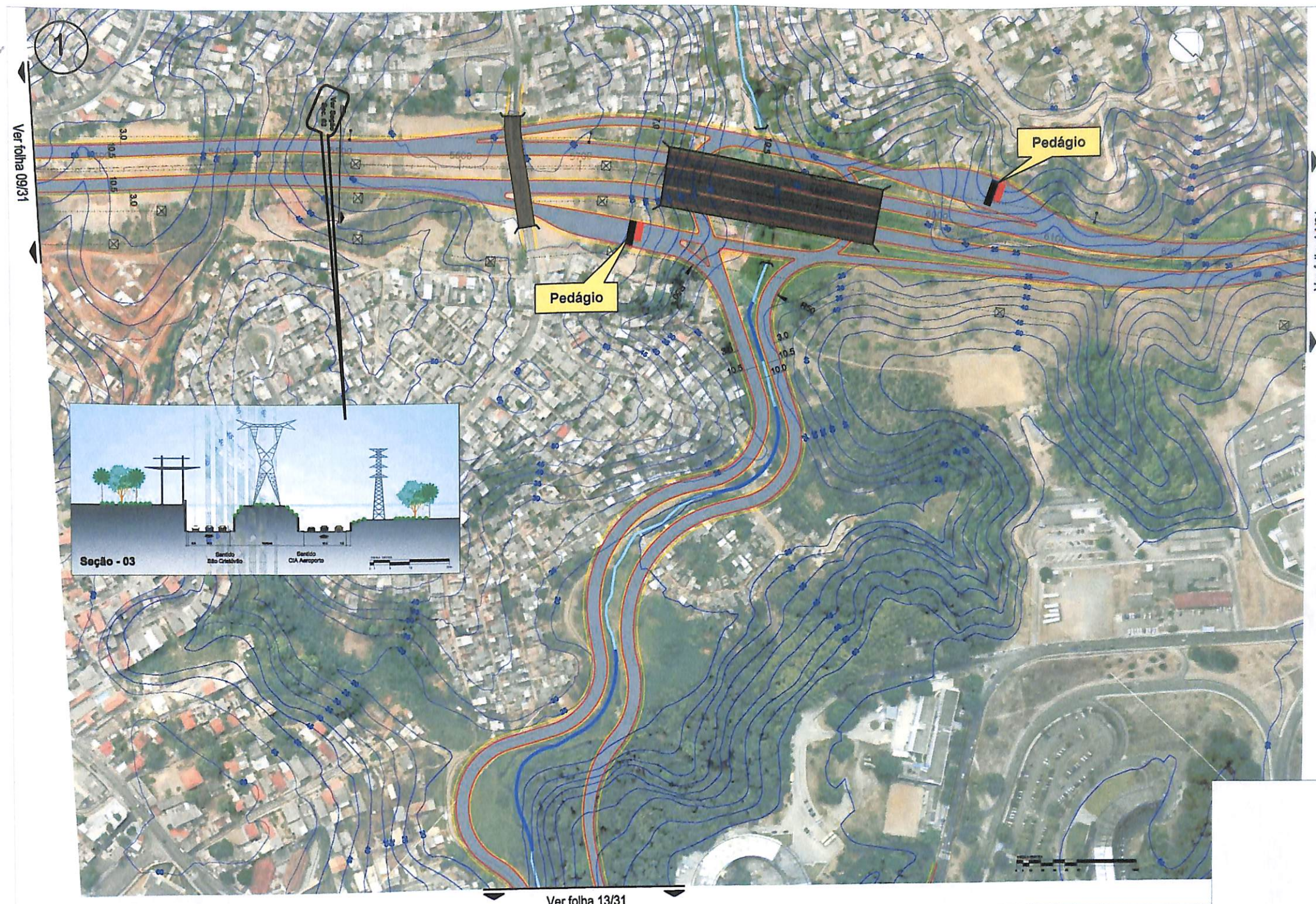
CONCEPÇÃO BÁSICA

Trecho da "Linha Viva" que supera uma sucessão de interferências topográficas, frequentes mas de "pequena monta", com soluções condicionadas pela localização das torres da CHESF.

Possuindo um **Viaduto "Seco"** na R. Luciano Santos, também, contempla as alças (com Praça de Pedágio de Saída) e rotatória inferior ao **Viaduto Duplo** para acesso ao CAB através da Via Parque, lindeira ao córrego existente no local (a ser canalizado).

CONEXÃO DE ACESSO AO CAB (1)

FOLHA 12/31



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Trecho Complementar da Via Parque, da página anterior, está conectada à Av. Terceira do CAB nas proximidades do atual estacionamento do Edifício da Fundação Luís Eduardo Magalhães (FLEM).

CONEXÃO DE ACESSO AO CAB (2)

FOLHA 13/31

Ver folha 12/31

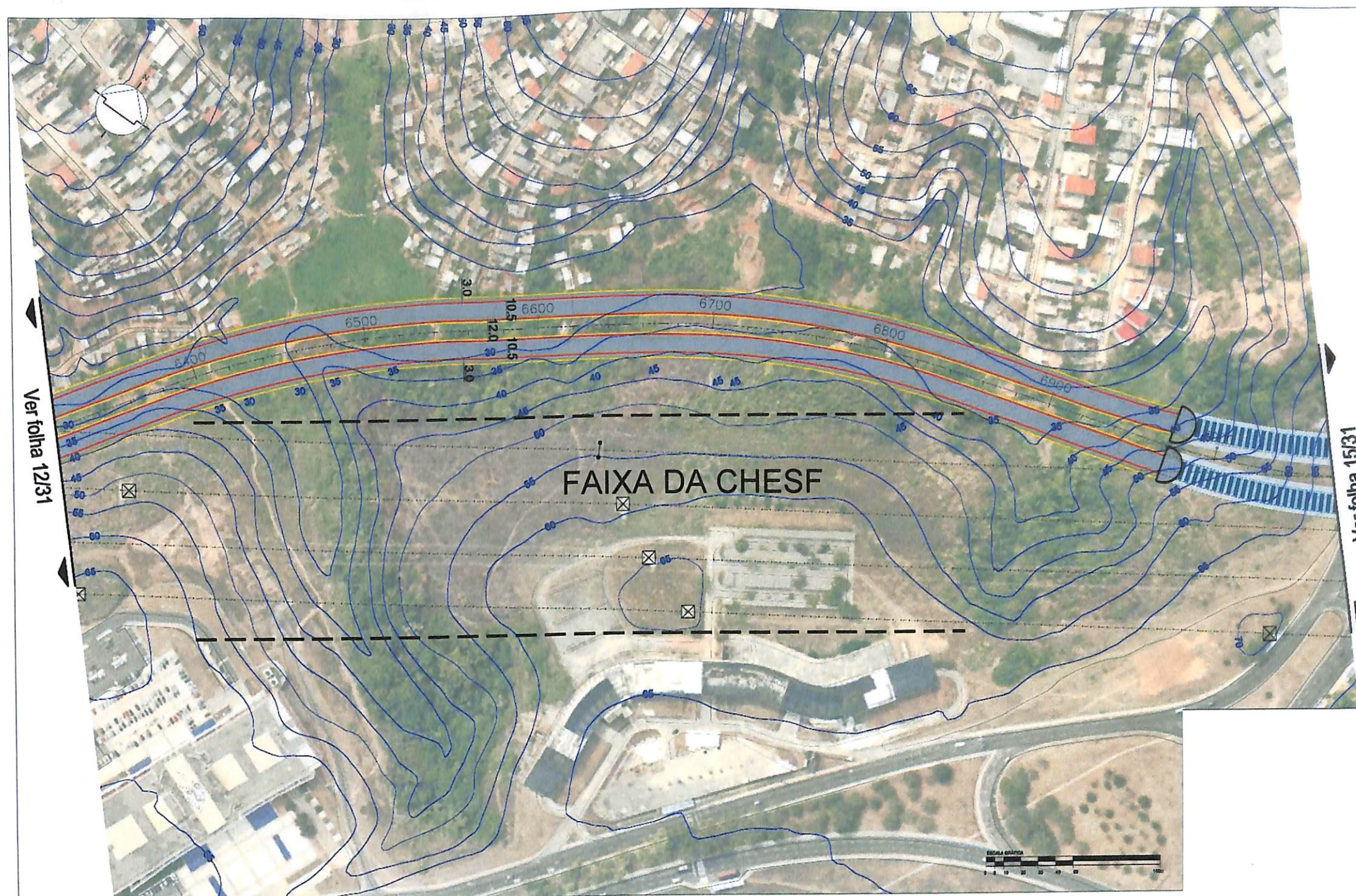


CONCEPÇÃO BÁSICA

A fim de se aproveitar a atual área livre entre o bairro de Sussuarana e o CAB, nas proximidades do edifício da antiga Secretaria de Educação, foi feito um DESLOCAMENTO da diretriz da "Linha Viva" - "saindo" da faixa de domínio da CHESF - para se situar junto à área baixa do córrego existente no local.

TRAVESSIA LINDEIRA AO BAIRRO DE SUSSUARANA E CAB

FOLHA 14/31



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | — Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

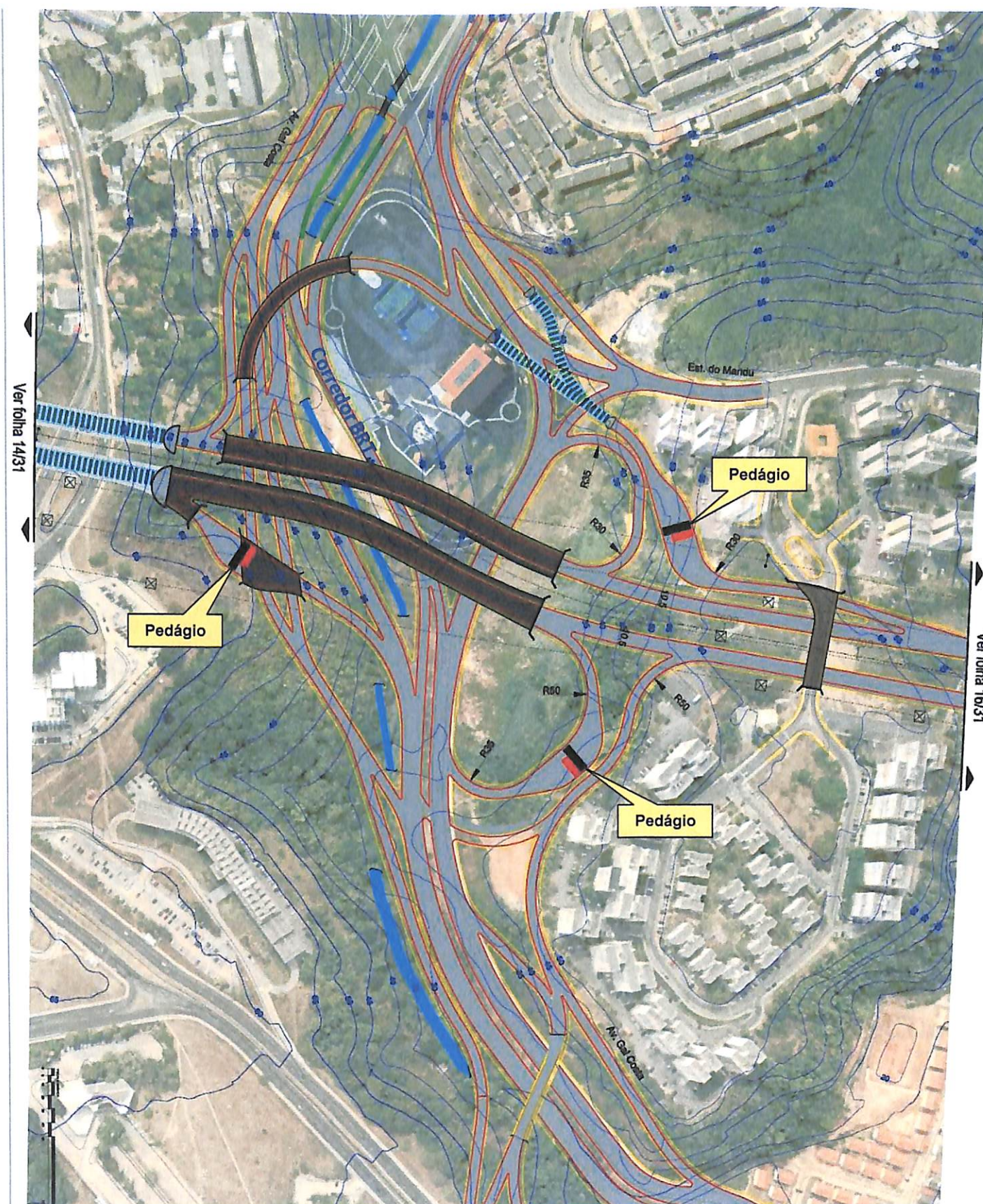
Novo Complexo Viário de articulação com a Av. Gal. Costa, compatibilizado com o Corredor de BRT na mesma, e com a **prevista Duplicação** de sua atual pista de rolamento, para transformá-la em via arterial com pistas marginais (a 3ª Via Transversal do "Miolo").

O traçado básico da "Linha Viva" indica a construção de um **Túnel** sob a Av. Ulisses Guimarães (ex. Estr. de Sussuarana), junto à saída do CAB; possui dois **Viadutos** destinados ao tráfego da "Linha Viva", uma **Trincheira** e **Viaduto** direcional na Praça de Pedágio de Saída de um dos maiores movimentos de conversão (em direção à Orla).

Preveu, complementarmente, implantação de **Viaduto "Seco"** na interligação do Condomínio Bosque Imperial.

ARTICULAÇÃO COM A AV. GAL COSTA

FOLHA 15/31



LEGENDA:

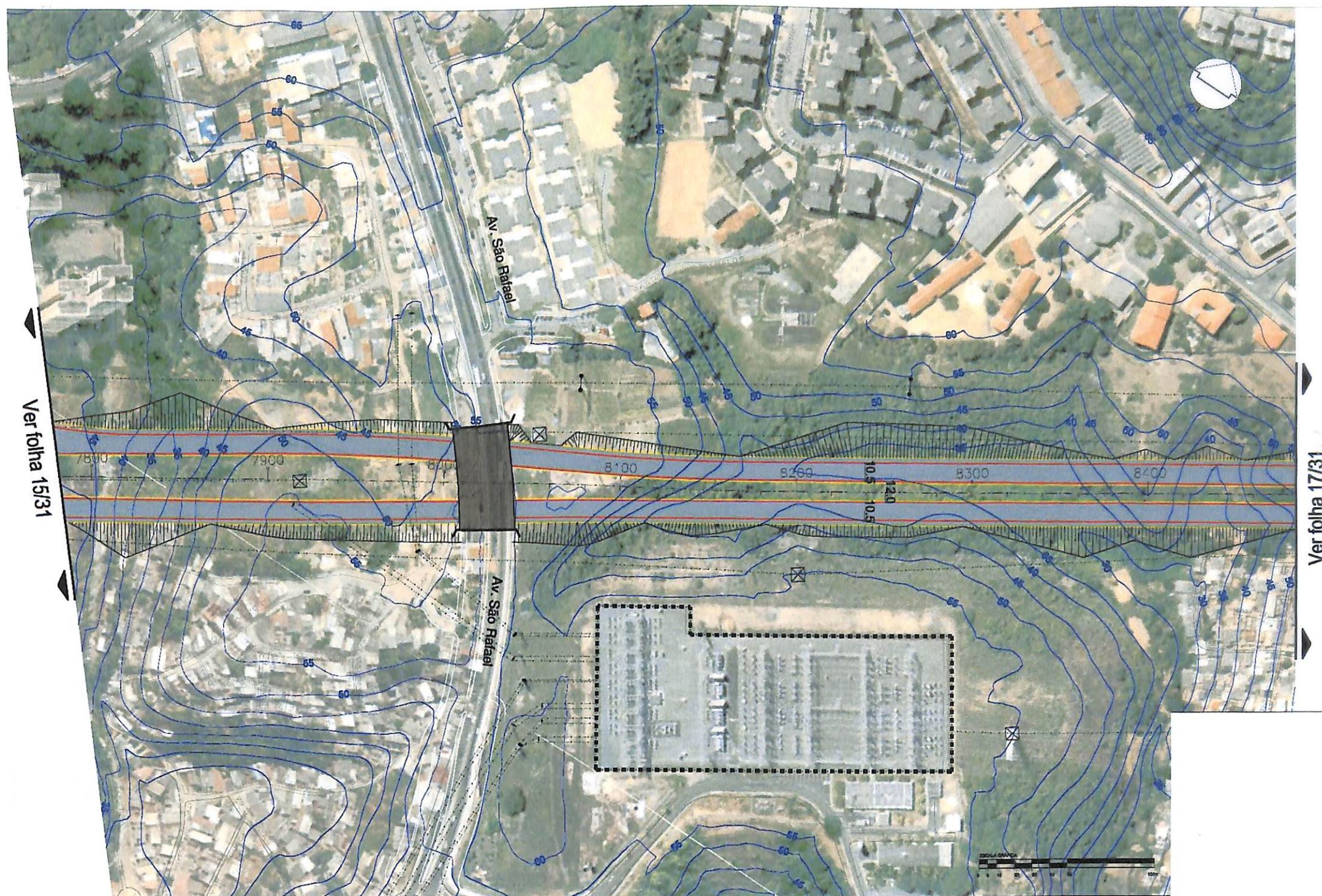
—	Melo Fio proposto	---	Melo Fio a Retirar
—	Calçada proposta	---	Projeto Existente
—	Melo Fio Existente		

CONCEPÇÃO BÁSICA

Diretriz preliminar proposta no Projeto Funcional da "Linha Viva" prevê a travessia da Av. S. Rafael através de um **Viaduto "Seco"**, nas proximidades da sub-estação da CHESF existente na região, compatibilizado, também, com o Corredor de BRT planejado para existir nessa avenida.

VIADUTO "SECO" NA AV. S. RAFAEL

FOLHA 16/31



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

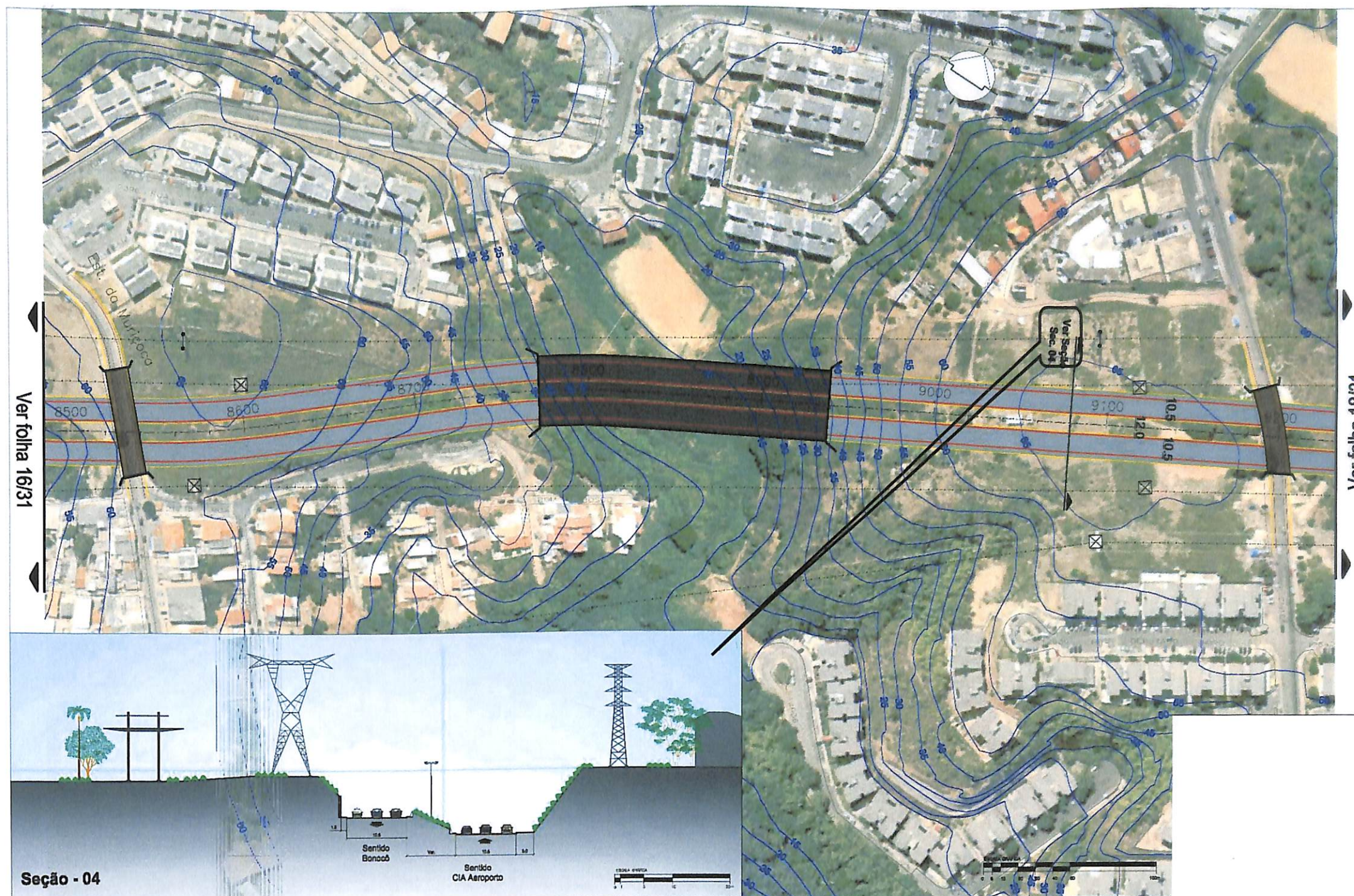
CONCEPÇÃO BÁSICA

À leste da Av. S. Rafael a diretriz da "Linha Viva" exige a superação de uma "recortada topografia" com uma sucessão de cortes / aterros / viadutos, onde o projeto de terraplanagem resultante deverá determinar suas reais magnitudes e compensações, sempre respeitadas as exigências operacionais e de engenharia para uso da faixa de domínio da CHESF.

Neste trecho estão previstos dois Viadutos "Secos" na Estr. da Muriçoca e R. Artêmio Castro Valente e com as pistas da "Linha Viva" em cotas desniveladas.

VIADUTO "SECO" SOBRE FUTURA VIA DE "FUNDO DE VALE"

FOLHA 17/31



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |

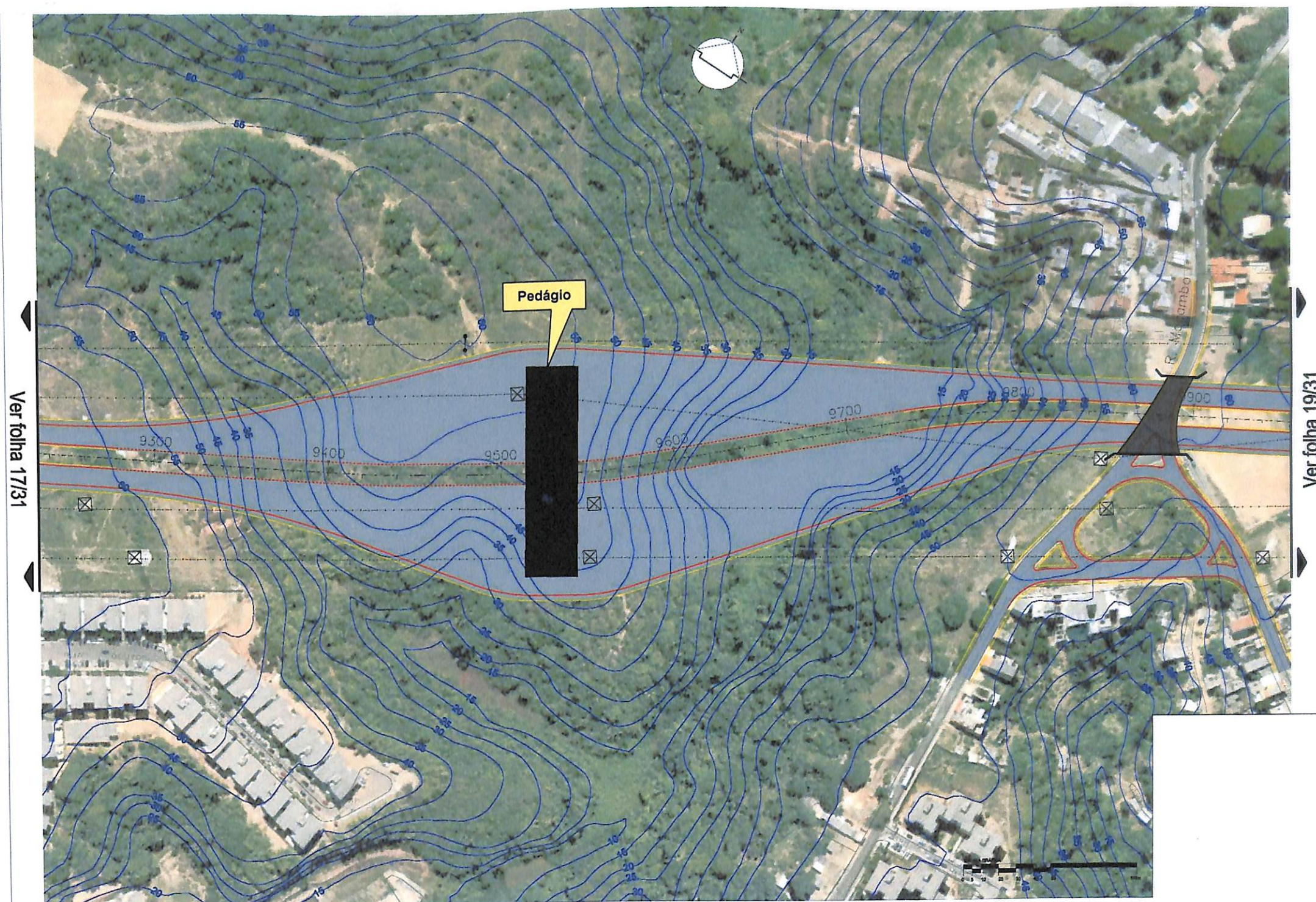
CONCEPÇÃO BÁSICA

Na região do bairro de Trobogy está prevista a implantação da Praça Central de Pedágio desta via, apoiada em extensa área livre da região (na cota 45 m aproximadamente), inclusive pelo fato de que a Faixa de Domínio da CHESF ser de maior amplitude nesse local.

Prevê um **Viaduto "Seco"** na R. Mocambo, garantindo a acessibilidade interna do bairro do Trobogy.

PRAÇA CENTRAL DE PEDÁGIO: NA REGIÃO DO TROBOGY

FOLHA 18/31



LEGENDA:

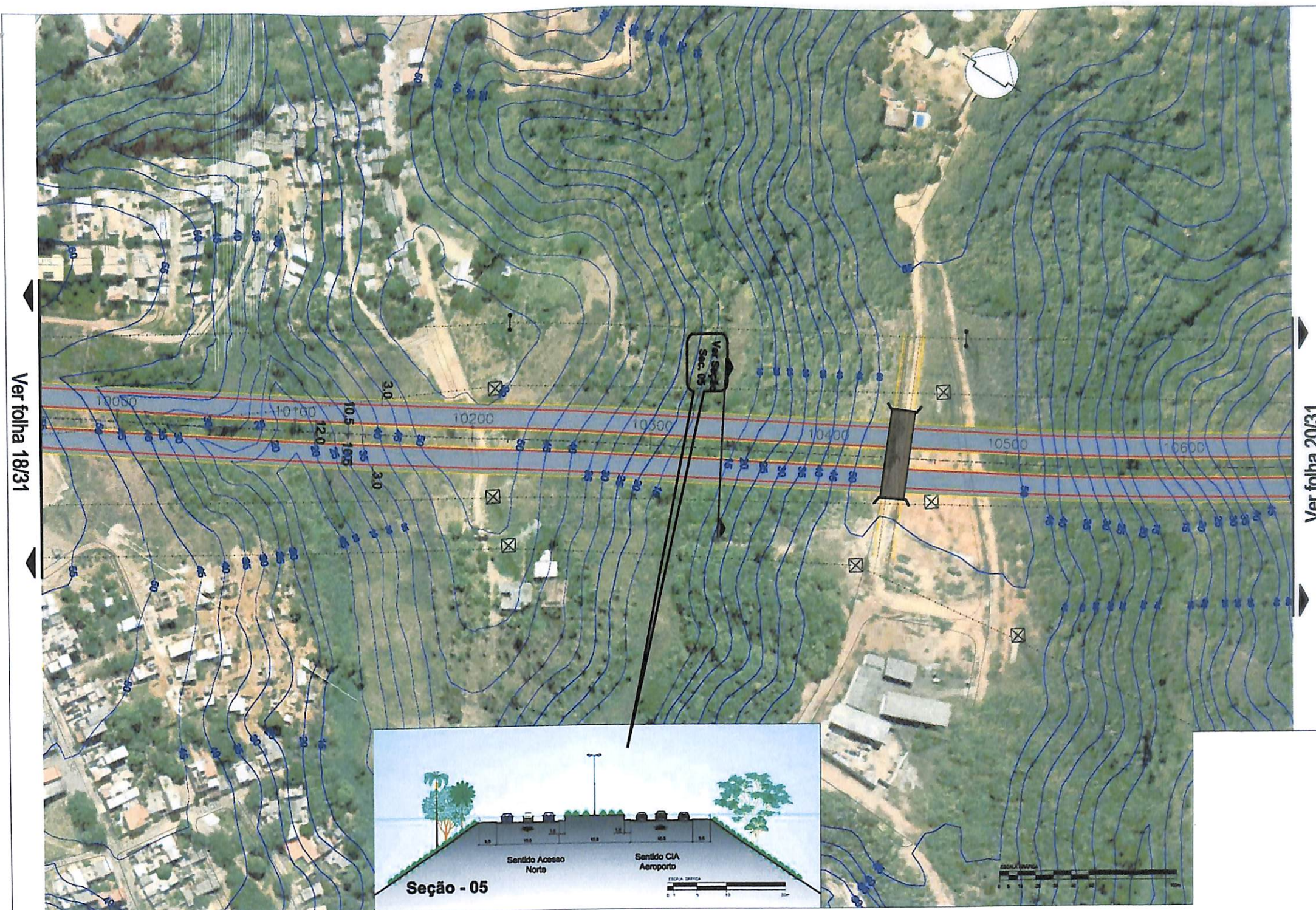
— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Além de ser um trecho com grande volume de movimentação de terra e sua terraplanagem compensatória, prevê a implantação de um Viaduto "Seco" na Al. das Nações, para garantir a acessibilidade ao bairro.

VIADUTO "SECO" PARA ACESSO AO LOCAL DO FUTURO LOTEAMENTO

FOLHA 19/31



LEGENDA:

—	Melo Fio proposta	---	Melo Fio a Retirar
—	Calçada proposta	---	Projeto Existente
—	Melo Fio Existente		

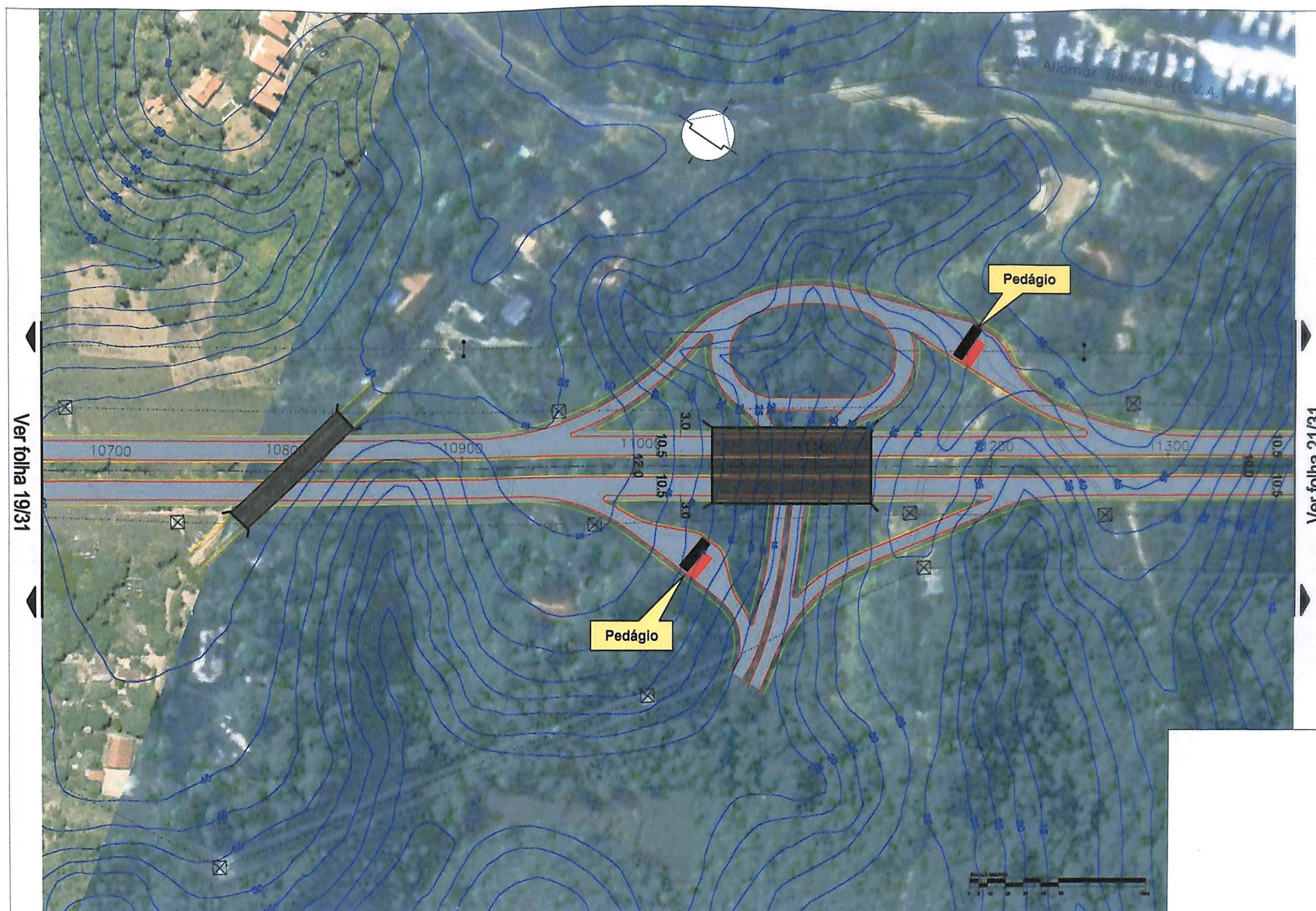
CONCEPÇÃO BÁSICA

Para possibilitar a acessibilidade à região do Parque Tecnológico da Bahia (em implantação pelo Governo do Estado), foi previsto um **Viaduto Duplo** e suas alças de conexão e Praças de Pedágio de Saída, aproveitando uma região com topografia rebaixada.

Propõe-se, também, um **Viaduto "Seco"** dando continuidade à R. “A”.

ARTICULAÇÃO COM A FUTURA VIA DE “FUNDO DE VALE”

FOLHA 20/31



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Flo proposta | --- Meio Flo a Retirar |
| — Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| — Meio Flo Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

A articulação com a futura Av. 29 de Março (4ª via Transversal do "Miolo") ocorre nas proximidades da "Curva da Onça" da Estrada Velha do Aeroporto (E.V.A.), ligação essa que, pela sua importância na estruturação urbana da região, necessariamente tem que ser preservada.

Tal fato exigiu o planejamento de alguns viadutos complementares (ao grande **Viaduto Duplo** na "passagem da Linha Viva" pela região), acomodando os significativos fluxos de conversão para articulação do tráfego entre as duas vias expressas da região, sempre com previsão de espaços para implantação das "Praças de Pedágio de Saída" e do Corredor de BRT na Av. 29 de Março.

ARTICULAÇÃO COM A FUTURA AV. 29 DE MARÇO E E.V.A.

FOLHAS 21 E 22/31

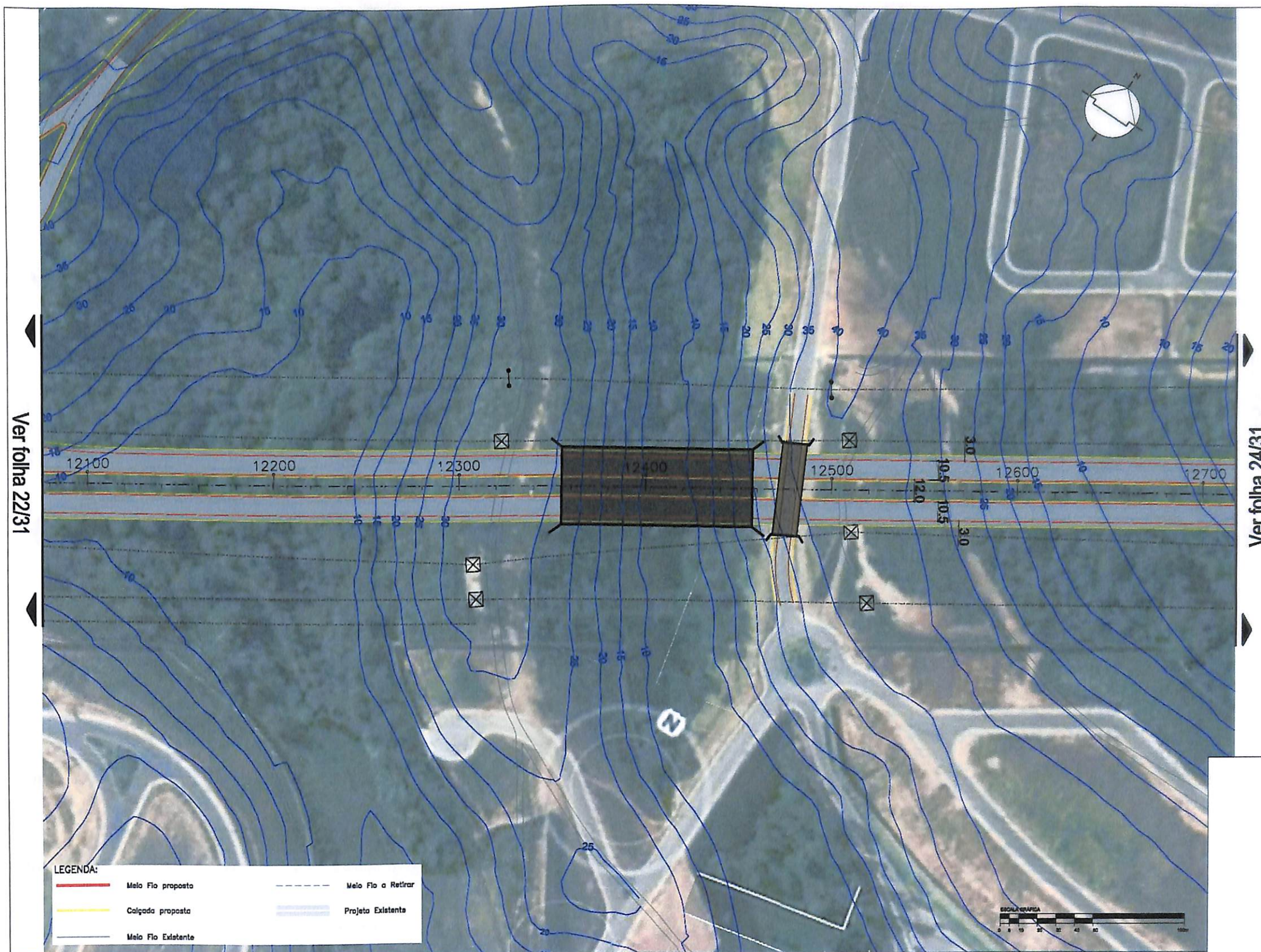


CONCEPÇÃO BÁSICA

A travessia do loteamento ALPHAVILLE II, seguindo a diretriz preliminar usando a faixa de domínio da CHESF, propõe um **Viaduto Duplo** sobre a mata nativa da região e um **Viaduto “Seco”** para interligar as duas áreas desse loteamento.

VIADUTO “SECO” EM ALPHAVILLE II

FOLHA 23/31

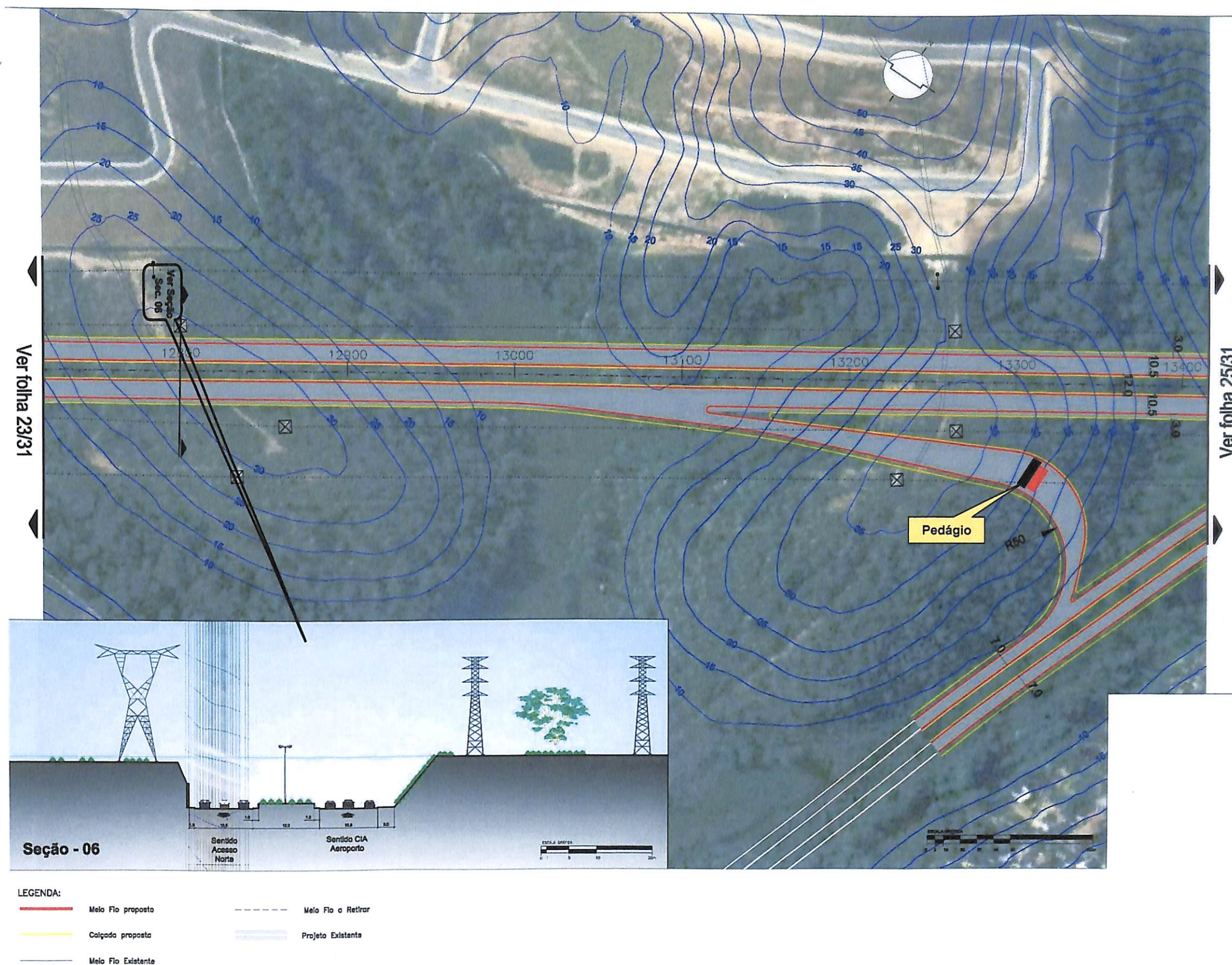


CONCEPÇÃO BÁSICA

Ainda utilizando a faixa de domínio da CHESF, em trecho com "pistas rebaixadas", prevê uma alça de saída e sua pequena Praça de Pedágio correspondente, para articular com a ligação da BA-526 (CIA/Aeroporto) com a Av. Paralela e permitir o movimento "Linha Viva" >> Av. 29 de Março (Norte).

ARTICULAÇÃO COM A LIGAÇÃO CIA <> AV. PARALELA

FOLHA 24/31



CONCEPÇÃO BÁSICA

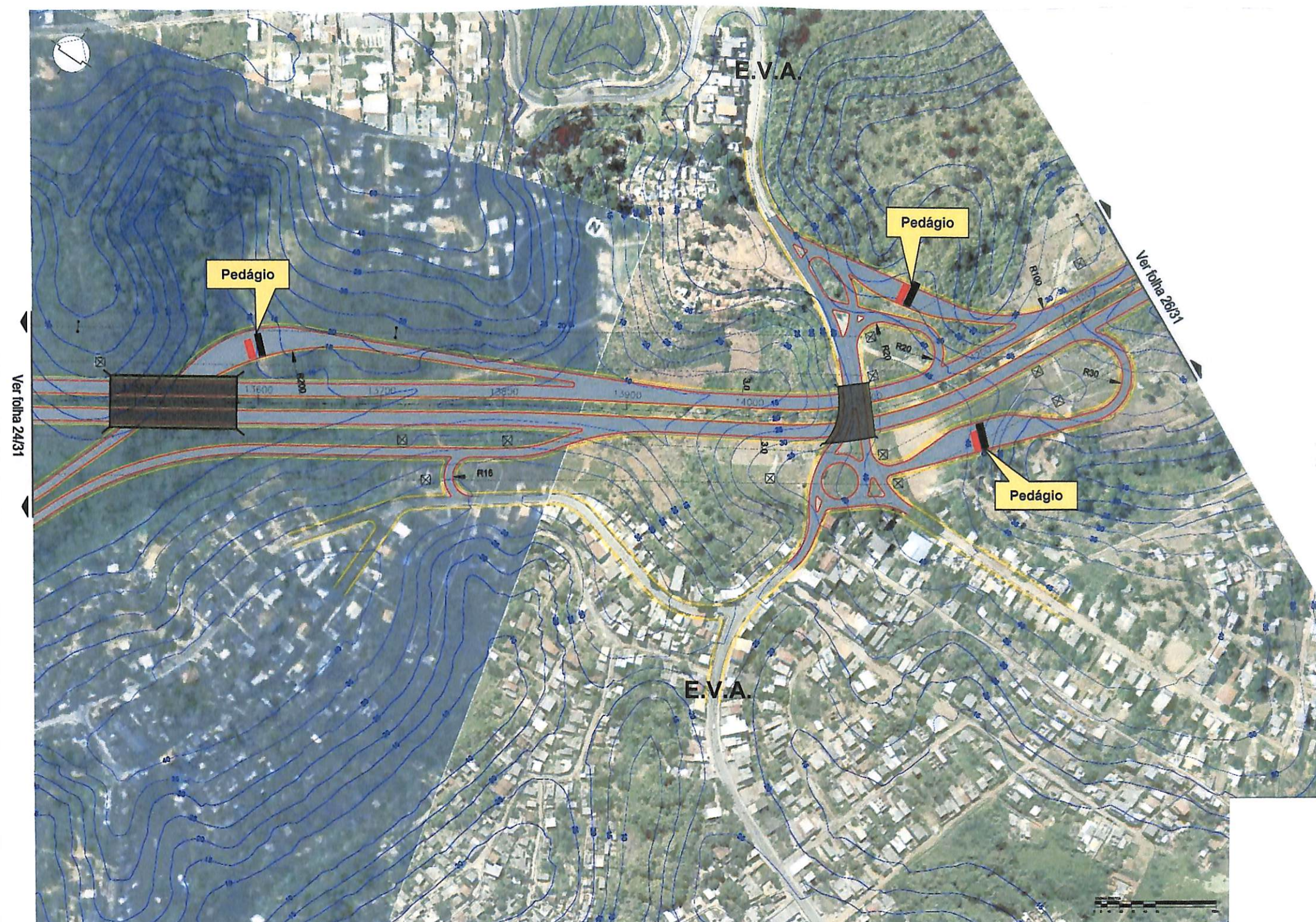
Este trecho da "Linha Viva" coincide com a diretriz de uma via de ligação prevista no PDDU/08 de Salvador, entre a Av. Paralela e a BA-526 (Estr. CIA/Aeroporto).

O Projeto Funcional propõe que essa nova ligação viária se articule com a "Linha Viva", através de um **Viaduto Duplo** e passagem em desnível na alça de saída respectiva (com a decorrente Praça de Pedágio).

Prevê, também, um **Viaduto** na nova articulação com a E.V.A. na região de Mussurunga, apoiando alguns dos movimentos em vias do Sistema Viário Local e as correspondentes Praças de Pedágio de Saída.

ARTICULAÇÃO COM A E.V.A. (EM MUSSURUNGA)

FOLHA 25/31



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	--- Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Nesse trecho ainda rural, mas com tendências de urbanização, a diretriz proposta se apóia apenas na Faixa de Domínio da CHESF e indica um **Viaduto "Seco"** na ligação da Estr. Vila Garcia e R. Entre Rios.

VIADUTO “SECO” NA ESTR. VILA GARCIA

FOLHA 26/31



LEGENDA:

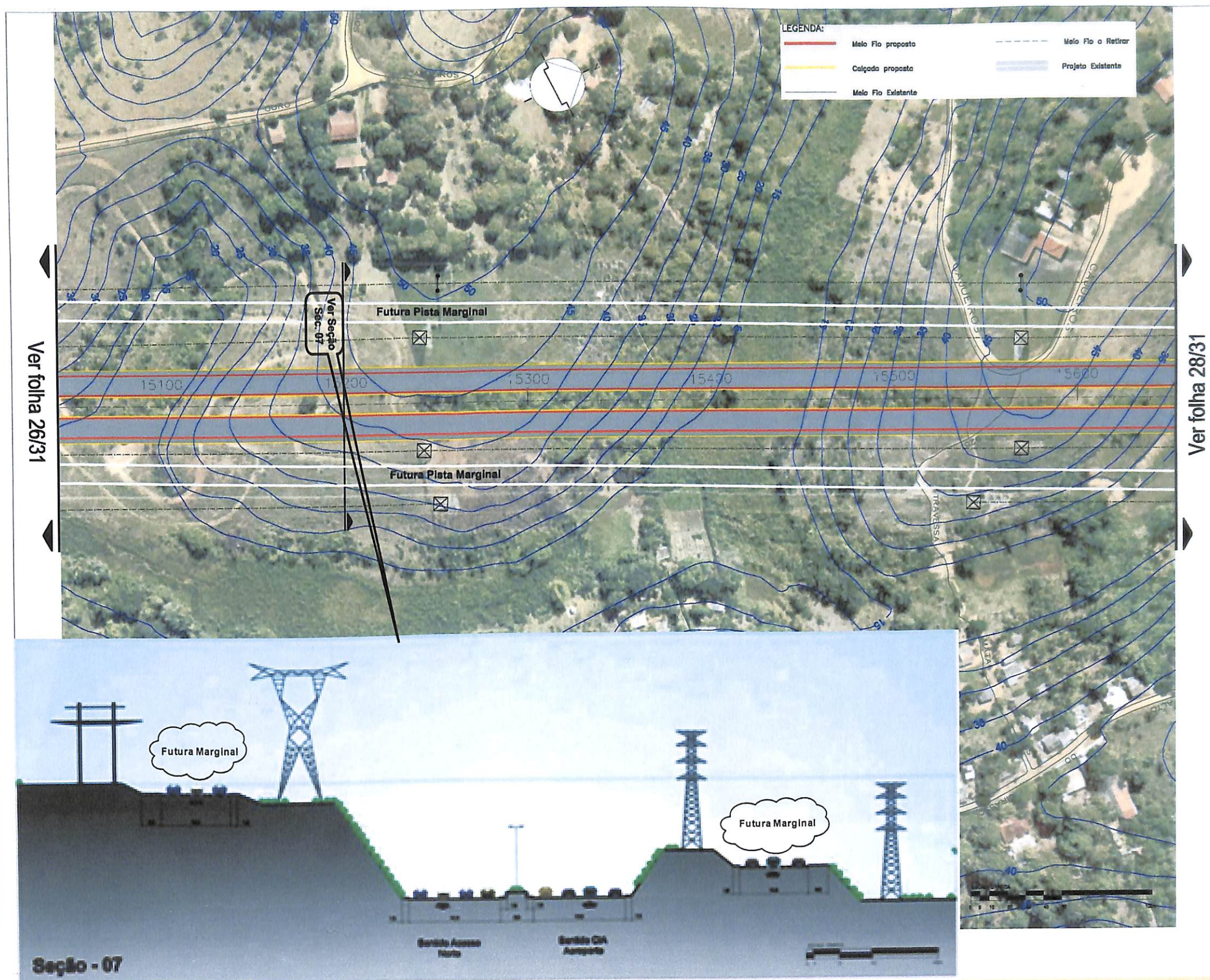
- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposta | --- Meio Fio a Retirar |
| — Calçada proposta | — Projeto Existente |
| — Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

Atravessando região de topografia recortada, prevê-se a **implantação da via (e suas pistas marginais)** com uma sucessão de cortes / aterros, definidas pela compensação no movimento de terra resultante e garantindo a futura acessibilidade do local (através das planejadas pistas marginais).

NOVA VIA SOB O LINHÃO DA “CHESF”

FOLHA 27/31

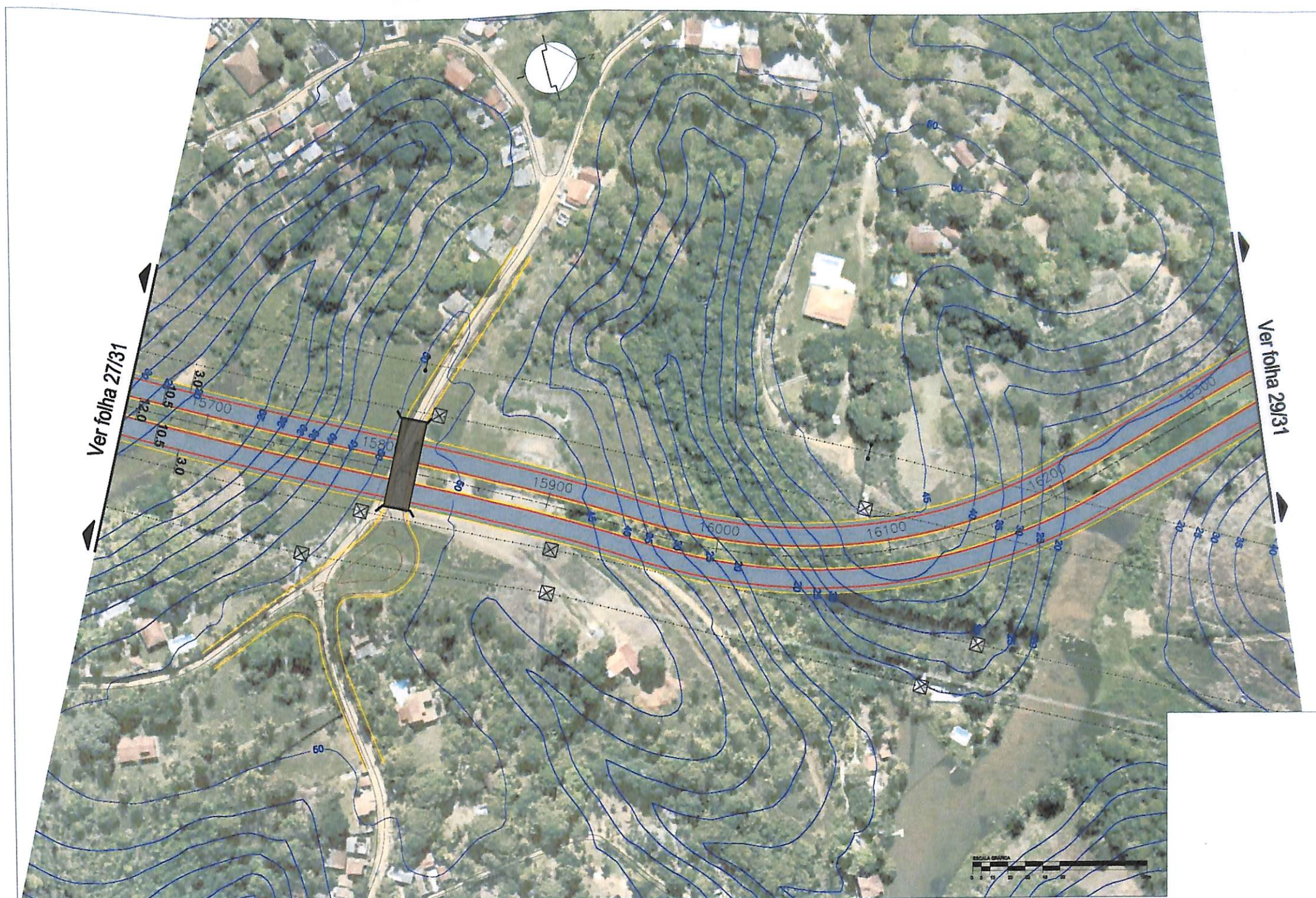


CONCEPÇÃO BÁSICA

Após a transposição da Estr. do Cassange, contemplada com um Viaduto "Seco", a diretriz preliminar da "Linha Viva" deflete para o Norte, saindo da faixa de domínio da CHESF e se apoiando no fundo de vale da região, em função do local definido para travessia da BA-526 (CIA/Aeroporto), conforme orientação da AGERBA e da atual concessionária (CLN).

VIADUTO "SECO" NA ESTR. DO CASSANGE

FOLHA 28/31



LEGENDA:

— Meio Fio proposto	--- Meio Fio a Retirar
— Calçada proposta	— Projeto Existente
— Meio Fio Existente	

CONCEPÇÃO BÁSICA

Observação semelhante à da Folha 28 (anterior), com locação do traçado a ser definido em função da topografia da região – fundo de vale e acessibilidade lindeira.

LIGAÇÃO COM A BA-526 (CIA < > AEROPORTO)

FOLHA **29/31**



LEGENDA:

- | | |
|--|--|
| — Meio Fio proposto | --- Meio Fio a Retirar |
| --- Calçada proposta | --- Projeto Existente |
| --- Meio Fio Existente | |

CONCEPÇÃO BÁSICA

Observação semelhante à da Folha 29 (anterior), com o detalhe de se implantar a continuidade da ligação da Estr. do Raposo através de um Viaduto "Seco".

VIADUTO "SECO" NA ESTR. DO RAPOSO

FOLHA 30/31



LEGENDA:

—	Melo Fio proposto	---	Melo Fio a Retirar
—	Calçada proposta	—	Projeto Existente
—	Melo Fio Existente		

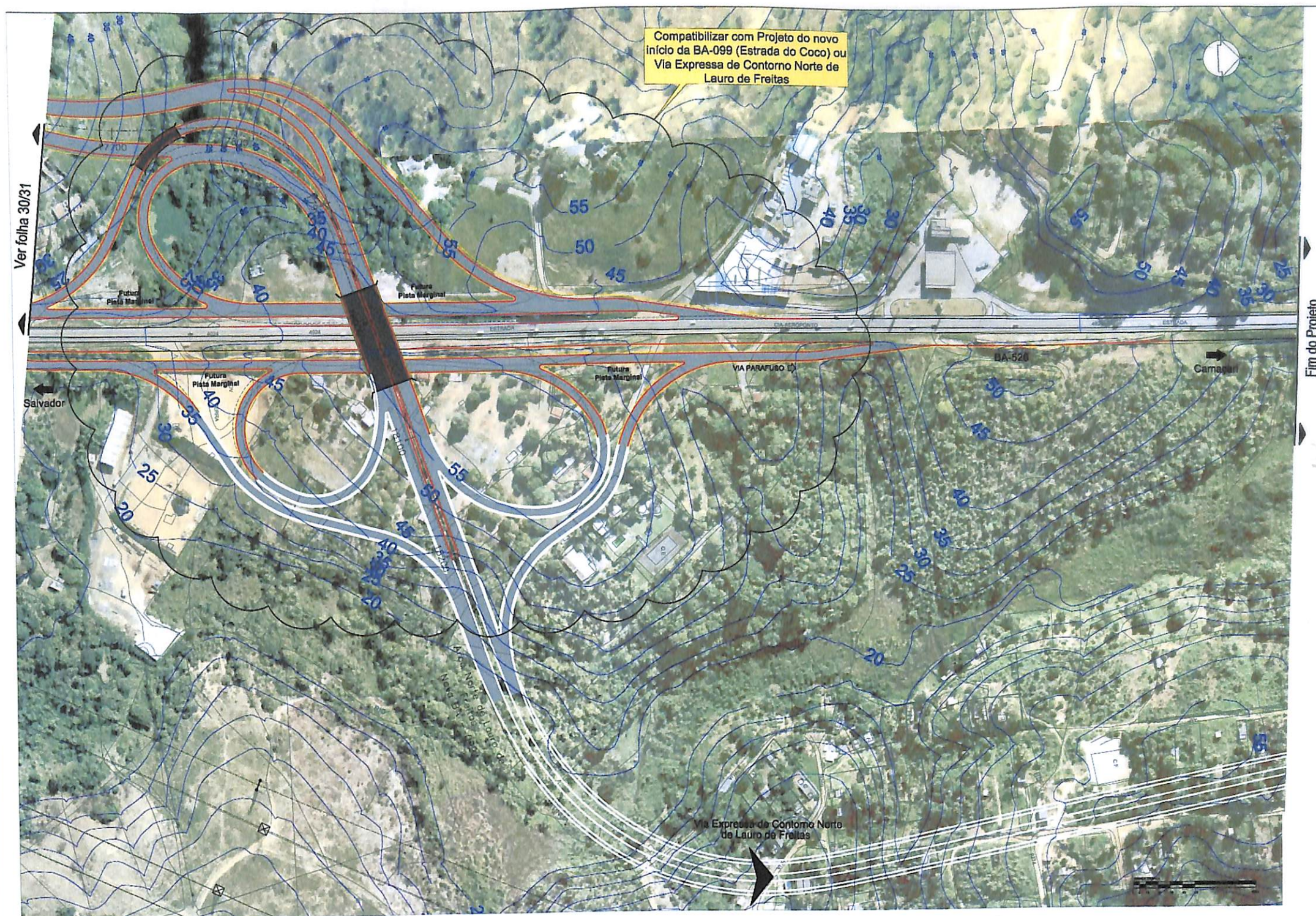
CONCEPÇÃO BÁSICA

A solução proposta no PROJETO FUNCIONAL da "Linha Viva" para este local ficou **condicionada** pela concepção formulada pela AGERBA/DERBA e CLN (Concessionária da BA-099 / Estr. do Coco), quanto à diretriz da nova via expressa planejada para compor o Contorno Norte de Lauro de Freitas.

Neste estudo se propôs apenas uma **pequena adequação na geometria viária** apresentada, mas com sua articulação, **TAMBÉM**, com a "Linha Viva" e a necessidade de que as alças dessa articulação sejam feitas através de pistas marginais à BA-526, liberando o tráfego rodoviário de passagem das interferências decorrentes dos fluxos entrelaçantes.

ARTICULAÇÃO COM A BA-526 (CIA-AEROPORTO)

FOLHA **31/31**



PONTOS CRÍTICOS

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

Como uma importante parte integrante do **PROVIA** – Programa de Obras Viárias, além das novas vias e duplicações de algumas avenidas sugeridas, também, estão propostas uma série de intervenções localizadas em **doze PONTOS CRÍTICOS** de trânsito, selecionados pela PMS.

Os croquis a seguir apresentam os **PROJETOS FUNCIONAIS** elaborados no âmbito deste estudo e ilustram as intervenções propostas para esses locais, muitos dos quais estão compatibilizados com o “Sistema de Corredores BRT”, integrantes da RIT Salvador (Rede Integrada de Transporte).



CONCEPÇÃO BÁSICA

Solução concebida para possibilitar a liberação da atual pista de rolamento, lindeira ao Dique do Tororó, para uso exclusivo do Corredor de BRT (Lapa < > Iguatemi) e implantação de **Estação Intermediária especial**, de atendimento a essa região e inclusive do Estádio da "Fonte Nova".

A solução proposta consiste na **implantação de uma Ponte Especial** sobre o Dique do Tororó e **ultrapassagem em desnível** da ligação oeste do "Dique" (Av. Presidente Costa e Silva) com a Av. Vasco da Gama / Av. Anita Garibaldi, significando a eliminação do semáforo existente nesse local e que viabiliza esse significativo movimento do tráfego no local.

Prevê, também, um conjunto de passarelas para oferecer maior segurança aos pedestres em geral e aos usuários do transporte coletivo nos acessos às Estações Intermediárias do BRT e ao ponto de parada na "Rótula dos Barris".

PROJETO FUNCIONAL: RÓTULA DOS BARRIS X DIQUE DO TORORÓ (c/CORREDOR BRT)



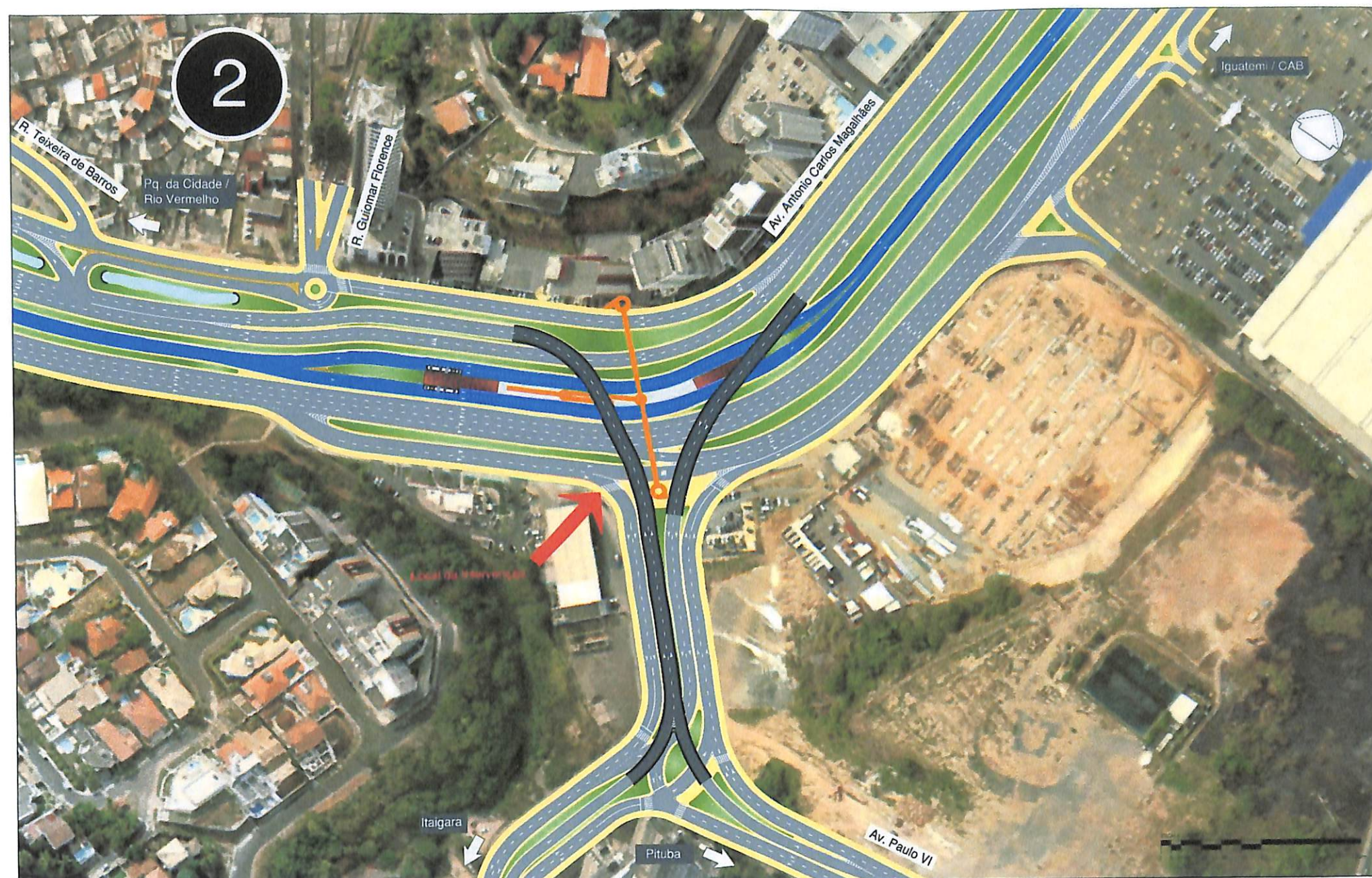
1 - VIADUTO E PONTE: sobre o início do Dique do Tororó

CONCEPÇÃO BÁSICA

Para permitir uma maior fluidez do trânsito geral na área e garantir a efetiva prioridade exigida nos corredores de ônibus do Sistema de Corredores BRT, torna-se **IMPRESINDÍVEL** a **supressão dos retornos** (nos dois sentidos) existentes na região fronteira à Univ. UNIVERSO, fator causador dos grandes congestionamentos de trânsito no local.

A solução proposta prevê a criação de **duas ligações em desnível** (de/com Av. ACM) provenientes da Av. Paulo VI e R. Wanderley Pinho e incorpora uma passarela de acesso à Estação Intermediária do BRT na região.

PROJETO FUNCIONAL: AV. PAULO VI X AV. ACM (C/CORREDOR BRT)



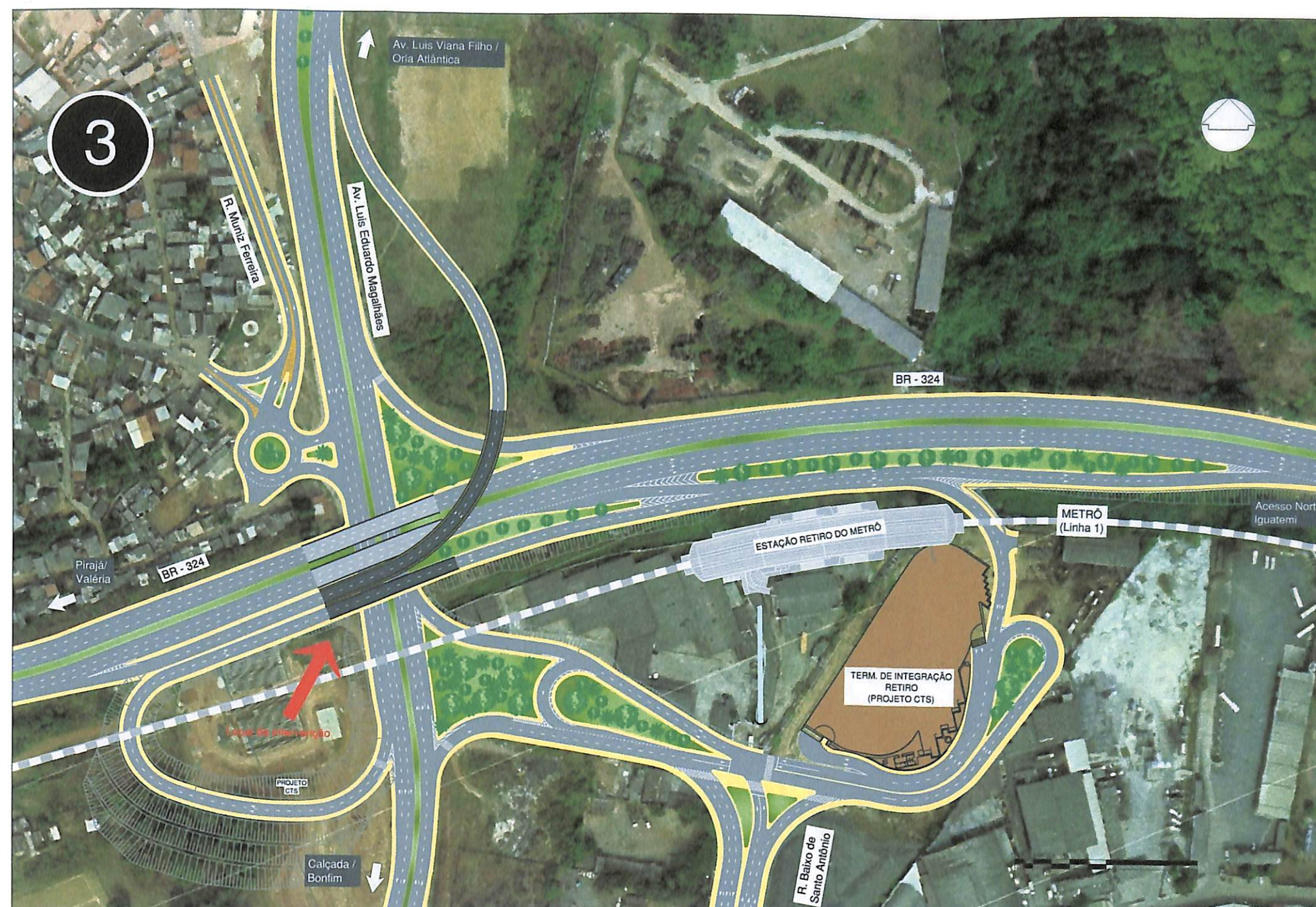
2 - VIADUTOS (independente): na Av. Paulo VI sobre a Av. ACM e Corredor de BRT

CONCEPÇÃO BÁSICA

Para reduzir parte do fluxo de veículos na região do Iguatemi e criar alternativa de acesso direto à Orla Atlântica e ao Centro de Convenções da Bahia, foi planejado um **Viaduto Direcional para interligação da BR-324** (do interior da BA) com a 1ª via Transversal do "Miolo" - Av. Luís Eduardo Magalhães (sentido Orla Atlântica).

Possibilita, também, a conexão com o Terminal de Integração (planejado pela CTS), previsto para ser implantado junto à Estação Retiro do Metrô (Linha 1) e, também, acesso ao Corredor de BRT, planejado para existir na Av. Barros Reis.

PROJETO FUNCIONAL: BR-324 x AV. LUIS EDUARDO MAGALHÃES



3 - VIADUTO DIRECIONAL: na BR-324 x Av. Luis Eduardo Magalhães, junto à futura Estação Retiro do Metrô

CONCEPÇÃO BÁSICA

Apesar de não ser o “local do congestionamento” na área, os altos fluxos de tráfego relacionados à região do Itagara (Av. ACM), necessitam se apoiar em dois retornos - na Univ. UNIVERSO e no CEASA - para viabilizar seus trajetos; e, com isso, esses dois retornos apresentam um grau de saturação elevado e um baixo desempenho do trânsito.

A solução planejada propõe a criação de **dois Viadutos Direcionais** na região do Pq. da Cidade, com uma ramificação para acesso ao bairro de Brotas, acoplando uma calçada mais larga, para incorporar a travessia intensa de pedestres, entre os bairros de Brotas e Itagara.

Prevê, também, a **interligação direta** dos dois Corredores de BRT (Iguatemi <> Lapa e Retiro <> Pituba) nos dois trechos da Av. ACM, feita com um **Viaduto Direcional** entre eles (exclusivo do BRT).

PROJETO FUNCIONAL: AV. ACM x AV. JURACY MAGALHÃES (C/ CORREDOR BRT)



4 - VIADUTO DIRECIONAL: na Av. ACM junto ao Pq. da Cidade e Corredor de BRT

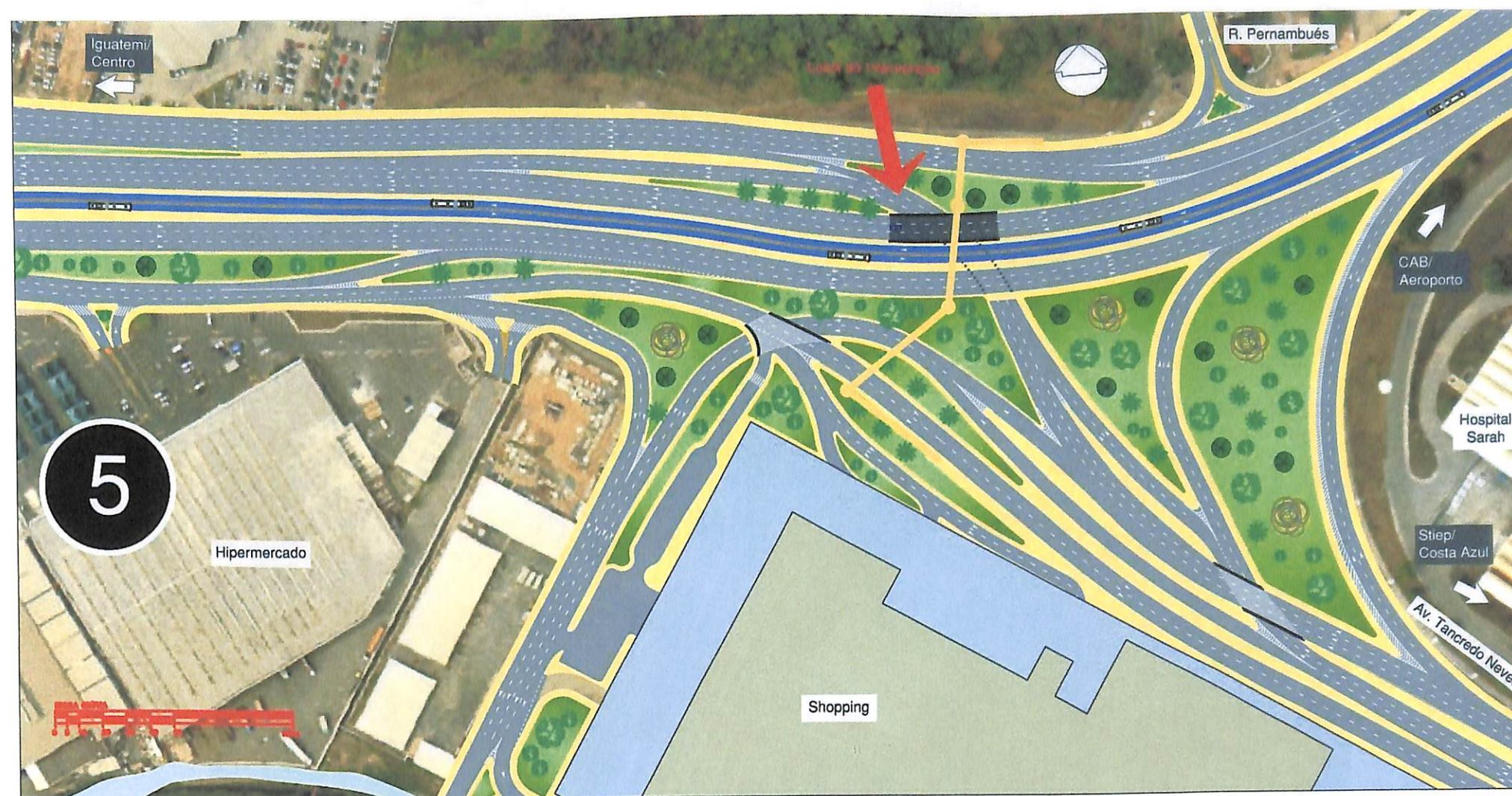
CONCEPÇÃO BÁSICA

Interligação da pista expressa da Av. Luis Viana Filho (sentido Aeroporto > Iguatemi) com as pistas centrais e de acesso aos viadutos Nelson Dahia e Raul Seixas, a fim de reorganizar / redividir os fluxos de tráfego na região.

O novo Viaduto proposto, além de permitir essa interligação viária, possibilitará a criação de bifurcação para acessar os dois viadutos (anteriormente mencionados) para os veículos provenientes da Av. Tancredo Neves, na região do hospital Sarah Kubitschek.

Esta solução viária não interfere com o atual corredor de ônibus da região, que deverá ser mantido na implantação do Sistema de Corredores de BRT.

PROJETO FUNCIONAL: CONTINUIDADE DA AV. LUIS VIANA FILHO (C/CORREDOR BRT)



5 - VIADUTO: sobre a L.I.P., no início da Av. Luis Viana Filho próximo ao Hosp. Sarah Kubitschek

CONCEPÇÃO BÁSICA

Para **ELIMINAR** o atual cruzamento semaforizado da região, e causador do extenso congestionamento de trânsito na área, existente para o controle do entrelaçamento de fluxos veiculares, fronteiros à Est. do Iguatemi, foi planejado o **DESVIO** de um desses movimentos e efetivá-lo através de um **novo Viaduto de Retorno** nas proximidades do Edifício da CAPEMI.

Também, para **ELIMINAR** o outro conjunto de semáforos na região do Hipermercado Bom Preço, que possibilita o acesso à Av. ACM (sentido Iguatemi >> Rio Vermelho / Ondina), foi acoplado ao novo viaduto mencionado, **uma Pista Direcional** (do Shopping para Av. ACM) e de retorno nessa avenida.

Além disso, a intensa travessia de pedestres foi contemplada com **duas Passarelas** acopladas às Estações Intermediárias, que atendem à conexão viária dos **três corredores de BRT** que se articulam na área.

PROJETO FUNCIONAL: AV. ACM NA REGIÃO DO IGUATEMI (C/ CORREDOR BRT)



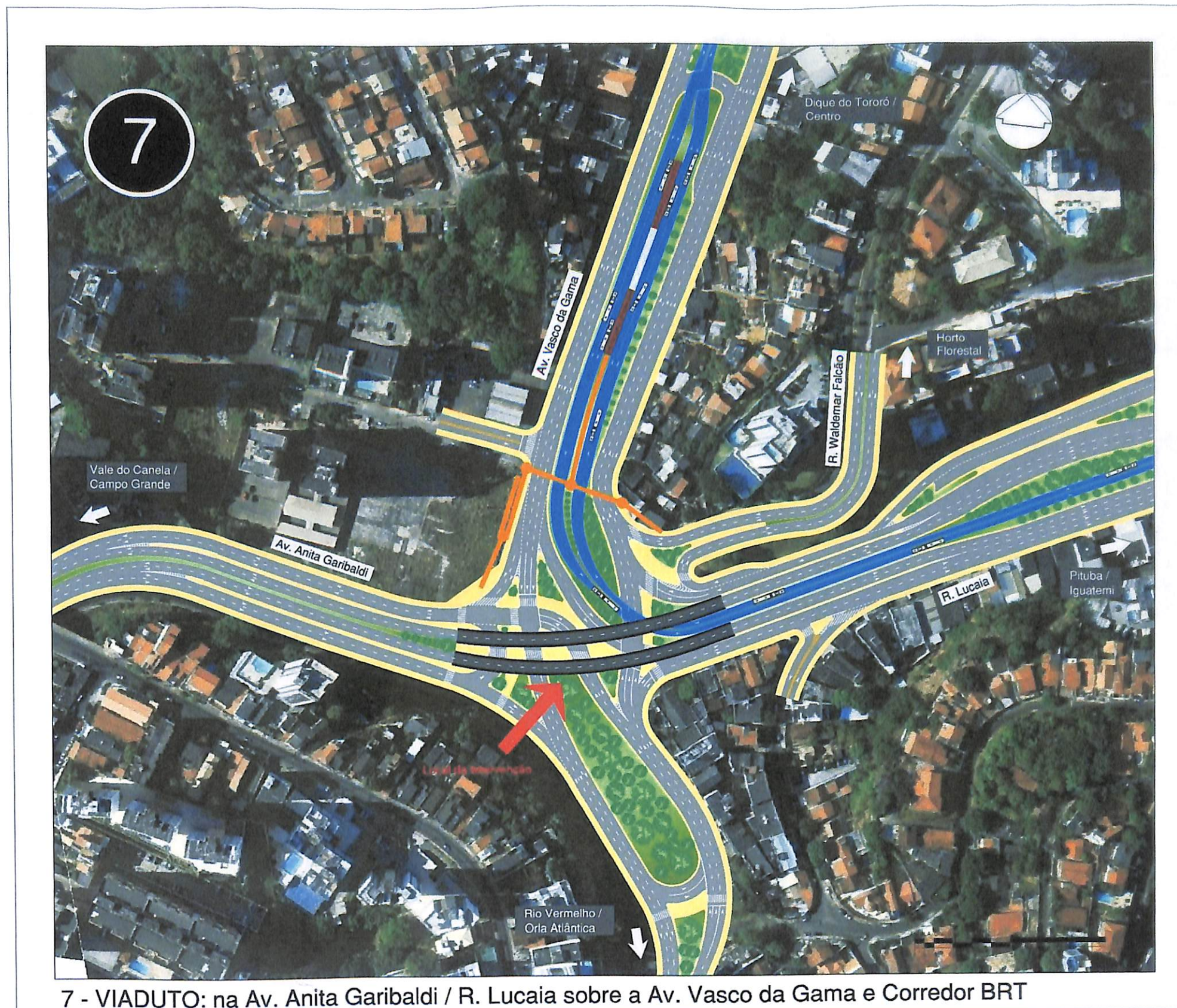
6 - VIADUTO DIRECIONAL E DE RETORNO: Av. Antônio Carlos Magalhães, junto ao Shop. Iguatemi e ao Corredor de BRT

CONCEPÇÃO BÁSICA

Importante ponto de articulação viária de Salvador, a **interligação direta** dos Corredores de BRT da R. Lucaia e Av. Vasco da Gama será garantida com a construção de dois novos **Viadutos paralelos**, mas afastados entre si o suficiente para incorporar a pista exclusiva do BRT no meio deles e sobre o canal existente.

Prevê, também, uma **completa reconfiguração geométrica** do sistema viário embaixo desses dois novos viadutos, eliminando a necessidade de uso dos atuais retornos, com a implantação de duas novas pistas de conexão direcional e rearranjo da temporização semafórica de controle dos fluxos de tráfego resultantes.

PROJETO FUNCIONAL: R. LUCAIA / AV. ANITA GARIBALDI x AV. VASCO GAMA (C/CORREDOR BRT)



CONCEPÇÃO BÁSICA

Este **Complexo Viário** deve ser analisado em conjunto com a articulação das avenidas Jorge Amado e Edgar Santos, e futura "Linha Viva" planejada neste estudo.

Permite a **interligação do Corredor BRT** a ser implantado na Av. Paralela e os dois outros (ditos "transversais") planejados para serem feitos nessas duas avenidas (Jorge Amado e Edgar Santos), com o uso de duas derivações dos viadutos componentes desse Complexo Viário.

Possibilita, também, uma **sensível redução de fluxos** no Viad. Luis Eduardo Magalhães com a criação de ligações direcionais (ou semi) entre os principais fluxos da região, com a viabilização dos movimentos de retorno, hoje efetuados (ou restringidos em horários específicos) nas inseguras "alças de retorno" da Av. Paralela.

Deve ser complementado por um novo **Viaduto unidirecional** no acesso da Av. Edgar Santos, reduzindo, também, a necessidade de uso do Viad. Leonel Brizola (no CAB) para efetuar esse movimento.

PROJETO FUNCIONAL: COMPLEXO VIÁRIO DO IMBUÍ (C/ CORREDOR BRT)



8 - COMPLEXO VIÁRIO do IMBUÍ : Viadutos direcionais sobre a Av. Luis Viana Filho na junção com Av. Jorge Amado

CONCEPÇÃO BÁSICA

Nesse importante local de acessibilidade da região da Orla ao Centro de Serviços e Comércio da área em torno da Av. Tancredo Neves, a sugestão indica que o atual **cruzamento semaforizado** seja **ELIMINADO**.

Para tanto, se propõe uma interseção em desnível na região do Pq. Costa Azul, a ser criada, simultaneamente com a **semi-elevação** da pista Itapua > Pituba da Av. Otávio Mangabeira, e **Viaduto Simples** e o **semi-rebaixamento** da pista de acesso à Av. Magalhães Neto, com o conseqüente alargamento para quatro faixas na R. Fernando Menezes de Góes e readequação viária dos demais movimentos existentes na região (retornos), para garantia dos acessos locais.

PROJETO FUNCIONAL: AV. MAGALHÃES NETO X AV. OTÁVIO MANGABEIRA



9 - VIADUTO e SEMI-TRINCHEIRA: junto ao Jd. dos Namorados na Av. Otávio Mangabeira x Av. Magalhães Neto

CONCEPÇÃO BÁSICA

Para minimizar a necessidade do trecho de entrelaçamento dos fluxos de tráfego na Av. Tancredo Neves, em frente ao empreendimento STC – Salvador Trade Center, propõe-se a redistribuição (ou eliminação) dos fluxos entrelaçantes existentes nesse local.

Para tanto, sugere-se a criação de um trecho em desnível (**trincheira**) interligando "bidirecionalmente" a Av. Magalhães Neto e a pista lateral da Av. Tancredo Neves, e, também, **viabilizando a implantação** do Corredor de BRT nessa segunda avenida.

Esta interligação, também, está acoplada à reconfiguração dos pontos de parada especializado do Corredor de BRT no local e suas passarelas de acesso.

Essa interligação, em "semi-trincheira", é obtida com a elevação parcial do *greide* da Av. Tancredo Neves nesse trecho e, simultaneamente, o rebaixo (de acordo com as "Cotas de Maré", do Rio Camarugipe); pista esta com três faixas de trânsito, sendo uma delas operada com **fluxos reversíveis**.

PROJETO FUNCIONAL: AV. TANCREDO NEVES X AV. MAGALHÃES NETO (c/CORREDOR BRT)



10 - TRINCHEIRA : sob Av. Tancredo Neves na ligação com Av. Magalhães Neto

CONCEPÇÃO BÁSICA

Para a eliminação do atual cruzamento semaforizado existente para acesso da Orla Atlântica para o bairro do STIEP, propõe-se a criação de uma **Trincheira e Viadutos** de retorno, aproveitando os já previstos "recuos das edificações" lindeiras desse local.

Possui, também, uma **factibilidade técnica** para se integrar futuramente a uma **"pista rebaixada bidirecional"**, junto ao Jardim de Alah e se incorporar ao Projeto de Reurbanização da Orla Atlântica.

PROJETO FUNCIONAL: AV. OTÁVIO MANGABEIRA X R. ARTUR MACHADO

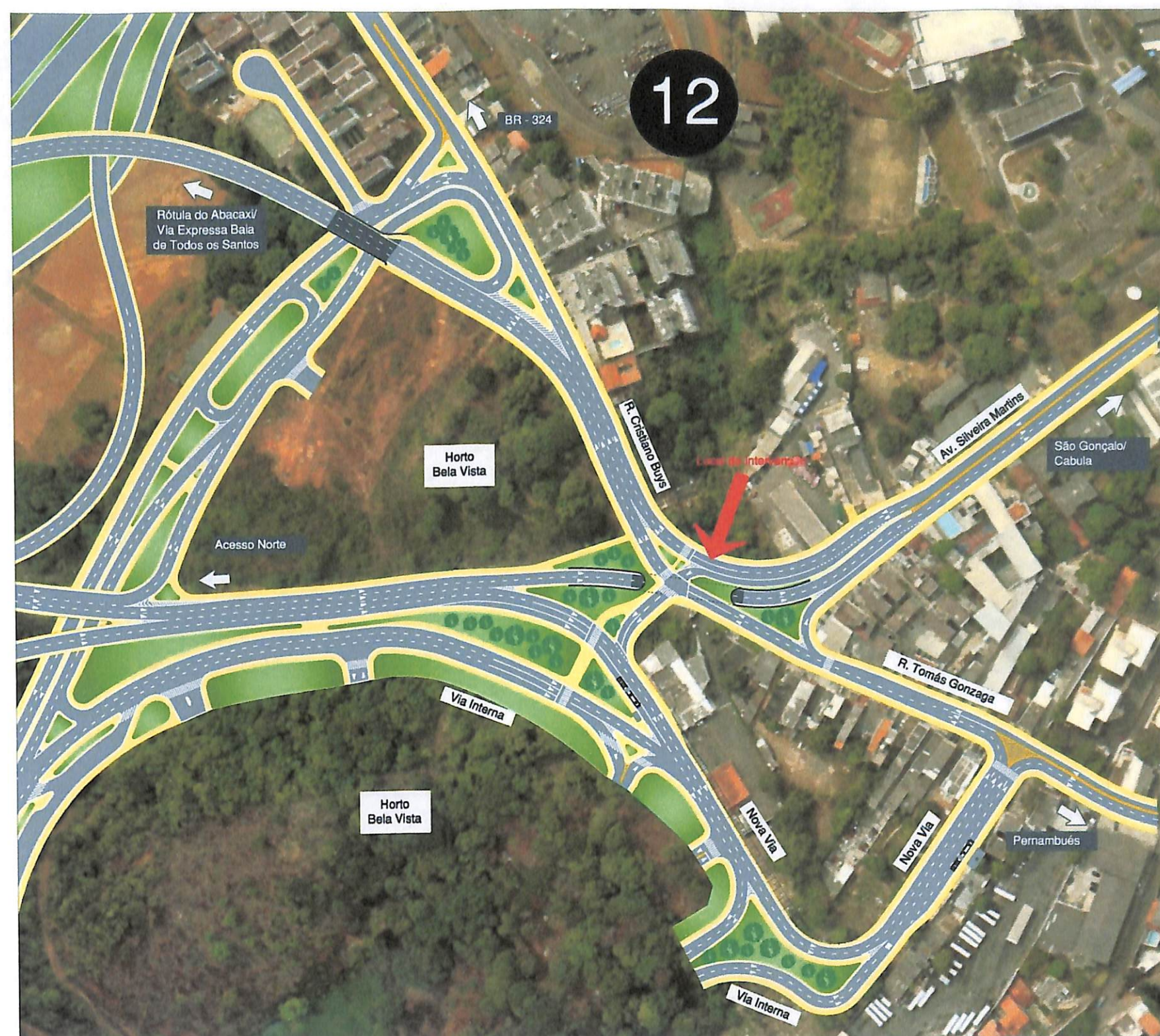


11 - TRINCHEIRA / VIADUTO: Av. Otávio Mangabeira junto ao Jd. de Alah

CONCEPÇÃO BÁSICA

Em complementação à implantação do Novo Complexo Viário da "Rótula do Abacaxi" e de interligação da Via Expressa Baía de Todos os Santos (antiga Via Portuária) na região da "Ladeira do Cabula", propõe-se uma nova articulação em desnível, com a implantação de uma **Trincheira** de interligação direta da "Ladeira do Cabula" à Av. Silveira Martins, compatibilizada com o novo sistema viário, lindeiro ao empreendimento "Horto Bela Vista".

PROJETO FUNCIONAL: AV. SILVEIRA MARTINS X R. TOMÁS GONZAGA



12 - TRINCHEIRA: na Av. Silveira Martins x R. Tomás Gonzaga