



PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PROJETOS ESPECÍFICOS PARA O **V E T O R I P I T A N G A**

PRODUTO Nº 6 - RELATÓRIO DE ANDAMENTO VI

**RELATÓRIO 19 - PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PLANO DE
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

Jaques Wagner

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA

Cícero de Carvalho Monteiro

SUPERINTENDÊNCIA DE SANEAMENTO

Renavan Andrade Sobrinho

SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO TERRITORIAL

Lívia Maria Gabrielli Azevedo

SUPERINTENDÊNCIA DE HABITAÇÃO

Eleonora Lisboa Mascia

DIRETORIA DE ÁGUAS URBANAS

Raimundo de Freitas Neves

EQUIPE TÉCNICA DE ACOMPANHAMENTO DA SEDUR

Eng. Anésio Miranda Fernandes
(Coordenador)

Arq./Urb. Silvia Verena Escudero

Arq./Urb. Maria de Lourdes Costa Souza

Urb. Karina Albuquerque

Arq./Urb. Sara Cristina Medeiros Cavalcante

COLABORADORES

Eng. Nilvam Santos Conceição

Psic. e Educadora Ambiental Lívia Gomes de Vasconcellos

CONSÓRCIO
HYDROS ENGENHARIA E PLANEJAMENTO S/A
FFA ARQUITETURA E URBANISMO LTDA

RESPONSÁVEL TÉCNICO - HYDROS

Engº Sílvio Humberto Vieira Regis

RESPONSÁVEL TÉCNICO - FFA

Arqt. Floriano Freaza

DIRETOR

Engº Sílvio Humberto Vieira Regis

COORDENAÇÃO GERAL

Engº Ulysses Fontes Lima

COORDENAÇÃO SETORIAL

Geol. Sandro Camargo

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Arqt. Floriano Freaza

Arq. Liana Viveiros

GERENTE DO CONTRATO

Arq. Liana Viveiros

EQUIPE TÉCNICA

Arqt. Rodolfo Madureira
Arqta. Karla Benevides
Arqta. Julia Cruz da Silva
Arqta. Maria do Socorro Fialho da Silva
Arqt. Carl von Hauenschild
Arqt. Francisco Teixeira
Soc. Ruy Aguiar
Soc. Rafael de Aguiar Arantes
Bio. Daniela Reitermajer
Bio. João Cláudio Vianna
Bio. Mário Henrique Barros
Cient. Pol. Claudio André Souza

Engª. Rejane Santana
Engª. Ana Félix
Engª. Andrea Brock
Eng. Laécio Brito Regis
Geol. Isaac Queiroz
Geog. Eliza Maia
Urb. Rivelle Rivetria Santana dos Santos
Urb. Manuela Mattos Vasconcellos de Azevedo
Soc. Maria Auxiliadora da S. Lobão
Adv.º Bruno Heim
A.S. Elisamara Emiliano
Est. Urb. Sofia de Oliveira Souza Reis

APOIO TÉCNICO

Lúcia Maria Bacellar Reis
Maria Perpetua Rodrigues

**PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PROJETOS ESPECÍFICOS PARA O
VETOR IPITANGA**

PRODUTO Nº 6 – RELATÓRIO DE ANDAMENTO VI

**RELATÓRIO 19 – PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PLANO DE
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**

APRESENTAÇÃO

O CONSÓRCIO HYDROS ENGENHARIA E PLANEJAMENTO S/A e FFA ARQUITETURA LTDA apresenta o Produto N° 6 referente ao Relatório de Andamento VI que contém o Relatório 19 conforme previsto no Plano de Trabalho.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	i
RELATÓRIO 19 – PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE.....	1
PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL DO VETOR IPITANGA.....	2
1 INTRODUÇÃO	3
2 O PLANEJAMENTO PARA A GESTÃO.....	4
3 A POLÍTICA URBANA E AMBIENTAL PARA O VETOR IPITANGA.....	5
3.1 PRINCÍPIOS	5
3.2 OBJETIVOS.....	6
3.3 INSTRUMENTOS	7
4 ESTRATÉGIA DE ESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA E AMBIENTAL.....	9
4.1 PRINCÍPIOS	9
4.2 CONCEPÇÃO DO PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL	10
4.2.1 <u>Conceitos do Plano</u>	10
4.2.2 <u>Diretrizes Principais por Campo</u>	11
4.2.3 <u>Modelagem Espacial</u>	16
5 PROGRAMAS E PROJETOS.....	27
PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE	55
1 INTRODUÇÃO	56
2 OBJETO.....	57
3 DIRETRIZES	58
3.1 DIRETRIZES GERAIS.....	58
3.2 DIRETRIZES ESPECÍFICAS	58
4 OBJETIVOS	59
5 DIAGNÓSTICO	60
5.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA	60
5.2 REDE VIÁRIA ESTRUTURAL E COMPLEMENTAR.....	61
5.3 TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.....	65
5.4 TRANSPORTE DE CARGAS	70
5.5 ANÁLISE DAS CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSIBILIDADE.....	71
5.5.1 <u>Caracterização das Condições de Acessibilidade das Vias Existentes</u>	72
5.5.2 <u>Barreiras Arquitetônicas e Urbanísticas</u>	75
6 PROPOSTAS DO PLANO	76

7	IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO	81
8	GESTÃO DO PLANO	82
8.1	ESTRUTURA INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO	82
8.2	INDICADORES DE MONITORAMENTO DO PLANO	82
9	RECOMENDAÇÕES	84

ANEXOS

ANEXO 1 - MAPA SÍNTESE DA ESTRUTURAÇÃO URBANA DO VETOR IPITANGA

LISTA DE FIGURAS

Figura 4.1 -	Proposta de “Modelagem Espacial”	18
Figura 5.1 -	Rede Viária Estrutural da Área do Vetor Ipitanga	63
Figura 5.2 -	Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros	66
Figura 5.3 -	Corredores de Transporte com Linhas Regulamentadas pelo Município do Salvador	69
Figura 5.4 -	Sistema de Transporte de Carga	70
Figura 5.5 -	Sistema Viário Existente (Declividades)	73
Figura 5.6 -	Via Coletora B: Pavimentação e Calçadas	74
Figura 5.7 -	Porteira de Sítio e Cerca	74
Figura 5.8 -	Via sem Pavimentação, sem Drenagem e sem Calçada	75
Figura 5.9 -	Edificação Implantada abaixo da Cota de Nível da Via	75
Figura 5.10 -	Acessos em Unidades Habitacionais	75
Figura 5.11 -	Acessos em Unidades Habitacionais	75
Figura 6.1 -	Sistema de Vias e Rodovias Estruturantes	77

LISTA DE QUADROS

Quadro 5.1 -	Linha: 1063 - Estação Mussurunga x Barro Duro Mês base: maio/2013	67
Quadro 5.2 -	Linhas Metropolitanas Passantes na CIA/Aeroporto	68
Quadro 5.3 -	Linhas da Boca da Mata	68
Quadro 8.1 -	Monitoramento de Componentes do Ambiente Urbano Mediante Indicadores	83

RELATÓRIO 19 – PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL E PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL DO VETOR IPITANGA

1 INTRODUÇÃO

Conforme já foi descrito em relatório anterior, o Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga é um importante instrumento de política urbana, complementar ao Plano Diretor, que, ao incidir em escala e maior detalhe, permite definições de desenho urbano e paisagísticas mais aderentes às características locais. É, por definição, um plano físico-territorial, diferente do Plano Diretor, cujas diretrizes extrapolam esse âmbito, abarcando as dimensões econômica e socioambiental. Mas isso não significa ignorar essas abordagens, posto que se constituem dimensões da vida urbana, do cotidiano da vida nas cidades e por isso, precisam ser consideradas. Significa apenas colocar os limites de atuação deste Plano que por concepção é um instrumento urbanístico e não circunscreve diretamente, no campo propositivo, as complexas dimensões do urbano. Ao agregar o ambiental sugere não necessariamente um agregado de escopo, mas simplesmente um olhar mais detido sobre as dimensões biofísicas para as quais também deve orientar as proposições.

O Plano aqui apresentado consiste numa síntese das propostas que foram apresentadas no Produto V com a Macroanálise Socioambiental Integrada, fundamentadas nos Estudos Básicos, adotando-se em ambos o processo participativo, conforme a metodologia aprovada para o desenvolvimento deste trabalho. Este envolve na sua estrutura, ademais dos princípios da política urbana enunciados no PDDU, as macrodiretrizes, como formulações que direcionam as proposições espaciais aqui colocadas em duas vertentes: 1) Estratégia de Estruturação Urbanística e de Qualificação dos Espaços de Moradia e 2) Estratégia de Qualificação Socioambiental. Essas duas linhas diretivas de atuação sobre a realidade estudada resultam em uma concepção de Partido Urbanístico que representa uma intencionalidade de indução, intervenção e regulação de processos no cenário estudado.

2 O PLANEJAMENTO PARA A GESTÃO

O Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga visa, sobretudo, instrumentalizar as administrações municipal e estadual para a gestão da área, constituindo uma base de orientação para a elaboração e implementação de projetos, essencialmente com um maior detalhamento e atualização do que está previsto no PDDU/2008 e no Zoneamento Econômico Ecológico – ZEE da APA Joanes-Ipitanga.

Este instrumento de planejamento traz, portanto, uma visão atualizada e detalhada das necessidades, demandas e propostas da população local, compatibilizadas com uma visão técnica, de abrangência municipal e regional, para a integração de propostas formuladas nas diversas esferas de governo para a área.

3 A POLÍTICA URBANA E AMBIENTAL PARA O VETOR IPITANGA

A Política Urbana e Ambiental para o Vetor Ipitanga tem suas bases estabelecidas no PDDU vigente, tendo-se aqui o propósito de reafirmá-las nos aspectos mais específicos aplicáveis na área, assim como de agregar aspectos atualizados, quanto a princípios, objetivos e instrumentos, conforme segue:

3.1 PRINCÍPIOS

São princípios da Política Urbana do Município e, por conseguinte, para o Vetor Ipitanga:

- I - a função social da cidade;
- II - a função social da propriedade imobiliária urbana;
- III - o direito à cidade sustentável;
- IV - a equidade social;
- V - o direito à informação;
- VI - a gestão democrática da cidade.

A função social da cidade no Município do Salvador corresponde ao direito à cidade para todos, o que compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à segurança física e psicossocial, à infraestrutura e serviços públicos, à mobilidade urbana, ao acesso universal aos espaços e equipamentos públicos e de uso público, ao trabalho, à cultura e ao lazer e à produção econômica.

A propriedade imobiliária urbana cumpre sua função quando, em atendimento às funções sociais da cidade e respeitadas as exigências fundamentais do ordenamento territorial estabelecidas no Plano Diretor e, no caso do Vetor Ipitanga, detalhadas no plano local, for utilizada para:

- I - habitação, principalmente Habitação de Interesse Social, HIS;
- II - atividades econômicas geradoras de oportunidades de trabalho e renda;
- III - infraestrutura, equipamentos e serviços públicos;
- IV - conservação do meio ambiente e do patrimônio cultural.

A cidade sustentável é a que propicia o desenvolvimento socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir qualidade de vida para as gerações presentes e futuras.

O cumprimento do princípio da equidade social implica no reconhecimento e no respeito às diferenças entre pessoas e entre grupos sociais, e na orientação das políticas públicas no sentido da inclusão social de grupos historicamente em situação de desvantagem e da redução das desigualdades intraurbanas.

O direito à informação requer transparência da gestão, mediante a disponibilização das informações sobre a realidade municipal e as ações governamentais, criando as condições para o planejamento e a gestão participativos, assegurando a clareza da informação sobre o patrimônio físico e imaterial do Município.

A gestão democrática é a que incorpora a participação dos diferentes segmentos da sociedade em sua formulação, implementação, acompanhamento e controle, fortalecendo a cidadania.

3.2 OBJETIVOS

São objetivos da Política Urbana do Município e, por conseguinte, para o Vetor Ipitanga:

I - consolidar Salvador como uma das metrópoles nacionais do Brasil, polo singular de configuração de identidade e síntese cultural nacional, centro regional produtor de serviços especializados, de vanguarda na pesquisa e experimentação técnico-cultural, e de oportunidades de negócios, empreendimentos e empregos em atividades econômicas tradicionais e nas novas áreas econômicas das indústrias criativas, da tecnologia de informação e do turismo;

II - ampliar a base econômica e a renda municipal, favorecendo o acesso da população às oportunidades de trabalho, o aumento da renda pessoal e a capacidade de autofinanciamento do Município;

III - promover a inserção plena do cidadão nas atividades econômicas, sociais e culturais do Município, otimizando o aproveitamento do potencial humano com suas habilidades, interesses e traços culturais diversificados, e respeitando as especificidades de raça/etnia, gênero, crença, costume, idade, orientação sexual, deficiência e mobilidade reduzida, e outras;

IV - orientar as políticas públicas no sentido da reversão das desigualdades racial e de gênero no Município e implementar políticas afirmativas para o combate à discriminação racial e de gênero, à xenofobia e à intolerância religiosa;

V - promover a acessibilidade universal e estabelecer mecanismos que acelerem e favoreçam a inclusão social da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, combatendo todas as formas de discriminação;

VI - fortalecer o protagonismo municipal nas decisões de interesse local e regional;

VII - compatibilizar os interesses de Salvador com os demais Municípios da sua Região Metropolitana, especialmente no que diz respeito à economia, ao uso do solo, à prestação de serviços públicos, em especial os de saúde, educação e transportes, bem como saneamento básico e gestão integrada de recursos ambientais e de riscos;

VIII - integrar, no processo de desenvolvimento do Município, o crescimento socioeconômico, a qualificação do espaço urbano para atendimento à função social da Cidade, a conservação dos atributos ambientais e a recuperação do meio ambiente degradado;

IX - valorizar a cultura soteropolitana em toda a sua diversidade e complexidade, de forma democrática e participativa, assegurando o intercâmbio entre as diferentes linguagens e manifestações, bem como a ampliação do acesso à produção e ao consumo culturais, compreendendo a cultura como uma importante dimensão da economia soteropolitana;

X - adequar o adensamento populacional à capacidade da infra-estrutura existente e projetada, otimizando sua utilização e evitando a sobrecarga ou ociosidade das redes de atendimento público;

XI - promover a gradativa regularização urbanística e fundiária dos assentamentos precários, revertendo o processo de segregação espacial no território do Município;

XII - consolidar a policentralidade urbana, valorizando os centros já instalados e infra-estruturados, fortalecendo as novas centralidades e promovendo a articulação entre elas;

XIII - assegurar condições adequadas de mobilidade no Município, com vistas à integração econômica, social e espacial, considerando os vários modos de deslocamento;

XIV - evitar e ou minimizar a ocorrência de desastres no território municipal, e assegurar a proteção e segurança adequada à população quando de sua ocorrência;

XV - estimular a participação da iniciativa privada nos processos de urbanização mediante o uso dos instrumentos urbanísticos em atendimento às funções sociais da cidade, inclusive na criação de emprego e geração de renda;

XVI - promover e tornar mais eficientes em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos os investimentos dos setores público e privado;

XVII - garantir o direito à informação e assegurar os canais de participação democrática no planejamento e gestão do Município;

XVIII - consolidar o Vetor Ipitanga como território de articulação e integração metropolitana;

XIX – constituir no Vetor Ipitanga um processo de desenvolvimento sustentável que sirva de referência para o Município.

3.3 INSTRUMENTOS

Para a implementação da Política Urbana do Município e, por conseguinte, no Vetor Ipitanga serão adotados os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e demais disposições constantes das legislações federal, estadual e municipal.

§1º. Os seguintes instrumentos jurídicos e urbanísticos são disciplinados e regulamentados pelo PDDU:

I - instrumentos para o ordenamento territorial:

- a) Parcelamento, Edificação ou Utilização compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Títulos da Dívida Pública;
- b) Consórcio Imobiliário;
- c) Zonas Especiais de Interesse Social, ZEIS;
- d) Outorga Onerosa do Direito de Construir;
- e) Transferência do Direito de Construir;
- f) Direito de Preferência;
- g) Direito de Superfície;
- h) Desapropriação Urbanística e Por Zona;
- i) Estudo de Impacto de Vizinhança;
- j) Estudo de Impacto Ambiental;
- k) Licenciamento Ambiental e Urbanístico;
- l) Operações Urbanas Consorciadas;

II - instrumentos de planejamento e de democratização da gestão urbana:

- a) sistema de planejamento e gestão;
- b) sistema de informações;

- c) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;
- d) órgãos colegiados de controle social das políticas públicas;
- e) debates, audiências e consultas públicas;
- f) conferências sobre assuntos de interesse urbano;
- g) iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- h) referendo popular;
- i) plebiscito;

III - fundos municipais de financiamento das políticas urbanas.

4 ESTRATÉGIA DE ESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA E AMBIENTAL

4.1 PRINCÍPIOS

O plano urbanístico e ambiental como instrumento de gestão territorial e democratização do acesso à cidade

Estabelecimento de parâmetros urbanísticos condizentes com as características geoambientais e urbanísticas da área, considerando os usos pré-existent e programados, na perspectiva de assegurar a proteção dos recursos ambientais de valor ecológico ou sociocultural, cumprir papéis importantes nas dimensões metropolitana e local e moradia adequada para as famílias que ali vivem e trabalham.

Perspectiva de sustentabilidade no desenvolvimento urbano e organização territorial

Racionalização no uso dos recursos ambientais, de modo que as gerações atuais e futuras possam desenvolver suas atividades em ambiente ecologicamente saudável, economicamente eficiente e socialmente justo.

Participação social

Construção dos planos e dos projetos previstos por meio de um processo de diálogo e pactuação com lideranças e comunidades em um processo que inclui o componente da legitimidade em acordos de condução de processos e nos resultados intermediários e finais. Trata-se de um processo continuado de interação entre as esferas técnica e política na efetivação de compromissos que mobilizam os agentes interessados na busca da sua implementação, sejam instituições públicas ou sociedade civil.

Integração no processo de planejamento

Integração entre os instrumentos a serem propostos/ planejados e os instrumentos existentes, a exemplo do Plano Diretor/2008; interdisciplinaridade nas dimensões temáticas consideradas, tendo o processo participativo como fio condutor; intersetorialidade mediante envolvimento de instituições que podem contribuir no processo de planejamento e futuramente na implementação das propostas elaboradas.

O Vetor Ipitanga como espaço estratégico de integração metropolitana

Consideração ao papel estratégico de integração que a área exerce, incorporando as potencialidades nesse âmbito, de modo que o planejamento na escala local leve em conta as pressões da dinâmica metropolitana sobre o local, conciliando as lógicas próprias de cada contexto.

Articulação da dimensão local com a dimensão metropolitana

O entendimento do caráter estratégico da área no contexto metropolitano leva à necessidade de adequadamente conduzir os trabalhos de modo a articular as dimensões local e regional. Considerando que a área objeto de planejamento obedece a dinâmicas locais e supralocais, mesmo estando inserida em um único município, o planejamento demanda a condução em uma perspectiva de diálogo permanente entre as duas escalas.

Compatibilidade entre os usos com garantia da qualidade ambiental das represas

Proteção dos mananciais e garantia da qualidade ambiental destas áreas, recuperando os passivos e articulando a gestão sobre o território de forma conjunta com os Conselhos da APA e de Bacia.

4.2 CONCEPÇÃO DO PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL

4.2.1 Conceitos do Plano

4.2.1.1 O Plano Urbanístico e Ambiental e Seus Componentes

O conceito do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga envolve as seguintes orientações propositivas que se rebatem em elementos do espaço considerado:

Proteção rigorosa

Ação sobre espaços que pelas características biofísicas, qualidade ambiental ou uso social representam valores a serem integralmente protegidos.

Restrição de uso

Ação sobre espaços de transição entre proteção e uso que se revelam estratégicos à manutenção da qualidade ambiental de espaços representativos de proteção rigorosa.

Ocupação e Uso do solo

Uso social de espaços que conforme suas particularidades devem acolher formas de ocupação e tipos de uso compatíveis. Essas características próprias orientam para a definição de três direcionamentos da ocupação e uso:

- Ocupação e usos de baixa densidade: orienta para padrões de densidade baixa com parcelamentos tipo chácara;
- Ocupação por loteamentos e conjuntos habitacionais: orienta para ocupação por meio de loteamentos e conjuntos habitacionais; e
- Ocupação de interesse social: orienta para a consolidação de áreas ocupadas por população de baixa renda e por comunidades de perfil rural existentes de modo a preservar determinadas características próprias do lugar e evitar pressões imobiliárias a partir da definição de diretrizes e parâmetros especiais de ocupação e uso.

Regularização

- Orienta para a regularização fundiária de assentamentos de população de baixa renda e pequenas localidades que apresentam irregularidade jurídica e urbanística.

Indução de processos de qualificação urbana

Indução de processos urbanos por meio da articulação de fluxos entre a área e seu entorno e entre pontos estratégicos da própria área e também por meio da implantação de equipamentos estruturantes capazes de atrair usos complementares, direcionando o crescimento e adensamento da área para os locais mais adequados.

- Indutores de fluxo

Refere-se à reestruturação do sistema viário coerente com os processos urbanos que se pretende induzir, considerando a articulação regional e a mobilidade e acessibilidade internas.

- Indutores de estruturação

Previsão de usos que possam atrair outros usos no seu entorno orientando a ocupação para áreas mais adequadas.

- Barreiras de proteção

São elementos que dificultam a ocupação em espaços de restrição ou proteção rigorosa.

Controle e Adequação de Não Conformidades

Refere-se a medidas de adequação, controle e monitoramento de usos não conformes identificados na área.

4.2.2 Diretrizes Principais por Campo

Estratégia de estruturação urbanística e qualificação dos espaços de moradia

- Implementação do Plano urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga como um plano de desenho urbano e valorização ambiental que integrado, articule os elementos que o conceituam de forma a proteger integralmente os valores ambientais e culturais locais, incentive a ocupação e usos adequados frente ao contexto onde serão implantados, que qualifique os espaços de moradia e de trabalho e que promova a mobilidade, acessibilidade e o saneamento ambiental adequados.
- Definição de uma concepção de gestão do Plano Urbanístico e Ambiental do vetor Ipitanga que mobilize e envolva lideranças locais, empresas com atuação na área e instituições que poderão contribuir no processo de implementação do instrumento.
- Estabelecimento de Zonas Especiais de Interesse Social nas localidades de Cassange com o estabelecimento de diretrizes específicas de regularização urbanística, qualificação ambiental e regularização fundiária.
- Denominação e emplacamento dos logradouros e colocação de numeração nos imóveis.
- Manejo adequado dos resíduos que vão para o aterro sanitário e estudar alternativas para uma nova localização do equipamento tendo em vista que se trata de uma área urbana que deverá ser parcialmente adensada no médio prazo. É importante avaliar a possibilidade de, como medida de compensação, em uma revisão da licença de operação considerar a possibilidade de implantar um sistema modelo de coleta e manejo de resíduos sólidos nas comunidades inseridas na área do Vetor Ipitanga.
- Garantia do direito de ir e vir e à fruição da cidade considerando a elaboração de um Plano de Acessibilidade e Mobilidade com as seguintes diretrizes:

✓ Diretrizes Gerais

No que diz respeito à mobilidade e acessibilidade a estratégia deve contribuir para o fortalecimento da gestão pública, priorizar o transporte coletivo e os meios de transporte não motorizados, a inclusão social, a gestão democrática e a sustentabilidade ambiental. Deve se pautar em uma lógica que confronte com o modelo de circulação urbana prevalecente baseado no transporte individual e motorizado que tem contribuído para a falência da qualidade de vida nas grandes cidades. Os constantes congestionamentos, a degradação do meio ambiente, o aumento significativo dos acidentes de trânsito mostram a ineficácia deste modelo ao tempo em que indica a necessidade de alternativas capazes de atender às novas demandas relacionadas às necessidades de deslocamento geradas pelas complexas relações sociais e de trabalho no espaço urbano.

É importante considerar que parte representativa da população utiliza o modo de transporte a pé o que implica valorizar no planejamento os modos não motorizados de transporte e a circulação de pedestres a partir dos princípios do desenho universal. Do mesmo modo é importante adotar medidas de regulação do uso do transporte por automóvel, além das melhorias nos serviços de transportes públicos.

De acordo com o Caderno PlanMob do Ministério das Cidades as medidas a serem adotadas em um Plano de Mobilidade estão divididas em físicas, operacionais, gerenciais e comportamentais.

As intervenções físicas são entendidas como obras de implantação, ampliação ou manutenção dos sistemas viários. É importante que sejam priorizados os meios de transporte coletivo, os modos de transportes não motorizados, sobretudo e a acessibilidade universal, conforme diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para Construções de Cidades Sustentáveis.

As **medidas operacionais** tem o objetivo de otimizar a utilização da infraestrutura urbana por meio da regulamentação do uso do espaço viário. Esta regulação pode ser operacionalizada através de medidas de hierarquização viária, provenientes de técnicas de engenharia de tráfego e priorização do transporte coletivo.

As **medidas gerenciais** estão relacionadas à políticas públicas de transporte e circulação com uma nova abordagem onde os interesses convergem para a mobilidade das pessoas. Estas medidas podem ser aplicadas a partir do gerenciamento da oferta, com a integração dos sistemas em rede e do gerenciamento da demanda por meio de medidas de marketing.

As **medidas comportamentais** visam a sensibilização da população para a valorização dos transportes coletivos e não motorizados.

As estratégias a serem adotadas incorporam o conceito de mobilidade sustentável previstas no PlanMob, entre as quais destacam-se:

- Na formulação de políticas de mobilidade o deslocamento à pé é considerado como meio de transporte;
- Pedestres e ciclistas devem ser priorizados por serem os mais frágeis elementos na cena urbana;
- Priorização do transporte público sobre o transporte individual, por meio da reserva de espaço exclusivo para o transporte coletivo;
- Promoção da inclusão social e econômica por meio do acesso ao transporte coletivo;

- Garantia da acessibilidade universal no sistema de transporte público de passageiros, composto de veículos acessíveis, pontos de parada acessíveis e meio urbano acessível. Para que a acessibilidade seja efetivada é necessário a implantação de rota acessível, de forma a garantir a continuidade de percursos acessíveis ao longo da cidade;
- Tratamento paisagístico das calçadas e travessias por meio da eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas;
- Incentivo e integração dos diferentes modos de deslocamento urbano, promovendo a intermodalidade por meio da integração entre os transportes coletivo e individual, meios não motorizados, utilizando locais adequados para estacionamentos;
- Implantação de ciclovias e ciclofaixas visando à melhoria das condições de circulação e ao aumento de viagens não motorizadas;
- Divulgação das características de cada modo de transporte com informação sobre as características das diversas modalidades de transporte.

✓ Diretrizes Específicas para a Mobilidade e Acessibilidade do Vetor Ipitanga

Para a Mobilidade na Área e Articulação com o Entorno:

O território do Vetor Ipitanga, estratégico para o desenvolvimento do Município do Salvador por ser ainda preservado do processo intensivo de urbanização, enseja no quesito mobilidade/acessibilidade decisões de âmbito institucional que, ao tempo em que garantam o direito de ir e vir, contribuam para preservar sua função na produção de água e seus significativos atributos naturais e culturais, caros à qualidade de vida de quantos nele moram e trabalham.

Estratégico também como território de fronteira metropolitana, o Vetor Ipitanga requer atenção especial no que tange às funções de interesse comum, entre as quais se incluem os transportes coletivos de passageiros, públicos e privados.

Com base nestes pressupostos e nas diretrizes estabelecidas pelo PDDU/2008 de Salvador, e, ainda, entendendo mobilidade como "*[...] condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano*"¹ e a acessibilidade como a "*[...] facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor [...]*"², foi elaborada para a área proposta conceitual de uma rede viária já apresentada, com as diretrizes que se seguem:

- Implantação de arranjo viário estrutural, cuja hierarquia, traçado e características funcionais das vias buscam:
 - ✓ Estabelecer limites para o uso e ocupação das áreas de contribuição das represas, visando preservar a qualidade destes mananciais. Para tanto foi proposta a implantação de uma via que transpõe a área, acompanhando a Estrada das Pedreiras, como alternativa para o transporte coletivo e o tráfego de passagem, uma vez que a citada estrada está implantada na linha de divisão das águas que drenam para a bacia do Ipitanga;
 - ✓ Facultar o acesso, com conforto e segurança, de pedestres e veículos às localidades, bem como a circulação de veículos prestadores de serviços essenciais, tais como ambulâncias, de coleta de lixo, escolares etc.; e
 - ✓ Articular o território do Vetor Ipitanga com o seu entorno e, conseqüentemente, com outras regiões da cidade e com os municípios metropolitanos limítrofes.

¹ Lei nº. 12.587 de 03 / 01 / 2012 - Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

² Idem

- Indicação de ajuste do projeto da Linha Viva, de forma que seu traçado permaneça acompanhando a faixa de domínio da linha de transmissão até o ponto conexão com a Via de Contorno de Lauro Freitas, que articulará a Estrada do Coco – BA – 099 com a Cia/Aeroporto. Com este ajuste, o viaduto que fará a conexão entre as vias será deslocado para a área em frente ao conjunto habitacional Bosque das Bromélias;
- Indicação de corredores de transporte coletivo de passageiros, que deverão se integrar aos corredores de transporte adjacentes, e de ciclovias destinadas, principalmente, ao transporte para o trabalho, mas também com função de lazer, sobretudo na áreas de parque, onde poderão ser utilizadas para definir limites de ocupação;
- Indicação para implantação de novo corredor de transporte de carga pesada, que articulará as pedreiras Aratu e Carangi com a BR-324, liberando a Estrada das Pedreiras para cumprir a sua função de corredor de tráfego urbano. Este novo corredor de cargas, além de evitar, em futuro próximo, a ocorrência de conflito entre o fluxo de cargas e o fluxo de pessoas - que será intensificado a partir da ocupação dos empreendimentos habitacionais em construção e projetados ao longo da Estrada das Pedreiras -, terá seu traçado complementado por vias existentes que já funcionam como corredores para o transporte de cargas de outras pedreiras.

Para a Acessibilidade:

- Garantia das condições de acessibilidade universal em conformidade com as determinações da ABNT – NBR 9050/2004:
 - Declividade máxima de 8,33% nas vias adotando-se o conceito de acessibilidade assistida - entendida como um espaço cujas condições de acessibilidade pressupõem segurança mas não autonomia, ou seja, a pessoa com deficiência poderá necessitar de auxílio de outrem para se locomover - apenas quando não restar alternativa.
 - Adoção dos princípios do desenho universal de forma a assegurar que cada uma das vias forme uma rota acessível, definida, de acordo com a ABNT – NBR 9050/2004, como “Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência.
 - Utilização, nas rotas acessíveis externas estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas etc. e, nas rotas acessíveis internas, corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc.
 - Previsão de rampa de rebaixamento de meio fio e sinalização podotátil nas esquinas e junto às faixas de segurança, conforme ABNT NBR 9050/04.
 - Remoção de separadores de fluxos nos locais de travessia de pedestres.
 - Utilização de semáforo com sinal sonoro para acessibilidade de pessoas com deficiência visual.
- Promover a adequação e qualificação das vias existentes já pavimentadas, a exemplo da via Coletora B e da Estrada das Pedreiras, às normas de acessibilidade:
 - ✓ Corrigir eventuais descontinuidades da pavimentação e implantar piso podotátil;
 - ✓ Implantar rampa de rebaixamentos de meio fio, associando a faixas de pedestres, de forma que permita a continuidade do percurso;
 - ✓ Requalificar os abrigos de ônibus, implantando sinalização tátil e sinalização sonora.
- Previsão nos projetos das principais vias que serão implantadas dos seguintes atributos:
 - ✓ Calçada ao longo da via para atendimento à nova demanda de pedestres;
 - ✓ Implantar abrigos de ônibus, implantando sinalização tátil e sinalização sonora.

- ✓ Implantar rampa de rebaixamentos de meio fio, associada à faixas de pedestres, de forma que permita a continuidade do percurso;
- ✓ Implantação de rampas de rebaixamentos de meio fio, associada à faixas de pedestres, de forma que permita a continuidade do percurso.
- Previsão, quando da adequação das vias locais nos projetos de urbanização, dos seguintes atributos:
 - ✓ Requalificação do arruamento existente com pavimentação;
 - ✓ Implantação de calçadas, sinalização tátil e sinalização sonora;
 - ✓ Implantação de rampas de rebaixamentos de meio fio, associada à faixas de pedestres, de forma que permita a continuidade do percurso.
- Acessibilidade plena em edifícios residenciais e edifícios de uso público e coletivo:
 - ✓ Mitigar as distorções entre o nível da via e o nível das edificações quando couber, de forma a evitar que no processo de urbanização, a implantação de pavimentação resulte na criação de barreiras urbanísticas.
 - ✓ Supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação, atendendo à Lei 10.098/2000.
 - ✓ Atendimento às normas para acessibilidade em edifícios de uso público e coletivo prevendo-se em normas específicas editadas para a área a construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.
 - ✓ Adoção dos seguintes requisitos de acessibilidade na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo:
 - I – nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;
 - II – pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;
 - III – pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e
 - IV – os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.
- Garantia da acessibilidade no sistema de transporte coletivo:
 - ✓ Utilização de tecnologias assistivas para diferentes necessidades antropométricas, quando couber;
 - ✓ Implantar abrigos de ônibus com tratamento das condições de acessibilidade do seu entorno imediato;
 - ✓ Colocar rampas nas plataforma de embarque e desembarque, quando couber;
 - ✓ Implantar acessibilidade nas informações dos abrigos de ônibus, tais como sinais sonos e sinalização em braile.

- Para os espaços de uso coletivo, escolas, repartições públicas, shoppings, cinemas, teatros e outros espaços deve ser assegurado a acessibilidade universal a partir da observação dos seguintes itens: 1) interpretes de libras e 2) implantação da sinalização podotátil e no entorno, neste caso fazendo parte da sinalização tátil implantada nas vias, de forma a assegurar a continuidade da rota acessível.

Estratégia de qualificação socioambiental

- Conservação das represas e a manutenção dos remanescentes florestais em seu entorno.
- Valorização do maciço florestal central existente nesta poligonal, tanto em função da proteção que confere aos mananciais locais, quanto pelo aporte de recursos disponibilizados para toda biota associada.
- Criação do Parque Metropolitano de Ipitanga, considerando uma proposta de poligonal que possibilite a conservação integral, inicialmente das Áreas de Proteção Ambiental – APP, das represas de Ipitanga I, II e III, bem como do maciço florestal inserido na região nuclear o Vetor Ipitanga:
 - Implantação de estruturas de apoio do Parque Metropolitano de Ipitanga, em áreas propensas a ocorrência de ocupações irregulares, a fim de conter o avanço destas sobre a APP das represas Ipitanga I, II e III;
 - Promover a recuperação de áreas degradadas inseridas na faixa de APP de 100m, estabelecida para os reservatórios de Ipitanga I, II e III;
 - Restringir ou estabelecer critérios rígidos para implantação de empreendimentos com elevado potencial poluidor ou que possam atrair grandes contingentes populacionais, principalmente na região de entorno das represas Ipitanga I, II e III;
 - Restringir a ampliação do Aterro Metropolitano Centro, bem como dos empreendimentos de exploração mineral inseridos na poligonal do Vetor Ipitanga;
 - Avaliar a possibilidade de remoção/desativação dos empreendimentos com elevado potencial poluidor (Aterro Metropolitano Centro e pedreiras), existentes na região das represas Ipitanga I, II e III.
- Desenvolvimento de ações de educação ambiental associadas às problemática social, ambiental e urbanística da área e como medida de condução da transição de um contexto para um horizonte de planejamento que se quer implementar na área.
- Proteção e valorização dos espaços dos terreiros das religiões de matriz africana os quais possuem alto valor cultural e demandam espaços naturais com cobertura arbórea, que ofereçam a necessária e adequada ambiência para as suas práticas religiosas.
- Incentivo à implantação de empreendimentos que guardem compatibilidade com as características do ambiente e que sejam intensivos na geração de postos de trabalho.

4.2.3 Modelagem Espacial

A modelagem espacial que o Plano propõe para a área busca o equilíbrio entre as necessidade de proteção dos recursos naturais que a mesma ainda dispõe e o desenvolvimento urbano de um território central na articulação metropolitana.

Tal modelagem busca transcender a questão tecnicista da otimização de densidades em função das infraestruturas disponíveis ou potenciais. Neste caso, foram considerados como relevantes os

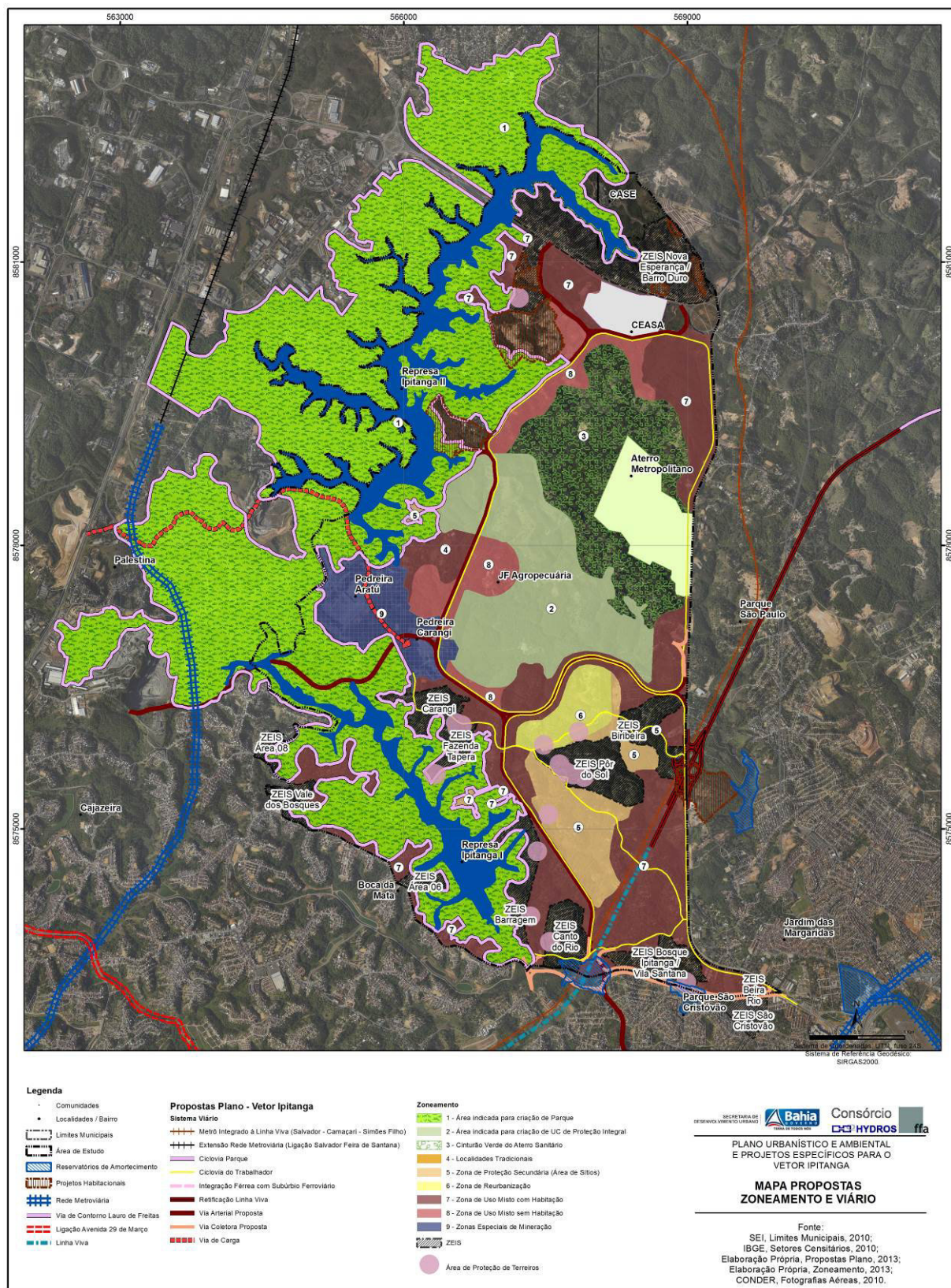
aspectos ambientais, significativos não somente para a população local mas também para a cidade, a posição estratégica da área no território metropolitano e, por conseguinte o seu papel na integração e desenvolvimento regional.

Para isso foram adotados os seguintes critérios e estratégias:

Áreas de Proteção Rigorosa

Como estratégias de proteção rigorosa propõem-se:

- a. Criação do “Parque do Ipitanga”, no entorno das represas I, II e III, com extensão para as áreas do entorno imediato onde se identificam qualidade ambiental e características biofísicas significativas e para o maciço central de remanescente de Mata Atlântica (**Figura 4.1**).



Fonte: Elaboração Própria, 2013.

Figura 4.1 - Proposta de “Modelagem Espacial”

A proposta do “Parque Metropolitano do Ipitanga” tem respaldo nas Constituições Federal e Estadual e suas legislações subsidiárias, no Estatuto da Cidade, no Zoneamento Econômico Ecológico da APA Joanes-Ipitanga e retoma as propostas que vem desde o PLANDURB de 1978, no Decreto Estadual nº 32.915/1987 e se consolida no PDDU vigente, Lei 7.400/2008, ademais das diretrizes dos seus artigos 21 e 221 e do que determina o artigo 218, no que se refere à consolidação do Parque do Ipitanga I, na categoria de Espaço Aberto de Recreação e Lazer, na subcategoria de Parque Urbano³, PU, conforme inciso VIII do Art.242. Também, mais recentemente, o Decreto Municipal 19.753/2009, que regulamenta dispositivos da Lei 7.400/2008 e estabelece no seu Art. 2º a delimitação do parque, referindo-se ao Mapa 2 anexado, passando assim a área a integrar o Sistema de Áreas de Valor Ambiental – SAVAM; sem que contudo tenham ocorrido ações concretas para a implantação do parque.

Além disso, foram especialmente consideradas as demandas e propostas da população da área do Vetor Ipitanga, que se formularam no desenvolvimento do processo participativo de elaboração do Plano em curso.

Essas demandas e propostas são reforçadas pela população do entorno mais abrangente, que vem defendendo a instituição do parque e, já em 2003 apresentam “uma denúncia ao Ministério Público por parte da Associação de Moradores de Fazenda Grande II e uma matéria no jornal Correio da Bahia intitulada “Moradores lutam para preservar o Rio Ipitanga” [...]. É também fundada a CAJAVERDE - Organização Ambiental e Cultural. Inicia-se a luta pela recuperação ambiental da área e criação do Parque do Ipitanga, com apoio do Ministério Público, da Universidade Federal da Bahia e da Coordenadoria Regional de Ensino – CRE das Escolas Municipais e Estaduais.” (SANTOS, 2011)⁴. Ainda segundo a mesma fonte, em 2011 a EMBASA contratou com a Fundação Escola Politécnica da UFBA uma consultoria para a elaboração do estudo de implantação do Parque Ecológico do Ipitanga, inclusive já ocorreram audiências com a participação da comunidade e de representantes de diversas organizações e da administração pública; porém o Consórcio Hydros/FFA ainda não conseguiu obter informações sobre o resultado desse trabalho.

Considere-se também que, de acordo com Lefebvre (2009) apud Santos (2011), “a expansão do processo de industrialização levou a uma profunda transformação na percepção dos “valores” que advinham da cidade e da vida cotidiana. A industrialização conduziu à generalização da mercadoria e o “valor de troca”, passou a ser atribuído a tudo. Não só as relações que existiam com as mercadorias são deturpadas, mas também as relações sociais, as relações com a cidade e com a obra. Assim, a produção de produtos substitui a produção de obras, e a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, submetem-se, ao valor de troca”. E ainda que “definindo-se pelo valor de uso da cidade e da propriedade, o Direito à Cidade pressupõe o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer. Constituído no âmbito dos movimentos sociais urbanos, o conceito de Direito à Cidade adquire expressão legal por meio do instituto da função social da propriedade. Por isto esta abordagem exige uma estreita articulação entre o urbano e o ambiental, integrados no conceito de ambiente urbano e pressupondo a convivência possível entre ocupação e preservação”.

³ Área pública dotada de atributos naturais, parcial ou completamente urbanizada, destinada ao lazer contemplativo, à prática de esportes e atividades recreativas e culturais da população.

⁴ SANTOS, Cristiane Sarno Martins dos. **Parque do Ipitanga entre o urbano e o ambiental a construção da cidade como direito**. Disponível em:

<http://www.ppgau.ufba.br/urba11/ST3_PARQUE_DO_IPITANGA_ENTRE_O_URBANO_E_O_AMBIENTAL_A_CONSTRUCAO_DA_CIDADE_COMO_DIREITO.pdf>. Acesso em: 5 set. 2013.

As necessárias desapropriações para instituição do parque, além das áreas de proteção rigorosa, constituídas pelas APPs, incluindo a retirada de ocupações irregulares nas mesmas com reassentamento de famílias, devem também incluir os parcelamentos que, mesmo fora da APP, se localizem na bacia de contribuição que não atendam às diretrizes da Zona de Proteção Ambiental - ZPAM do PDDU vigente e que não constituam núcleos de comunidades.

A área do Vetor Ipitanga, numa visão expansionista é considerada como vetor, a “última fronteira” da expansão urbana de Salvador; numa ótica mais ponderada, de preservação, é compreendida como a “última reserva”. Certamente, ocupá-la é fácil, recuperá-la depois seria muito custoso, senão impossível. Portanto impõe-se aqui a responsabilidade de zelar pelo que ainda resta desse patrimônio natural. Não é admissível que conhecendo os vultosos recursos que em outros países já estão se investindo em processos de “naturalização” nas áreas urbanas, aqui em Salvador se continue com um discurso, passivo ou permeado por interesses privatistas, de que “faz parte do processo de evolução social passar por experiências negativas para então valorizar o bem perdido”.

Por isso considera-se imprescindível a implantação do Parque do Ipitanga, como último recurso de gestão para a preservação dos mananciais e de todos os seus valores associados, na perspectiva mais ampla do Direito à Cidade, dotando-a de um espaço ao mesmo tempo de preservação e fruição da natureza, como base para o fortalecimento das relações e da coesão social, entorno de um bem comum.

A região do Vetor Ipitanga compreende os principais remanescentes de Mata Atlântica do município de Salvador. Por conta disso, mostra-se como uma região fundamental para a preservação deste bioma, em área urbana. Os remanescentes florestais mais centrais dessa região apresentam importante função de suporte e abrigo para as espécies da fauna e flora locais, cada vez mais ameaçados pelo crescimento urbano. Trata-se, portanto, de uma região estratégica para uma proposta de sustentabilidade para a RMS.

Neste contexto, é fundamental a criação e consolidação de uma área protegida de forma integral, conforme é deliberado para as Unidades de Conservação da categoria Reserva Biológica, para além do entorno dos reservatórios. Tal categorização se justifica pela importância desta área como parte da zona de proteção de mananciais da Região Metropolitana de Salvador. Além disso, esta área mostra-se como estratégica para minimizar os efeitos da fragmentação ambiental da zona urbana do município de Salvador, possibilitando o fluxo gênico de espécies da fauna e flora periurbana, ao longo do gradiente florestal.

Incluir como um Parque a área do maciço central de Mata Atlântica tem por objetivos específicos:

- A proteção integral no maciço florestal central da região do Vetor Ipitanga;
- A proteção dos mananciais associados a esse maciço florestal principal; e
- Possibilitar a formação de mini-corredores ecológicos, conectando os remanescentes florestais existentes na região do Vetor Ipitanga.

Áreas de Restrição

Numa envolvente da área de proteção rigorosa, propõe-se a demarcação de uma zona com restrições de uso, que funcione como área de transição entre os usos tipicamente urbanos e área de proteção rigorosa, onde deverão ser implantadas as estruturas e equipamentos de proteção e monitoramento, assim como aqueles destinados ao uso público.

Na linha perimetral da área de proteção rigorosa será implantada uma ciclovia, que também permitirá a circulação de veículos que atuem no monitoramento/policiamento do parque. Paralela e a montante desta, em cota mais elevada, deverá ser implantado um passeio para pedestres. Em locais estratégicos desse viário serão implantados pontos de descanso, contemplação, observação e monitoramento do parque. Ambas as vias estarão também conectadas com as praças ou portais do parque, que ademais de dar acesso deverão oferecer uma infraestrutura atraente para o público, apresentando-se como verdadeiras praças de convivência. Estas praças serão implantadas em locais estratégicos, nos pontos de contato com as comunidades do entorno, conforme **Figura 4.1** já apresentada, de modo a servir diretamente a estas e assim se conseguir a necessária integração e identificação destas com o parque; o que poderá reforçar o papel da comunidade no monitoramento do parque.

No entorno do atual Aterro Sanitário, deverá ser consolidado um “cinturão verde” de proteção (**Figura 4.1**, já apresentada). Neste deve ser preservada e intensificada a área arborizada existente, mantendo-se o padrão de ocupação por sítios e chácaras, com a devida regularização fundiária, com baixa densidade de ocupação e uso: lotes mínimos de 5.000,00 m², com 1% de área máxima ocupada por edificações e gabarito máximo de 2 pavimentos; área mínima de preservação da cobertura arbórea de 70% e permissão de exploração agropecuária familiar de pequeno porte, necessariamente com práticas e princípios orgânicos ecologicamente sustentáveis, desde que atendendo à legislação ambiental e autorizadas pelo órgão gestor da APA. Essas práticas devem ser preferencialmente de fruticultura, agricultura e olerícolas orgânicas, com destaque para a meliponicultura. Deve ser considerada a possibilidade de o Aterro Sanitário financiar a recuperação ambiental, com a recomposição e o monitoramento da cobertura arbórea, necessariamente com espécies nativas em toda a área que constitui esse cinturão verde de proteção, isso em um processo que reconsidere a licença de operação à luz da convivência do equipamento com um contexto de área urbanizada.

Áreas de Ocupação e Uso do Solo

Os usos do solo propostos para as demais porções do território da área além do Parque (**Figura 4.1**), visando a estruturação urbana, são determinados conforme os critérios elencados a seguir:

- Ocupação e usos de baixa densidade

Na bacia de contribuição das represas, para além dos limites do Parque, faz-se necessário conter os processos de adensamento, permitindo-se apenas atividades produtivas existentes, desde que devidamente licenciadas e cumprindo rigorosamente as condicionantes do seu licenciamento, e novas atividades desde que de baixo impacto.

Os sítios existentes, onde for possível manter fora da área do Parque, nas demais áreas de uso restrito, deverão atender às mesmas condições que se propõe para os que estão inseridos na área do “cinturão verde” do Aterro Sanitário.

Especial atenção devem ter os espaços dos terreiros das religiões de matriz africana, em número significativo na área, representando um alto valor cultural e que necessitam de espaços naturais com cobertura arbórea, que ofereçam a necessária e adequada ambiência para as suas práticas.

- Expansão por reurbanização

Nas áreas remanescentes dos processos de regularização fundiária, na zona afastada a mais de 500,00 da faixa de domínio da CIA-Aeroporto e fora dos limites da bacia de contribuição das represas e das Áreas de Restrição de Uso, propõe-se um reparcelamento dos terrenos disponíveis de modo a permitir implantação de habitação de interesse social (HIS), do tipo unifamiliar, em casas isoladas, geminadas ou em sobrados, em reurbanização integrada com base em princípios de urbanização sustentável. Estas novas áreas deverão ser destinadas preferencialmente aos reassentados da área do Parque, através de empreendimentos de HIS gerenciados preferencialmente pelo poder público ou, sob condições de garantia, por entidades reconhecidas com fim social.

Nas áreas marginais de influência direta das vias coletoras primárias, das arteriais e das vias expressas, após o devido processo de regularização fundiária e desde que resguardados os devidos recuos, inclusive no corredor de usos diversificados da CIA-Aeroporto, serão permitidos e incentivados os usos mistos, incluindo habitação pluridomiciliar com verticalização controlada.

Deverá ser vedado o uso habitacional na área de influência das emanações atmosféricas incômodas e poluentes a sota-vento do Aterro Sanitário.

- Interesse Social

Criação de ZEIS e definição de orientação para qualificação urbanística e paisagística desses espaços. Nas localidades de Barro Duro e Bom Sucesso, cabe regulamentar a ZEIS que aí foi criada pelo PDDU vigente com os objetivos de regularização fundiária e de viabilizar a urbanização em condições especiais. As obras implementadas pela Prefeitura e pela CONDER na região já vêm respondendo a essa finalidade.

Novas ZEIS são propostas nas áreas do atual Loteamento Pôr do Sol e nas localidades de Barragem, Canto do Rio, Carangi, Beribeira, Bosque Ipitanga e Beira Rio. No documento de Diretrizes para ZEIS as propostas para estas zonas são apresentadas com mais detalhe.

Indutores

- Indutores de fluxo

Para estruturar o uso do espaço e permitir a necessária mobilidade e acessibilidade interna à área, assim como a sua integração regional, ante um horizonte de futuro que se desenha com uma demanda muito superior à existente. Para isto o sistema viário deverá atender adequadamente à demanda, com uma hierarquização e consequente funcionalidade em acordo com as normas exigíveis para o viário urbano.

O Plano de Mobilidade trata desse tema com mais detalhe, porém aqui o mesmo é abordado do ponto de vista da estruturação urbana. Para isso, neste Plano propõem-se duas frentes de intervenções no sistema viário:

- I. Requalificação do viário existente;
- II. Abertura de novas vias;
- III. Integração com o viário estruturante urbano e metropolitano.

Para a requalificação do viário existente foram consideradas as possibilidades de adequação funcional ao que estabelece o PDDU vigente; porém, para isso, especialmente nas vias classificadas como coletoras, seriam necessárias ampliações de caixa e alterações de greide que implicariam em grandes custos, inclusive com desapropriações. Ademais disto, uma diretriz de planejamento que busca espaços mais adequados à convivência, com menor interferência do tráfego de passagem no interior das comunidades, fez com que se concluísse pela requalificação desse viário preexistente, com características funcionais de vias locais, dotadas de adequada pavimentação, passeios e ciclovias, com a necessária sinalização.

Para prover a circulação do tráfego intra-urbano e atender ao transporte público de passageiros, propõe-se a abertura de novas vias (**Figura 4.1**), em geral em zonas de meia-encosta, com características funcionais de arteriais ou coletoras, conforme o caso. Estas deverão conectar-se com o sistema viário local, recebendo as contribuições e dando acesso a este, em condições adequadas de segurança. Prevê-se que ao longo das mesmas, nas áreas a montante ou que estiverem no mesmo plano e não forem definidas como de proteção, sejam implantados usos mistos, com habitação pluridomiciliar, atividades de comércio e serviços e industriais de baixo impacto ambiental e em pequena escala; excetuando as áreas de influência direta das emanações atmosféricas poluentes e incômodas do Aterro Sanitário e das pedreiras, onde a habitação será vetada. As áreas a jusante, em geral constituem os limites do Parque ou de zonas de uso restrito, para a proteção dos fundos de vale e seus recursos naturais.

Basicamente serão dois os principais eixos viários internos que conectam com o sistema estrutural urbano e metropolitano:

- Eixo Norte-Sul, que tem no seu extremo Norte a CEASA e no extremo Sul, após atravessar o projeto da Linha Viva, se conectar com a Estrada do Sítio Novo e a com a futura Rua Beira-Rio, se conecta a Estrada Velha do Aeroporto para, através da Rua Eurico da Costa Coutinho, chegar até a Estação Mussurunga.

- Eixo Leste-Oeste, que tem no extremo Leste a Estrada CIA-Aeroporto, próximo à localidade de Beribeira e no extremo Oeste a BR-324. Este inclui a ligação já prevista no PDDU até a Rua da Palestina, sendo que neste plano se propõe estudar uma ligação com a Rua Terra Nova, que inclusive se conecta com o bairro de Valéria, atravessando a BR-324 com o viaduto já existente.

Ao longo da calha do rio Ipitanga, na localidade de Bosque Ipitanga, em associação com o projeto de Manejo das Águas Urbanas e Prevenção de Enchentes, propõe-se que com a retirada da ocupação que se instalou na calha do rio, aí se implante a Rua Beira-Rio em binário.

Complementarmente e em conjunto com esse viário principal propõe-se a implantação de ciclovias ao longo desse sistema e uma ligação entre a CEASA e São Cristóvão, ao longo da CIA-Aeroporto, conectando com o “Circuito do Trabalhador” do “Projeto Cidade de Bicicleta” da CONDER.

Para a segregação das vias de transportes de cargas, que na área são principalmente de retirada do material das pedreiras e de explosivos, propõe-se uma via que, partindo da pedreira Carangi, atravesse em trincheira sob a atual estrada das Pedreiras e através da área da Pedreira Aratu, através de pontilhão, seja conectada com a pedreira da EBRAE para então alcançar a BR-324.

Externamente, a área conta com a estrada CIA-Aeroporto, ao longo da qual o atual PDDU já estabelece o Corredor Especial Ipitanga - CDI. Para uma adequada relação com esta via deverá ser implantada uma via marginal de acesso às ocupações lindeiras.

Também está em projeto a Linha Viva, que corta a área do Vetor Ipitanga e se conecta com a Via de Contorno de Lauro de Freitas, também em projeto, sobre a CIA-Aeroporto. Conforme já foi detalhado no item da Análise Regional, ambas, desde que conectadas e requalificadas em suas propostas, deverão compor um eixo metropolitano de transporte multimodal de alta capacidade. Esta finalidade positiva somente será alcançada se de fato houver uma revisão dos projetos que se tem anunciado; que deverão passar por ajustes de traçado e de tipologia, de modo a permitir a integração do transporte público com uma linha metroviária e ônibus coletivos. Essa requalificação passa também por melhorias nas intersecções com o viário urbano e de uma prioridade para a implantação rebaixada, em trincheira coberta, de modo a minimizar o efeito de barreira e de linha segregadora do tecido da cidade.

- Indutores de estruturação

A estruturação urbana se dá prioritariamente pelo sistema de espaços abertos articulados, caracterizados pelo uso coletivo e pela promoção da interação social. Estes podem ser constituídos por praças e parques, mobiliário urbano, vias e edificações. A espacialização das diversas atividades socioeconômicas na área, existentes e futuras, tem o seu chassi territorial estruturado por um sistema viário e qualificada pelos usos que ocorrem em cada porção do mesmo.

Assim, os usos restritos e as atividades de lazer contemplativo e de baixo impacto no Parque; as atividades características dos sítios e chácaras; os assentamentos das comunidades tradicionais na área, incluindo as áreas de reurbanização; as áreas de mineração; as áreas de usos mistos ao longo do novo viário interno, as áreas de usos mistos ao longo do viário arterial e expresso do entorno, constituem um gradiente de densidade de usos e atividades coerente com o que se deseja preservar e com o que se pode explorar. Nos extremos encontram-se de um lado, mais resguardadas, as represas e o Parque que as envolve, do outro as vias expressas e arterial CIA-

Aeroporto, especialmente com a CEASA e com todas as atividades de comércio e serviços que podem ser desenvolvidas ao longo do Corredor Especial Ipitanga (CDI).

Cabe aqui colocar em discussão a implantação de um equipamento metropolitano de esporte e lazer, associado a um equipamento educacional de nível médio e superior. Também no mesmo conceito de induzir a ocupação para áreas mais adequadas há de se pensar em usos de comércio e serviços de alcance metropolitano, a exemplo de outlet da linha branca, feira de eletrônicos e importados, que podem conectar a área com o exterior e ao mesmo tempo orientar a dinâmica interna de uso e ocupação do solo.

Barreiras de Proteção

Como elementos que dificultam a ocupação em espaços de restrição ou proteção rigorosa, propõe-se a implantação de ciclovias em todo o perímetro do parque, que permitam a circulação de veículos de monitoramento, que para esse fim poderão inclusive ser motorizados. Ao longo dessas vias perimetrais deverão também ser implantados marcos/totens, preferencialmente esculturas, que balizem esse perímetro para uma clara leitura dos limites, que podem ser reforçadas por uma cerca-viva; evitando-se sempre o tradicional cercamento com muros, arames ou telas.

Complementarmente, as praças/portais de entrada constituem pontos que podem contar com a colaboração da própria comunidade nas atividades de monitoramento e fiscalização do parque.

Nas áreas da bacia de contribuição das represas, os sistemas de drenagem de águas pluviais deverão garantir a proteção das represas, especialmente no entorno das áreas ocupadas, sendo que nos conjuntos habitacionais implantados recentemente, os custos com a implantação e manutenção desses sistemas de proteção deverão correr por conta dos empreendimentos. Tais sistemas devem conter dispositivos de contenção, gradeamento e filtragem dos fluxos de águas pluviais que irão desaguar nas represas; com fiscalização permanente e projeto submetido à aprovação do poder público, incluindo o órgão gestor da APA e a concessionária do serviço público de abastecimento de água, no caso a EMBASA.

Controle e Adequação de Não Conformidades

Para se preservar um meio urbano equilibrado e saudável, faz-se necessário uma mudança de postura dos órgãos da administração pública com responsabilidades na gestão da área; que deverão por em prática, adicionalmente a um sistema público de informações para a gestão, a interação permanente com a comunidade, através de fóruns ou instâncias similares e uma efetiva fiscalização dos licenciamentos, das pressões de uso do solo e da qualidade dos serviços públicos.

A manutenção das comunidades da área sem acesso aos serviços básicos de saneamento e mobilidade urbana são exemplos do que não poderá continuar acontecendo. Tampouco o licenciamento de obras e atividades em desacordo com a legislação, ou a publicação de decretos para alterar a legislação urbanística sem os devidos estudos e a devida tramitação legal participativa.

Cabe ainda, no intuito de estabelecer a qualidade ambiental da área implementar medidas de controle rigorosas de manejo dos resíduos sólidos do aterro sanitário com tecnologias eficientes, de modo que elimine a emissão de odores. Devem ao mesmo tempo serem estudadas alternativas para uma nova localização do equipamento tendo em vista que se trata de uma área urbana que deverá ser parcialmente adensada no médio prazo. É importante avaliar a possibilidade de, como medida de compensação, em uma revisão da licença de operação considerar a possibilidade de implantar um sistema modelo de coleta e manejo de resíduos sólidos nas comunidades inseridas na área do Vetor Ipitanga.

5 PROGRAMAS E PROJETOS

Seguem nas fichas abaixo as diretrizes específicas para o Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga, com a indicação de programas e projetos por campo temático.

URBANÍSTICO	
Objetivos	Objetivo geral: - Promover a qualificação do ambiente urbano na área do Vetor Ipitanga, de modo a oferecer um suporte territorial saudável e adequado para o desenvolvimento socioeconômico da população local e do seu entorno, com princípios de sustentabilidade e cumprindo a função social da cidade, em harmonia com os objetivos do Plano Diretor vigente e com o Zoneamento da APA Joanes-Ipitanga. Objetivos específicos: - Promover a integração do território do Vetor Ipitanga com a cidade e a região; - Promover a estruturação e o ordenamento territorial urbano do Vetor Ipitanga, em condições de equilíbrio entre as necessidades de expansão urbana e as condicionantes ambientais que preservem o extraordinário patrimônio natural presente na área; - Conter as pressões de ocupação sobre as áreas de valor ambiental, especialmente as represas do Ipitanga; - Atender às demandas da população residente atual e às necessidades das populações futuras quanto a espaços e equipamentos públicos, saneamento básico, mobilidade e acessibilidade urbanas; - Qualificar os espaços de moradia, garantindo a permanência das comunidades tradicionais, em condições adequadas; - Dotar a área de espaços públicos qualificados e adequados à convivência e integração social; - Fortalecer a identidade da população atual e futura com o local; - Disponibilizar espaços adequados para implantação de atividades produtivas que promovam o desenvolvimento econômico, a geração de emprego e renda; - Disponibilizar espaços adequados para a produção de habitação, prioritariamente a de interesse social; - Disciplinar e requalificar os usos ao longo do Corredor Especial do Ipitanga – CDI; - Mitigar os problemas da convivência com o Aterro Sanitário Metropolitano Centro e propor estratégias de remediação e usos urbanos futuros no local; - Mitigar os problemas da convivência com os sistemas viários de porte existentes (BA-526 Cia-Aeroporto) e com os projetos em estudo (Linha Viva e Via de Contorno de Lauro de Freitas) e apropriar os possíveis benefícios destes, em termos de mobilidade; - Mitigar os riscos das ocupações instaladas na bacia de contribuição das represas do Ipitanga, especialmente das novas ocupações financiadas por programas oficiais, que deverão arcar com os custos correspondentes; - Consolidar a proposta do “Parque Metropolitano do Ipitanga”, detalhada nas Diretrizes Ambientais específicas, como elemento de proteção e valorização ambiental e de ressignificação da área do Vetor Ipitanga para a cidade e a região.
Diretrizes Gerais	- Requalificação, ampliação e integração da malha viária interna às grandes vias e polos de tráfego do entorno, conforme diretrizes do Plano de Acessibilidade e Mobilidade específico, com agregação do modal metroviário no eixo da Linha Viva, para extensão até Simões Filho e Camaçari; - Definição de espaço adequado para a implantação de equipamento de abrangência municipal e metropolitana; - Modelagem espacial, compatibilizando as necessidades de expansão urbana, para atender às demandas da população local e da região, com as necessidades de proteção e preservação dos recursos naturais;

URBANÍSTICO

Diretrizes Específicas

- Implantação de sistema viário estruturante adequado às condições funcionais exigidas, prioritariamente através da abertura de novas vias, sempre que possível, deixando o viário existente na condição de viário Local; de modo a evitar reassentamentos e desapropriações e a preservar as comunidades dos inconvenientes de grandes fluxos de tráfego no seu interior
- Definição do Plano Funcional para implantação das vias de suporte ao Corredor Especial Ipitanga (PDDU), ao longo Cia-Aeroporto, e das vias marginais das demais vias expressas que afetam a área, as projetadas (Linha Viva e Via de Contorno de Lauro de Freitas), para garantir a mobilidade interna e articular o acesso a estas em condições de segurança;
- Extensão do eixo Leste-Oeste do viário estruturante, para conexão com a BR-324 através da Rua Terra Nova;
- Extensão do eixo Norte-Sul do viário estruturante, para conexão com a Estrada Velha do Aeroporto e daí para a estação Mussurunga, através da Rua Eurico da Costa Coutinho;
- Implantação de Via de Cargas segregada, para atender às pedreiras Carangi, Aratu e Limoeiro (EBRAE), está já no município de Simões Filho;
- Implantação de ciclovias ao longo das vias estruturantes, inclusive interligando a CEASA ao bairro de São Cristóvão, onde o sistema cicloviário deverá se conectar com o projetado “Circuito do Trabalhador”, do projeto “Cidade de Bicicleta” (CONDER);
- Definição de um Zoneamento Urbano, pactuado com a população através de processo participativo, que compatibilize necessidades de expansão urbana com as necessidades de proteção e preservação dos recursos naturais;
- Definição das áreas de expansão no entorno do viário estruturante, de modo a apropriar os benefícios da infraestrutura disponível e estabelecer um equilíbrio entre áreas de expansão urbana e áreas de proteção ambiental, que resulte num cenário urbano com identidade própria, uma imagem urbana marcada e valorizada pela proximidade do verde;
- Modelagem, com base no estudo e discussão com a população de alternativas de adensamento e composição volumétrica dos cenários futuros;
- Definição das possibilidades de ocupação e adensamento em função das necessidades de preservação patrimônio ambiental da área para o conjunto da Cidade;
- Criação de ZEIS, de modo a garantir os espaços vitais e a permanência das comunidades tradicionais na área, com as devidas salvaguardas ambientais;
- Implementação do processo de regularização fundiária para estabelecer a segurança da posse e viabilizar o acesso à terra urbanizada;
- Reurbanização das áreas de ZEIS, inclusive com o reparcelamento dos vazios urbanizáveis, dotando-as de equipamentos e infraestruturas urbanas adequadas para a promoção da qualidade de vida dos seus habitantes, integrando-as assim ao tecido urbano da “cidade formal”;
- Definição dos limites da área denominada de Corredor Especial Ipitanga – CDI previsto no PDDU e de seus usos prioritários, que deverão ser mistos, destinados ao setor de serviços e de pequena indústria de produção limpa;
- Restrição do licenciamento de implantação de habitação nas áreas de uso misto a sotavento do Aterro Sanitário, sob a influência das emissões atmosféricas incômodas e poluentes deste, enquanto não for desativado, remediado e recuperado para usos não poluentes;
- Definição de área de preservação e reflorestamento dos sítios e chácaras que contornam o Aterro Sanitário, para amenizar os negativos impactos paisagísticos e das emissões atmosféricas incômodas e poluentes deste sobre o entorno;
- Implantação de ciclovia ao longo do limite perimetral do Parque Metropolitano do Ipitanga, servindo com via de monitoramento permanente e integrando os “Portais do Parque”;
- Implantação dos “Portais do Parque”, que consistem em espaços públicos localizados estrategicamente nos pontos de contato com as comunidades do

URBANÍSTICO	
	entorno, qualificados como praças de convivência dotadas de equipamentos de lazer e de estruturas de apoio e monitoramento do Parque; • Utilização do Parque e demais espaços verdes, como elementos de referência para a educação ambiental e discussão das formas de percepção social da natureza; • Implantação de sistemas de drenagem que protejam as represas das contribuições provenientes das áreas ocupadas no seu entorno, a expensas dos responsáveis pelos empreendimentos que aí se implantaram; • Proibição de qualquer nova ocupação no entorno das represas; • Constituição de um Grupo de Trabalho com representação do Estado e das Prefeituras de Salvador e Simões Filho e da EMBASA, para tratar da institucionalização do “Parque Metropolitano do Ipitanga”; • Constituição de um Grupo de Trabalho com representação do Estado e das Prefeituras de Salvador, de Lauro de Freitas e de Camaçari para a discussão e pactuação das propostas de mobilidade e integração metropolitana e especialmente da alternativa para o futuro Sistema Metropolitano de Tratamento de Resíduos Sólidos, em substituição ao atual Aterro Sanitário Metropolitano; • Constituição de um fórum permanente para interação da comunidade com a Administração Regional (Prefeitura de Bairro) de modo a permitir o monitoramento das ações do poder público e o encaminhamento e discussão das propostas, sugestões e reivindicações da comunidade; • Disponibilização, por parte da Administração Municipal, de um sistema público de informações georreferenciadas e de canais de interação, através da Internet.
Projetos	<u>Projeto de Urbanização das Comunidades e seus espaços de identidade</u> <i>Descrição</i> Dotar as comunidades da infraestrutura básica necessárias para o seu desenvolvimento, essencialmente de saneamento básico, espaços de convivência, espaços para serviços, mobilidade e acessibilidade. <i>Objetivos</i> • Disponibilidade de água potável nas residências e unidades de uso; • Implantação de soluções completas para o sistema de esgotamento sanitário; • Implantação de sistema viário adequado para a mobilidade e acessibilidade; e • Definição de espaços para implantação de equipamentos. <i>Ações</i> Ação 1 – Implantação rede de abastecimento e distribuição de água potável; Ação 2 – Implantação sistema de esgotamento sanitário; Ação 3 – Requalificação com pavimentação, drenagem e complementação do viário; <i>Estratégia de monitoramento com indicadores</i> Monitoramento da quantidade de residências e unidades produtivas atendidas com os serviços básicos, de acordo com os indicadores definidos para cada disciplina nos seus projetos específicos. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação destes projetos deverá ser concomitante ao início das atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

SOCIOECONÔMICO	
Apoio ao Empreendedorismo Local	
Objetivos	Objetivo Geral: - Apoiar e estimular as atividades que fortaleçam o empreendedorismo local. Objetivos Específicos: - Realizar Grupos de Discussão com pessoas das comunidades para levantar possíveis estratégias e ações que fomentem o empreendedorismo local; e - Sugerir parcerias e estimular a realização de cursos que contribuam para apoiar as iniciativas da população local.
Diretrizes Gerais	Fortalecimento de iniciativas produtivas e do empreendedorismo local.
Diretrizes Específicas	- Discussões com os públicos identificados buscando assinalar as vocações e formas de fortalecimento e estímulo a atividade produtiva da população; e - Levantamento de cursos de formação disponíveis e de organizações que possam atuar na formação de jovens e capacitação de adultos.
Projetos	<u>Fortalecimento de Iniciativas Produtivas e do Empreendedorismo Local</u> <i>Descrição</i> Este projeto tem por objetivo estimular as atividades que fortaleçam o empreendedorismo local. Para tanto, envolverá dois momentos específicos. No primeiro, através da realização de grupos de discussão, buscará mapear os potenciais e vocações econômicas da população local, além das expectativas, prioridades e demandas da população no que tange a essa questão. Esse primeiro momento permitirá a realização de um planejamento mais específico e adaptado às questões locais. De posse, portanto, desses resultados, será realizado um planejamento específico sobre as parcerias que podem ser firmadas no que se refere à capacitação da população local, em termos de apoio às iniciativas produtivas locais e à qualificação profissional. <i>Objetivos</i> - Produzir um diagnóstico sobre potenciais e vocações econômicas locais; - Identificar expectativas, prioridades e demandas da população em relação à qualificação e requalificação; - Elaborar uma carta de parceiros para implementação de cursos de capacitação; e - Estimular a realização de cursos de capacitação adequados à realidade local <i>Linhas de Ação</i> Ação 1: realização de um mínimo de três grupos de discussão com pessoas das comunidades para identificação das vocações econômicas locais e suas expectativas, prioridades e demandas no campo da qualificação e requalificação profissional e empreendedorismo; e Ação 2: Após os resultados dos grupos realizados, sugerir parcerias e estimular a realização de cursos de capacitação que contribuam para apoiar as iniciativas da população local. <i>Estratégia de monitoramento</i> - Relatório sobre os potenciais e vocações econômicas, demandas e expectativas da comunidade; - Carta de parceiros para a implementação de cursos de capacitação; - Realização de cursos de capacitação e de qualificação e requalificação profissional; e - Análise das condições de vida da população através da renda familiar com base nos dados do IBGE. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Incentivo e Resgate de Manifestações culturais	
Objetivos	Objetivo geral: - Fortalecer e preservar as manifestações culturais presentes na área do Vetor Ipitanga. Objetivos específicos: - Incentivar as manifestações culturais locais; - Resgatar antigas manifestações culturais locais; e - Contribuir para a difusão da cultura local.
Diretrizes Gerais	Apoio às expressões artísticas, religiosas, culinárias, artesanais e mitológicas tradicionais.
Diretrizes Específicas	- Elaboração de um diagnóstico específico sobre as manifestações culturais locais existentes hoje e as manifestações perdidas com o tempo, para a produção de um catálogo cultural. Esse diagnóstico deve incluir também um estudo sobre os grupos e instituições culturais locais, suas dificuldades e necessidades; - Apoio a grupos e instituições culturais responsáveis pela manutenção de manifestações ainda presentes; - Apoio ao resgate de manifestações culturais existentes no passado, principalmente através das instituições e escolas locais; e - Implantação de equipamentos culturais polivalentes nas comunidades em Cassange e Boca da Mata.
Projetos	<u>Diagnóstico da Cultura Local</u> <i>Descrição</i> Considerando que no primeiro diagnóstico elaborado sobre o tema houve uma contradição entre o discurso dos entrevistados e os discursos das lideranças ouvidas nas oficinas sobre a existência de manifestações culturais tradicionais na região - enquanto a população não identificou uma forte identidade cultural local, as lideranças citaram a influência da origem étnico-racial como criadora de importantes manifestações culturais -, este diagnóstico tem por objetivo central identificar em detalhes as manifestações culturais (artísticas, religiosas, míticas, culinárias e artesanais) locais ainda existentes e aquelas que deixaram de existir. Além disso, tem como objetivo, também, identificar os grupos e instituições responsáveis pela manutenção dessas manifestações, avaliando as suas necessidades e dificuldades. Deve ser desenvolvido um estudo etnográfico que aprofunde o diagnóstico da práticas cotidianas da população. <i>Objetivos</i> - Identificar e caracterizar as manifestações culturais existentes na área de maneira mais detalhada; - Identificar e caracterizar as manifestações culturais do passado que deixaram de existir; - Identificar os grupos e instituições locais vinculadas à cultura; e - Identificar as dificuldades e necessidades dos grupos e instituições vinculados à cultura no que se refere à produção cultural. <i>Ações</i> Ação 1 - Resgate da História Oral; Ação 2 - Catálogo das manifestações culturais do passado e do presente; Ação 3 - Diagnóstico das dificuldades das Organizações Sociais Culturais; <i>Estratégia de monitoramento</i> Catálogo de Manifestações e Grupos Culturais.

Incentivo e Resgate de Manifestações culturais	
	<i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga. <u>Apoio aos Grupos e Instituições Culturais</u> <i>Descrição</i> Uma vez identificadas as características, dificuldades e necessidades dos grupos e instituições vinculados à produção e promoção da cultura, este projeto tem por objetivo central buscar apoiá-los das mais diversas formas, através da realização de oficinas de capacitação sobre as políticas públicas e editais de cultura, oficinas de produção de projetos para captação de financiamento, oficinas para a criação de rádio comunitária etc. <i>Objetivos</i> • Apoiar os grupos e instituições culturais para produção e difusão cultural; e • Realizar de oficinas de capacitação para lideranças. <i>Ações</i> Ação 1 - Realização de oficinas de capacitação sobre as políticas públicas de cultura, produção de projetos de financiamento, oficinas para a criação de rádio comunitária, entre outras. <i>Estratégia de monitoramento</i> Realização das oficinas. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser anterior às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga. <u>Difusão da Cultura em Escala Local</u> <i>Descrição</i> A contradição existente entre o discurso das lideranças e da população em geral expressa a perspectiva de que, mesmo vivendo no lugar, nem todos os moradores conhecem a sua história e suas manifestações culturais tradicionais. Neste sentido, este projeto pretende produzir materiais e criar os meios necessários para a divulgação da cultura local entre seus próprios moradores. <i>Objetivos</i> • Ampliar o conhecimento da população local sobre a história do lugar e sua cultura; • Produzir cartilhas e outros meios de difusão da cultura local; e • Promover maiores contatos entre as escolas da região e os grupos e instituições culturais. <i>Ações</i> Ação 1 - Produção de cartilha sobre a história e cultura local para divulgação nas escolas e divulgação mais ampla através das organizações da sociedade civil.

Incentivo e Resgate de Manifestações culturais	
	<i>Estratégia de monitoramento</i> Cartilha sobre a história e cultura local <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga. <u>Estudos Urbanísticos para a Construção de Equipamentos Culturais</u> <i>Descrição</i> Conforme já diagnosticado, uma das dificuldades para a promoção de atividades culturais na região é o déficit de equipamentos urbanos adequados, como praças, anfiteatros, entre outros. Portanto, este projeto acena com a necessidade de que haja estudos urbanísticos e projetos para a construção de equipamentos polivalentes que possam ser utilizados também para fins culturais e de lazer. <i>Objetivos</i> • Identificar áreas adequadas para a instalação de equipamentos multifuncionais, com potenciais de uso cultural; • Encontrar parcerias e construir equipamentos multifuncionais, com potenciais de uso cultural; e • Definir modelo de gestão dos equipamentos. <i>Ações</i> Ação 1 - Estudos de viabilidade para a construção dos equipamentos; Ação 2 - Construção dos equipamentos; Ação 3 – Definição do modelo de gestão com pactuações formais entre os agentes responsáveis e o Estado; e Ação 4 - Sensibilização da comunidade para o uso dos equipamentos. <i>Estratégia de monitoramento</i> • Acompanhamento do funcionamento do equipamentos e relatórios de gestão. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Ações de Fortalecimento da Organização social	
Objetivos	Objetivo geral: - Promover ações de fortalecimento da organização social das localidades. Objetivos específicos: - Fortalecer o processo de organização social; e - Capacitar as entidades a atuar na sociedade civil, sobretudo, pensando maneiras de melhorar a qualidade de vida e bem-estar nas comunidades.
Diretrizes Gerais	Contribuição na consolidação da democracia e dos instrumentos de participação da sociedade civil, enquanto forma de “legitimação” política. Neste sentido, o fortalecimento da organização social perpassa pelo reconhecimento, articulação e capacitação das lideranças e entidades.
Diretrizes Específicas	- Criação de uma Rede de Articulação Social das Comunidades Vetor Ipitanga; - Capacitação das entidades no que se refere a: i) educação política e cidadania; ii) regularização político- jurídica das entidades; iii) reavaliação da missão e responsabilidade social; iv) Plano de Metas e Atuação; v) captação de recursos e formulação de projetos sociais. - Capacitação das entidades no que se refere a: i) política urbana e ii) política de meio ambiente.
Projetos	<u>Realização de Seminários de formação Política</u> <i>Descrição</i> Realização de Seminário com lideranças locais voltados para capacitação em termos de educação política e cidadania. <i>Objetivos</i> - Ampliar a educação política; e - Instrumentalizar as organizações. <i>Ações</i> Ação 1 – Promover seminários para discussão de educação política e cidadania; Ação 2 – Promover oficinas de capacitação para instrumentalização político-jurídica das entidades; Ação 3 – Estimular a criação da Rede de Articulação Social do Vetor Ipitanga; Ação 4 - Promover oficinas de capacitação para acompanhamento da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga; Ação 5 – Implementação do Plano de Educação Ambiental. <i>Estratégia de monitoramento</i> Realização dos seminários e oficinas; e Institucionalização da Rede de Articulação Social do Vetor Ipitanga. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Ações de Fortalecimento da Organização social

Realização de oficinas de capacitação em desenvolvimento de programas e captação de recursos

Descrição

Realização de oficinas com lideranças locais, voltadas para a capacitação dos agentes para captação de recursos e desenvolvimento de projetos do interesse da comunidade.

Objetivos

- Instrumentalizar as organizações da sociedade no desenvolvimento de projetos e na captação de recursos.

Ações

Ação 1 – Realização de oficinas para capacitação no desenvolvimento de projetos e captação de recursos.

Estratégia de monitoramento

Realização das oficinas.

Cronograma de implementação

A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Assessoria técnico e jurídica para as organizações sociais existentes

Descrição

Desenvolvimento de consultorias na área Jurídica voltadas para regulamentação e regularização das organizações de forma a permitir que estas possam atuar junto a programas governamentais.

Objetivos

- Capacitar as lideranças e membros das organizações para as adequação jurídicas necessárias a sua atuação junto a programas governamentais;
- Instrumentalizar os participantes das organizações a respeito da legislação trabalhista e no que diz respeito aos idosos, as mulheres, crianças e aos adolescentes;
- Instrumentalizar os participantes das organizações a respeito da legislação urbanística e ambiental.

Ações

Ação 1 – Realização de oficinas de capacitação jurídica; e

Ação 2 – Acompanhamento jurídico mensal durante o período de um ano para a garantia da instrumentalização.

Estratégia de monitoramento

- Realização das oficinas; e
- Relatório mensal do acompanhamento jurídico às organizações.

Cronograma de implementação

A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Políticas e Ações de fortalecimento da Segurança	
Objetivos	Objetivo Geral: - Promover ações de segurança concatenadas na participação social e cidadania. Objetivos específicos: - Diminuir a violência e ampliar a sensação de segurança baseada na ampliação da participação e da articulação política local; e - Estimular a criação de um Fórum Comunitário de Segurança.
Diretrizes Gerais	Por se tratar de uma política pública, tais diretrizes assumem um caráter de sugestão, pois dependem da articulação de ações governamentais relacionadas aos objetivos deste Plano. Neste sentido, algumas ações propostas mantém relação com as agendas governamentais planejadas pelas diferentes esferas, compreendendo que a melhoria da segurança não se limita a políticas restritas ao policiamento, mas envolve educação, cultura e lazer (inclusão social) etc., ou seja, ações que respondem a promoção da cidadania.
Diretrizes Específicas	- Criação de um Fórum Comunitário de Segurança (FCS), articulando a participação das comunidades, empresas, líderes, igrejas, etc., buscando ações voltadas para a melhoria da segurança nas áreas analisadas pelo Vetor Ipitanga; e - Capacitação de Jovens entre 10 e 16 anos em cursos voltados à promoção da cidadania e educação política.
Projetos	<u>Criação de um Fórum Comunitário de Segurança (FCS)</u> <i>Descrição</i> Este projeto tem como objetivo a criação de um espaço público voltado para debater formas e ações de melhoria da segurança na região, partindo de ações que envolvam a mobilização da sociedade e, sobretudo, das instâncias governamentais. <i>Objetivos</i> - Mobilizar a população na articulação de políticas públicas e ações voltadas a melhoria da segurança pública e comunitária na região; e - Fortalecer a participação social na medida em que se valoriza o processo deliberativo de engajamento social e político. <i>Ações</i> Ação 1 – Mapeamento e mobilização de lideranças e demais participantes engajados na criação do Fórum; Ação 2 - Realização de uma reunião preparatória e definição de uma Comissão Executiva Provisória (CEP) que deve realizar as tarefas para a primeira Reunião do Fórum; e Ação 3 - Realização do Fórum e aprovação das Diretrizes de Atuação do Fórum e Carta de Princípios. <i>Estratégia de monitoramento</i> Realização do Fórum; e Avaliação do nível de mobilização das comunidades e entidades instaladas na região. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Políticas e Ações de fortalecimento da Segurança**Capacitação de Jovens entre 12 e 18 anos em cursos voltados à promoção da cidadania e educação política***Descrição*

Este projeto consiste na realização de Cursos voltados à Promoção da Cidadania e Educação Política, de forma a promover a criação de lideranças sociais jovens enquanto articuladores sociais diretamente relacionados ao processo de consolidação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Objetivos

- Promover a capacitação de jovens no que se refere às noções básicas de cidadania e Educação Política; e
- Realizar a articulação destes jovens entre eles e com as demais lideranças das localidades, sobretudo no que se refere ao processo de consolidação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Ações

Ação 1 - Buscar apoio, organizar e selecionar 35 jovens participantes do curso a ocorrer em quatro finais de semana (periodicidade quinzenal); e

Ação 2 - Realizar visita técnica à Assembleia Legislativa da Bahia (ALBA) e entregar uma Carta (Tema: Segurança e Cidadania) aos Deputados Estaduais como resultado final do Curso.

Estratégia de monitoramento

Realização do curso e visita a ALBA.

Cronograma de implementação

A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Readequação dos Serviços de Saúde	
Objetivos	Objetivo geral: • Ampliar e aperfeiçoar os serviços de saúde da região. Objetivos específicos: • Ampliar a cobertura da Estratégia de Saúde da Família; • Capacitar a população sobre o sistema público de saúde e a rede de assistência local.
Diretrizes Gerais	Como se trata de uma política pública, esta diretriz se constituiu como uma sugestão à Prefeitura Municipal de Salvador para que amplie e aperfeiçoe os serviços de saúde prestados à população do Vetor Ipitanga. Além disso, propõe a confecção de uma cartilha com informações à população local sobre os postos de saúde situados na região do entorno e a área de abrangência dos seus atendimentos.
Diretrizes Específicas	• Ampliação das equipes de saúde da família da Unidade de Saúde da Família Nova Esperança; • Implementação de Unidade de Saúde da Família na região de Cassange; e • Capacitação da população local sobre as unidades de saúde existentes na região e suas áreas de abrangência.
Projetos	<u>Capacitação da população local sobre as unidades de saúde existentes na região e suas áreas de abrangência</u> <i>Descrição</i> Este projeto tem por objetivo principal produzir uma cartilha que contribua para a orientação da população local sobre as políticas públicas de saúde, a localização dos principais postos de saúde e hospitais e seus deveres e direitos enquanto usuários dos serviços públicos de saúde. Ademais, tem por objetivo orientar a população sobre as áreas de abrangência/atendimento de cada um desses estabelecimentos para que isso possa orientá-la no momento em que necessitarem ter acesso aos serviços públicos de saúde. <i>Objetivos</i> • Orientar e capacitar a população quanto aos seus direitos e deveres enquanto usuários dos serviços públicos de saúde; e • Orientar a população sobre qual unidade de saúde recorrer em função das diversas necessidades. <i>Ações</i> Ação 1 - Produzir e difundir uma cartilha sobre as políticas públicas de saúde, a localização dos principais estabelecimentos de saúde da região e sua área de abrangência. <i>Estratégia de monitoramento</i> Cartilha sobre as Políticas Públicas de Saúde. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ser paralela às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

AMBIENTAL	
Objetivos	Objetivo geral: - Promover a conservação, preservação e recuperação dos ecossistemas afetados pelo avanço da urbanização na região do Vetor Ipitanga. Objetivos específicos: - Promover a conservação e preservação de áreas de interesse ecológico e ambiental significativas; - Promover a recuperação de áreas degradadas em Áreas de Preservação Permanente (APP); e - Estabelecer critérios urbanísticos para preservar a qualidade da água dos reservatórios das represas Ipitanga I, II e III.
Diretrizes Gerais	- Recuperação de áreas degradadas inseridas na faixa de APP de 100m, estabelecida para os reservatórios das represas Ipitanga I, II e III; - Restrição ao uso e ocupação do solo na faixa de APP de 100m dos reservatórios das represas Ipitanga I, II e III; - Restrição ao uso e ocupação do solo no maciço florestal principal, bem como em seu entorno; - Preservação dos mananciais contribuintes das represas Ipitanga I, II e III.
Diretrizes Específicas	- Criação do Parque Metropolitano do Ipitanga com zona de proteção integral correspondente à faixa de APP, das represas de Ipitanga I, II e III, bem como do maciço florestal inserido na região nuclear o Vetor Ipitanga; - Desapropriação e reassentamento de população residente em áreas de APP; - Recuperação das APPs das represas com a recomposição da vegetação; - Implantação de estruturas de apoio do Parque Metropolitano do Ipitanga, em áreas propensas a ocorrência de ocupações irregulares, a fim de conter o avanço sobre a área do Parque; - Adoção de critérios rígidos quanto à implantação de empreendimentos com elevado potencial poluidor ou que possam atrair grandes contingentes populacionais; - Vedar a ampliação do Aterro Metropolitano Centro considerando a mudança de enquadramento da área como urbana e o adensamento previsto para a área; - Realização de estudos de alternativas locais para um novo aterro sanitário para os municípios atendidos pelo Aterro Metropolitano Centro; - Restrição quanto a ampliação das áreas de exploração mineral; - Promoção de melhorias na infraestrutura de saneamento básico.
Projetos	<u>Projeto do Parque do Ipitanga</u> <i>Descrição</i> O discurso técnico-ambiental tem ressaltado a importância ecológica dos remanescentes florestais da região do Vetor Ipitanga. Neste contexto, surge a necessidade de criação de uma área protegida, o “Parque do Ipitanga”, a qual abriga os principais remanescentes florestais do município de Salvador, assim como os vários mananciais da bacia hidráulica do rio Ipitanga. Os remanescentes florestais mais centrais dessa região apresentam importante função de suporte e abrigo para as espécies da fauna e flora locais, cada vez mais ameaçados pelo crescimento urbano. Trata-se, portanto, de uma região estratégica para uma proposta de sustentabilidade para a RMS. Neste contexto, é fundamental a criação e consolidação de uma área protegida de forma integral, conforme é deliberado para as Unidades de Conservação da categoria Reserva Biológica. Tal categorização se justifica pela importância desta área como parte da

AMBIENTAL

zona de proteção de mananciais da Região Metropolitana de Salvador. Além disso, esta área mostra-se como estratégica para minimizar os efeitos da fragmentação ambiental da zona urbana do município de Salvador, possibilitando o fluxo gênico de espécies da fauna e flora periurbana, ao longo do gradiente florestal.

Objetivos

- Criação de Unidade de Conservação de proteção integral na APP dos reservatórios de Ipitanga e no maciço florestal central da região do Vetor Ipitanga;
- Criação de áreas de uso sustentável associadas ao Parque do Ipitanga; e
- Proteção dos mananciais da bacia hidráulica das represas Ipitanga I, II e III;

Ações

Ação 1 – Realizar estudo para delimitação dos marcos legais da poligonal do Parque do Ipitanga;

Ação 2 – Estabelecer as diretrizes de uso para cada zona específica do Parque; e

Ação 3 – Fornecer os subsídios necessários para a implementação do Parque Metropolitano do Ipitanga.

Estratégia de implementação

- Promover a desapropriação dos imóveis situados na APP dos reservatórios de Ipitanga I, II e III. Para tanto, é necessário avaliar a consolidação de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Salvador, de Simões filho e a Embasa.
- Estabelecer junto aos órgãos ambientais responsáveis por processos de licenciamento de futuros empreendimentos para esta região, a adoção de critérios mais rígidos de concessão ou renovação de licenças ambientais, bem como estabelecer procedimentos voltados para compensação dos possíveis danos causados ao ambiente.

Cronograma de implementação

A implementação deste plano deverá ser anterior às atividades de implantação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Projeto Trilhas Ecológicas do Ipitanga*Descrição*

O ecoturismo é um segmento da atividade turística que se vale da contemplação dos recursos naturais, atuando de forma conjunta com diversas ações de educação ambiental, sendo um ramo crescente do setor de turismo.

Apesar da extrema biodiversidade, o ecoturismo no Brasil ainda é uma atividade pouco explorada que apresenta elevado potencial de crescimento econômico. Neste contexto, a região do Vetor Ipitanga mostra-se propensa ao desenvolvimento de tal atividade, o que será fundamental para consolidação de uma postura sustentável e de conservação dos recursos naturais locais.

Objetivos

- Definir locais propícios ao desenvolvimento de atividades de ecoturismo;
- Definir roteiros e implementar trilhas ecológicas em áreas de significativa riqueza natural;
- Identificar locais propícios à instalação de estruturas de suporte ao desenvolvimento de atividades de ecoturismo;

AMBIENTAL	
	• Mobilizar e conscientizar a população local em relação aos benefícios e oportunidades decorrentes do desenvolvimento de atividades de ecoturismo; e • Desenvolver atividades de educação ambiental junto às comunidades locais. <i>Ações</i> Ação 1 - Promover a estruturação da área de interesse para conservação de forma a possibilitar o desenvolvimento da atividade de ecoturismo; Ação 2 - Desenvolver atividades correlatas ao Plano de Educação Ambiental para a região do Vetor Ipitanga; e Ação 3 - Estudar mecanismos de divulgação das potencialidades ecoturísticas da região em questão, de modo a atrair um contingente de adeptos desta prática. <i>Estratégia de implementação</i> Para implementação deste projeto será necessário realizar um estudo de viabilidade das áreas com representativa riqueza natural e cênica. Com base neste inventário, será possível definir áreas e estruturas necessárias para consolidação desta atividade, tais como trilhas, quiosques e segurança. Também será necessário desenvolver cursos de capacitação, junto à comunidade local, voltados para a temática do projeto, tais como: i) Formação de Guias de Ecoturismo; ii) Empreendedorismo no Setor Turístico; e iii) Gestão Ambiental aplicada ao Ecoturismo. Associada a tais atividades, também serão desenvolvidas ações de educação ambiental junto à população local, a fim de promover a conscientização ambiental, ressaltando a importância da conservação ambiental e os benefícios econômicos desta mudança de postura. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste projeto deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

SANEAMENTO	
Objetivos	Objetivo Geral: - Garantir, a todos os moradores da área de estudo, o acesso aos serviços públicos de saneamento básico, sem prejuízo da adequação às características locais, socioeconômicas, ambientais e da saúde pública. Objetivos Específicos: - Promover a cobertura da população com instalação domiciliar de água e esgoto; - Atender a toda a população com água em quantidade e de boa qualidade físico-química e bacteriológica; - Adotar medidas de coleta e disposição adequada dos esgotos sanitários da população; - Adotar medidas de coleta e disposição adequada dos resíduos sólidos gerados pela população; - Adotar medidas e tecnologias para a minimização da geração de esgotos e resíduos sólidos; - Dotar a área de abrangência do estudo com sistemas de drenagem de águas pluviais projetados, respeitando ao máximo o escoamento natural, privilegiando alternativas que possibilitem a infiltração no solo das águas pluviais e captações mais superficiais; - Adotar medidas para evitar os alagamentos; - Adotar medidas de controle rigorosas para manejo dos resíduos sólidos do Aterro Metropolitano Centro; - Realizar as atividades de operação e manutenção adequada dos sistemas de saneamento básico implantados; - Realizar as atividades necessárias para o controle ambiental de vetores e reservatórios transmissores de doenças; - Promover atividades de educação sanitária e ambiental; e - Criar instâncias de participação e controle social para o planejamento, acompanhamento e avaliação dos projetos e planos de saneamento básico.
Diretrizes Gerais	- Integração dos planos, programas e projetos, existentes, de saneamento, meio ambiente, habitação, uso e ocupação do solo; - Implementação de projetos de saneamento básico apropriados à realidade local, socioeconômica, cultural e ambiental; - Planejamento e execução dos projetos e obras de saneamento de acordo com as normas relativas à proteção ao meio ambiente e à saúde pública, cabendo aos órgãos e entidades por elas responsáveis o licenciamento, fiscalização e controle dessas ações, obras e serviços, nos termos de sua competência legal; - Adoção de indicadores e parâmetros sanitários e epidemiológicos e do nível de vida da população como norteadores das ações de saneamento; - Promoção de programas de educação ambiental e sanitária; e - Adoção de mecanismos transparentes e democráticos de acompanhamento e de avaliação que possibilitem o envolvimento e o controle social no processo de construção dos projetos e planos de saneamento.
Diretrizes Específicas	- Implementação do sistema de abastecimento de água na área, considerando a possibilidade da utilização das represas Ipitanga I, II e III como manancial captador; - Implantação e operação de sistemas de esgotamento sanitário com tecnologias apropriadas que contribuam para a melhoria da qualidade de vida e para a qualidade ambiental; - Implementação do saneamento básico na área, integrando aos projetos em curso a cargo da EMBASA e da Conder; - Participação da população no planejamento e concepção dos sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário e no acompanhamento da implantação, operação e manutenção dos mesmos;

SANEAMENTO	
	• Adoção de tecnologias apropriadas à capacidade de pagamento da população local; • Recuperação da qualidade da água dos mananciais contribuintes das represas Ipitanga I, II e III; • Implementação de medidas de controle rigorosas de manejo dos resíduos sólidos do Aterro Metropolitano Centro; e • Manejo das águas pluviais de forma a garantir a preservação (ao máximo) da rede de escoamento natural e a manutenção das áreas de preservação permanente ou sua recuperação e, também, permitir as áreas de recarga de aquíferos e o aproveitamento para consumo doméstico em usos não potáveis.
Projetos	<u>Projeto das Redes Secundárias de Distribuição do Sistema de Abastecimento de Água (SAA)</u> <i>Descrição</i> Um projeto de engenharia deve apresentar os elementos e informações necessárias e suficientes para que a obra seja executada com segurança, funcionalidade, adequação, facilidade de construção, conservação e operação, durabilidade dos componentes e, principalmente, a possibilidade do emprego de mão-de-obra, material, matérias-primas e tecnologias existentes no local (BRASIL, 2008). O projeto em questão detalhará a parte do sistema de abastecimento formada de tubulações e estruturas, destinadas a colocar água potável à disposição dos consumidores, de forma contínua, em quantidade, qualidade, e pressão adequada. <i>Objetivos</i> • Promover a cobertura da população com instalação domiciliar de água; e • Disponibilizar água a população, de forma contínua, em quantidade e com qualidade. <i>Ações</i> Ação 1 – Delimitação da área a ser atendida; Ação 2 – Estudo demográfico da área a ser atendida; Ação 3 – Levantamento Topográfico da área a ser atendida; Ação 4 – Elaboração do estudo de concepção do Projeto (Estudos das zonas de pressão, Estudos de setorização e Traçado da rede de distribuição); Ação 5 – Elaboração de Estudo Ambiental do Projeto (Avaliação dos impactos ambientais e sociais da intervenção, as medidas mitigadoras e compensatórias para minimização ou maximização dos impactos identificados; Fornecimento da documentação técnica necessária ao processo de licenciamento ambiental; e Identificação e elaboração dos planos e programas necessários para minimização dos impactos); Ação 6 – Elaboração do Projeto Básico; e Ação 7 – Elaboração do Projeto Executivo. <i>Estratégia de monitoramento</i> O monitoramento será realizado através do acompanhamento da execução do Projeto das Redes Secundárias de Distribuição do Sistema de Abastecimento de Água (SAA), observando os seguintes indicadores: - Extensão de rede de água; - População atendida com abastecimento de água; - Consumo médio de água <i>per capita</i>; - Número de economias atingidas por intermitência; e - Quantidade de amostras de água tratada (coletadas em pontos da rede de distribuição) analisadas para aferição de coliformes termotolerantes, com resultados fora do padrão.

SANEAMENTO*Cronograma de implementação*

A implementação deste projeto deverá ser concomitante ao início das atividades de implantação do Projeto de Ampliação e Melhoria Operacional do Setor de Abastecimento do Reservatório R23 do SIAA de Salvador.

Projeto do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES)*Descrição*

O projeto de sistema de esgotamento sanitário deverá apresentar o conjunto de elementos necessários e suficientes, com precisão adequada, para caracterizar a obra e o serviço, que assegurem a viabilidade do empreendimento e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução.

Conforme Sobrinho e Tsutiya (2000), os sistemas de esgotamento sanitário devem ser projetados para um horizonte de projeto de 20 (vinte) anos e devem ser justificados em casos excepcionais. Segundo Rodrigues (2006), este período é geralmente subdividido em etapas de projeto conforme a vida útil das estruturas e dos equipamentos, as condições de financiamento da obra, a flexibilidade para futuras ampliações do sistema, entre outros fatores preponderantes.

Objetivos

- Promover a cobertura da população com instalação domiciliar de esgoto; e
- Coletar e dispor corretamente os esgotos sanitários da população;

Ações

Ação 1 – Delimitação da área a ser atendida;

Ação 2 – Estudo demográfico da área a ser atendida;

Ação 3 – Levantamento Topográfico da área a ser atendida;

Ação 4 – Elaboração dos estudos de concepção do Projeto (obtenção de dados e informações, definição das premissas básicas, elaboração de alternativas e definição da alternativa);

Ação 5 – Elaboração do estudo ambiental do Projeto (Avaliação dos impactos ambientais e sociais da intervenção, as medidas mitigadoras e compensatórias para minimização ou maximização dos impactos identificados; Fornecimento da documentação técnica necessária ao processo de licenciamento ambiental; e Identificação e elaboração dos planos e programas necessários para minimização dos impactos);

Ação 6 – Elaboração do Projeto Básico; e

Ação 7 – Elaboração do Projeto Executivo.

Estratégia de monitoramento

O monitoramento será realizado através do acompanhamento da execução do Projeto Executivo do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES), observando os seguintes indicadores:

- Extensão de rede de esgoto;
- População atendida com esgotamento sanitário;
- Volume de esgoto coletado e tratado; e
- Avaliação da eficiência do sistema de tratamento (análise do efluente tratado e do corpo receptor).

Cronograma de implementação

A implementação deste projeto deverá ocorrer em paralelo a implantação do Projeto

SANEAMENTO

das Redes Secundárias de Distribuição do Sistema de Abastecimento de Água (SAA).

Projeto de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais*Descrição*

O crescente processo de urbanização ocorrido nas cidades brasileiras ao longo das últimas décadas, dentre as quais insere-se Salvador, é o principal fator responsável pelo agravamento dos problemas relacionados às inundações nas cidades, aumentando a frequência e os níveis das cheias. Isto acontece devido a impermeabilização crescente das bacias hidrográficas e a ocupação inadequada das regiões ribeirinhas aos cursos d'água.

Além disso, a inexistência de Planos Diretores Municipais de Drenagem Urbana que procurem equacionar os problemas de drenagem sob o ponto de vista da bacia hidrográfica, a concepção inadequada da maioria dos projetos de drenagem urbana, e na maioria das vezes a inexistência de sistemas de drenagem e manejo de água pluviais contribuem para o agravamento do problema (SÃO PAULO, 2012).

O sistema de drenagem e manejo de águas pluviais faz parte do conjunto de serviços públicos existentes em uma área urbana, assim como as redes de água, de esgotos sanitários, coleta de resíduos sólidos, além da iluminação pública, pavimentação de ruas, guias e passeios, parques, áreas de lazer, dentre outros.

O Projeto de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais deve estabelecer um conjunto intervenções estruturais e não estruturais entendidas como necessárias a minimizar os impactos que já estão presentes na bacia, considerando-se o risco de projeto adotado e um horizonte de projeto suficientemente longo.

As intervenções estruturais são constituídas por medidas físicas de engenharia destinadas a desviar, deter, reduzir ou escoar com maior rapidez e menores níveis as águas do escoamento superficial direto, evitando assim os danos e interrupções das atividades causadas pelas inundações (SÃO PAULO, 2012).

As intervenções não estruturais não utilizam estruturas que alteram o regime de escoamento das águas do escoamento superficial direto. São representadas por medidas destinadas ao controle do uso e ocupação do solo (nas várzeas e nas bacias) ou à diminuição da vulnerabilidade dos ocupantes das áreas de risco dos efeitos das inundações, entre outras. As medidas não estruturais envolvem, muitas vezes, aspectos de natureza cultural, que podem dificultar sua implantação em curto prazo. A participação da comunidade é indispensável para o sucesso dessas intervenções (SÃO PAULO, 2012).

Objetivos

- Dotar a área de abrangência do estudo com sistemas de drenagem de águas pluviais projetados, respeitando ao máximo o escoamento natural, privilegiando alternativas que possibilitem a infiltração no solo das águas pluviais e captações mais superficiais;
- Reduzir a exposição da população e das habitações ao risco de inundações e alagamentos;
- Preservar as várzeas não urbanizadas numa condição que minimize as interferências com o escoamento das vazões de cheias, com a sua capacidade de armazenamento, com os ecossistemas aquáticos e terrestres de especial importância e com a interface entre as águas superficiais e subterrâneas;
- Minimizar os problemas de erosão e sedimentação;
- Proteger a qualidade ambiental e o bem-estar social; e
- Promover a utilização das várzeas para atividades de lazer e contemplação.

SANEAMENTO

Ações:

Ação 1 – Sistematização de todos os dados e informações básicas que servirão de subsídio para elaboração do projeto (planta da bacia de drenagem, características da faixa de implantação das obras, drenagem lateral; interferências principais e utilidades públicas; condições previstas de desenvolvimento futuro; cobertura vegetal e condições de ocupação da bacia atual e futura; características geológicas da bacia; características geotécnicas e do lençol freático da faixa de implantação das obras; informações sobre chuvas intensas na área da bacia; estudos anteriores; e outras informações);

Ação 2 – Análise das características físicas da bacia (características morfológicas da bacia; características de ocupação e de cobertura vegetal; características geológicas e dos solos da bacia; e avaliação das condições de permeabilidade regionais);

Ação 3 – Realização do estudo hidrológico;

Ação 4 – Concepção de Alternativas (traçado em planta; escolha do tipo de conduto a adotar e seções transversais; e alternativas de arranjo em perfil longitudinal);

Ação 5 – Elaboração do Projeto Hidráulico (critérios de projeto; dimensionamento de seções transversais das obras de canalização; estabelecimento do perfil longitudinal final das obras; características preliminares das singularidades e obras especiais; cálculo de linhas d'água; análise hidráulica e estabelecimento da configuração final das singularidades e obras especiais; projeto hidráulico dos reservatórios de retenção); e

Ação 6 – Elaboração do Projeto Executivo.

Estratégia de monitoramento

O monitoramento será realizado através do acompanhamento da execução do Projeto Executivo de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais, observando os seguintes indicadores:

- Incidência de alagamentos na área;
- Existência de estruturas que compõe o sistema de drenagem (bueiros, boca de lobos, entre outras);
- Cobertura do sistema de drenagem superficial; e
- Cobertura do sistema de drenagem subterrâneo.

Cronograma de implementação

A implementação deste projeto deverá ocorrer durante a implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos

Descrição

O processo de elaboração do Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos deverá provocar a gradual mudança de hábitos e de comportamento da comunidade envolvida. Nesse sentido, o diálogo terá papel estratégico, e será mais eficiente na medida em que atinja a sociedade organizada e as entidades representativas dos segmentos produtivos locais.

Com a responsabilidade compartilhada, diretriz fundamental da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305), todos os cidadãos e cidadãs, assim como as indústrias, o comércio, o setor de serviços e ainda as instâncias do poder público terão uma parte da responsabilidade pelos resíduos sólidos gerados (BRASIL, 2010).

Na elaboração desse plano o poder público deve assumir o papel orientador e provocador desse diálogo com a sociedade, por intermédio de diferentes formas de participação social. Dentre as modalidades de participação e controle social destacam-se as consultas públicas, os grupos de trabalho, os seminários ou outro meio que possibilite a expressão e debate de opiniões individuais ou coletivas.

É importante enfatizar e valorizar sempre dois aspectos indissociáveis do processo de construção do Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos: o

SANEAMENTO	
	conhecimento técnico e o envolvimento participativo da comunidade que será atendida na área de abrangência do Plano. O Plano, conforme previsto na Lei nº 12.305, tem vigência por prazo indeterminado e horizonte de 20 anos, com atualização a cada quatro anos, e deverá contemplar o conteúdo mínimo contido no Art. 14 da citada Lei. <i>Objetivos</i> • Adotar medidas de coleta e disposição adequada dos resíduos sólidos gerados pela população; • Adotar medidas e tecnologias para a minimização da geração de resíduos sólidos; • Adotar medidas de controle rigorosas de manejo dos resíduos sólidos do Aterro Metropolitano Centro; • Estabelecer critérios técnicos de manejo, que permita uma atitude mais sustentável, delineando medidas e alternativas de soluções no Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos; e • Estabelecer medidas que conduzam para a não geração, redução, reutilização, reciclagem, valorização, tratamento e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos. <i>Ações</i> Ação 1 - Estruturação do Plano e Mobilização Social; Ação 2 - Elaboração do Diagnóstico e Cenário Futuro; Ação 3 - Estabelecimento do Plano de Ação (definição das diretrizes, estratégias, das metas e dos recursos necessários); e Ação 4 - Implementação das Ações (definição das agendas). <i>Estratégia de monitoramento</i> A construção do Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos baseada na mobilização e participação social deverá resultar em um pacto em nível local, entre todos os envolvidos para a sua implementação - cada qual com sua responsabilidade. Deste modo, após o término do processo de construção, será necessário instituir agendas de implementação, por grupos de interesse ou tipo de resíduo, contendo as responsabilidades e novas condutas. Os órgãos públicos municipais e estaduais terão suas próprias agendas. É importante que a responsabilidade do poder público na elaboração dessas agendas de continuidade esteja clara para que não haja espaço vazio entre a formalização do Plano e sua efetiva implementação. O monitoramento será realizado através do acompanhamento da execução do Plano de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos observando os seguintes indicadores: - População atendida por serviço de coleta de lixo; - Massa coletada de resíduo sólido doméstico; e - Disposição final dos resíduos sólidos gerados. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste plano deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.
Referências	SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Manual de drenagem e manejo de águas pluviais: aspectos tecnológicos; diretrizes para projetos. São Paulo: SMDU, 2012. 128p. il. v.3 BRASIL. Fundação Nacional de Saúde. Apresentação de projetos de sistemas de esgotamento sanitário. 1ª reimpressão. — Brasília: Funasa, 2008.28 p. _____. Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Diário Oficial da União, Brasília, 03 ago. 2010.

RISCOS	
Objetivos	Objetivo geral: - Promover uma ocupação urbana da área planejada e compatível com a fragilidade do ambiente. Objetivos específicos: - Conservar os mananciais hídricos nas represas de Ipitanga I, II e III; - Prevenir a ocorrência de processos erosivos e movimentos de massa; - Manter a capacidade de escoamento e a drenagem natural das águas pluviais; e - Manter a capacidade de amortecimento de cheias.
Diretrizes Gerais	Conservação, preservação e recuperação ambiental das áreas do entorno dos corpos hídricos, áreas de planície de inundação e terrenos de declividade elevada.
Diretrizes Específicas	- Ocupação condizente com o estabelecido no zoneamento da APA; - Manutenção das Áreas de Preservação Permanente (APP); - Recuperação das áreas degradadas no entorno dos corpos hídricos; - Manutenção das áreas embrejadas e lagoas; - Manutenção da faixa de APP de 100 metros no entorno dos reservatórios de Ipitanga.
Projetos	<u>Planos de Recuperação de Áreas Degradadas nas Áreas de Contribuição dos Reservatórios de Ipitanga</u> <i>Descrição</i> Identificação de áreas degradadas, elaboração e implementação de PRAD para as áreas degradadas pela ocupação irregular, áreas de exploração de areia e arenoso e trechos de vias de acesso sem infraestrutura de drenagem. O PRAD tem como objetivo identificar e caracterizar áreas degradadas em função das ações de ocupação desordenada bem como definir ações a serem adotadas visando a recuperação das mesmas em função do ordenamento da ocupação. Deve ser dada ênfase para o processo de restabelecimento da estabilidade dos terrenos e da cobertura vegetal original, sobretudo nas APPs. Devem ser estabelecidos os parâmetros para recuperação de áreas degradadas na APP dos reservatórios das represas Ipitanga I, II e III, bem como em áreas de risco (áreas sujeitas ao alagamento e deslizamento). As atividades deverão abarcar também as áreas sujeitas a desapropriação para implantação do Parque Metropolitano do Ipitanga. <i>Objetivos</i> - Identificar e caracterizar as áreas degradadas; - Recuperação das APP dos reservatórios das represas Ipitanga I, II e III; - Definir ações de recuperação para as demais áreas degradadas identificadas. <i>Ações</i> Ação 1 – Recuperar as áreas degradadas nas APP dos reservatórios Ipitanga; Ação 2 – Recuperar as áreas degradadas dos mananciais e das áreas de risco. Ação 3 - Recompôr a cobertura vegetal nas áreas que sofreram intervenções, sobretudo nas APPs; Ação 4 - Criar situação propícia ao processo de regeneração natural do ambiente nas áreas de vertentes de declividade elevada e fundo de vales; e Ação 5 - Evitar a instalação de processos de degradação dos solos e situações de instabilidade das decorrentes das atividades de ocupação desordenada. <i>Estratégia de monitoramento</i> O monitoramento consiste na verificação periódica da eficiência das medidas propostas no PRAD e no registro do efeito destas medidas sobre o ambiente, incluindo: - Monitoramento da regeneração da vegetação nativa em áreas degradadas, com

RISCOS

o acompanhando das atividades de replantio. Será considerando como fator de monitoramento a quantidade de mudas plantadas e o percentual de mudas sobreviventes. Também serão avaliados aspectos fitossociológicos como CAP (comprimento à altura do peito), DAP (diâmetro à altura do peito) e altura e densidade de indivíduos.

- Avaliação da fixação da cobertura vegetal em vertentes e taludes; e
- Controle de processos erosivos.

Cronograma de implementação

A implementação deste projeto deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

Plano de Controle de Processo Erosivos e de Assoreamento*Descrição*

Mapeamento e identificação de terrenos com desenvolvimento de processo erosivos difusos e concentrados e trechos de assoreamento de corpos hídricos e áreas embrejadas com a posterior indicação de medidas de controle.

O Plano de Controle de Processos Erosivos (PCPE) tem por objetivo propor ações preventivas e corretivas destinadas a promover o controle dos processos erosivos decorrentes da ocupação desordenada, em especial nos terrenos com declividade elevada e áreas sem sistema adequados de drenagem de águas pluviais, que representam pontos de susceptibilidade e fonte de sedimentos.

O PCPE deve ser orientado para prevenir o surgimento e instalação de processos erosivos bem como remediar processos já instalados, promovendo a recomposição do equilíbrio dos terrenos antropizados, baseado em procedimentos operacionais, recomendações técnicas, medidas de acompanhamento e monitoramento e medidas corretivas.

Objetivos:

- Propor ações preventivas e corretivas destinadas a promover o controle dos processos erosivos.

Ações

Ação 1 - Identificar e caracterizar as áreas críticas para o desenvolvimento de processos erosivos;

Ação 2 - Propor medidas de conservação dos solos e prevenção de processos erosivos;

Ação 3 - Indicar ações e dispositivos para manter a estabilidade dos terrenos e o controle de eventuais processos de erosão.

Estratégia de monitoramento

A eficácia da implantação do Plano de Controle de Processos Erosivos deve ser avaliada a partir da análise e registro de indicadores, função também do tipo de uso previsto: Estes indicadores são:

- Ausência de marcas de erosão superficial;
- Ausência de indicadores de erosão laminar e concentrada em terrenos desnudados;
- Ausência de sedimentos recentes nos fundos de vales; e
- Avaliação da integridade estrutural dos dispositivos de drenagem de águas pluviais.

Cronograma de implementação

A implementação deste projeto deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE	
Objetivos	• Dar prioridade de circulação ao transporte coletivo de passageiros e torná-lo atrativo para fazer frente ao transporte individual; • Promover a segurança no trânsito de forma a garantir a vida e a saúde das pessoas; • Assegurar que as intervenções viárias contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem os modos não motorizados de transporte; • Reduzir a situação de isolamento da área do Vetor Ipitanga, promovendo o deslocamento das pessoas e livre acesso aos serviços de saúde e educação, ao lazer, às oportunidades de trabalho e renda e à aquisição de bens essenciais; • Fazer da mobilidade e da acessibilidade urbana instrumentos de inclusão social e de desenvolvimento da economia local.
Diretrizes Gerais	• Atuação do planejamento, ordenamento e operação logística urbana em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade; • Priorização das intervenções no sistema viário que permitam a estruturação dos corredores de transporte coletivo e do transporte não motorizado; e • Estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos e da melhoria da oferta de infraestrutura e equipamentos.
Diretrizes Específicas	• Eliminação de pontos de descontinuidade viária internos à área e de âmbito municipal e metropolitano, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais; • Atendimento aos usuários do transporte público com garantia de cobertura espacial e temporal; • Criação de espaços adequados e garantia de direitos preferenciais aos pedestres e ciclistas nas intervenções; • Monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução do uso de tecnologias limpas pelos prestadores de serviço de transporte público; e • Priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.
Projetos	<u>Rede Viária Estrutural, com definição da hierarquia, traçado e características funcionais das vias</u> <i>Descrição</i> Trata-se de elaboração de proposta conceitual de uma rede viária atendendo às diretrizes estabelecidas pelo PDDU/2008 de Salvador, e entendendo mobilidade como "... condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" e a acessibilidade como a "... facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor ...", conforme conceitua a Lei nº. 12.587 de 03/01/2012, que Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O território do Vetor Ipitanga, estratégico para o desenvolvimento do Município do Salvador, por ser ainda preservado do processo intensivo de urbanização, enseja no quesito mobilidade/acessibilidade decisões de âmbito institucional que, ao tempo em que garantam o direito de ir e vir, contribuam para preservar sua função na produção de água e seus significativos atributos naturais e culturais, caros à qualidade de vida de quantos nele moram e trabalham. Estratégico, também, como território de fronteira metropolitana, o Vetor Ipitanga requer atenção especial no que tange às funções de interesse comum, entre as quais se incluem os transportes coletivos de passageiros, públicos e privados. <i>Objetivos</i> • Estabelecer limites para o uso e ocupação das áreas de contribuição das represas, visando preservar a qualidade destes mananciais; • Facultar o acesso, com conforto e segurança, de pedestres e veículos às localidades, bem como a circulação de veículos prestadores de serviços essenciais, tais como ambulâncias, de coleta de lixo, escolares etc.; e

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

- Articular o território do Vetor Ipitanga com o seu entorno e, consequentemente, com outras regiões da cidade e com os municípios metropolitanos limítrofes.

Ações

Ação 1 - Reservar faixa de domínio para implantação de vias arteriais que transpõem a área nos sentidos Norte/Sul e Leste/Oeste, com a função de provê-la de corredores estruturais destinados a atender às suas demandas futuras promovidas pelo adensamento populacional e construtivo. Enquanto corredores de transporte coletivo de passageiros, deverão se integrar aos corredores de transporte adjacentes, libertando a área e seus moradores da situação de isolamento em que se encontram na atualidade.

A primeira via tem início na CEASA e articula a CIA/Aeroporto com a Av. Luiz Viana (Paralela) na altura da Estação de Transbordo Mussurunga. Coincide, no seu início, com a Estrada das Pedreiras e depois corre paralela a esta e à Estrada do Fidalgo, num traçado semelhante ao previsto no PDDU.

A segunda via se desenvolve no sentido transversal e liga a CIA/Aeroporto à BR-324, integrando a área, a oeste, com os bairros de Cajazeiras e Palestina.

Ação 2 - Fazer gestão junto à Administração Municipal para que o projeto da Linha Viva seja ajustado, de forma que seu traçado continue acompanhando a faixa de domínio linha de transmissão até seu ponto de conexão com a Via de Contorno de Lauro Freitas, que articulará a Estrada do Coco (BA-099) com a Cia/Aeroporto. Com esta modificação de traçado busca-se evitar ou minimizar custos sociais causados por desapropriações ou deslocamentos de moradores. Salienta-se, também, que o viaduto de conexão entre as citadas vias será deslocado para a área em frente ao conjunto habitacional Bosque das Bromélias. Deve ser sugerido a previsão de sistema de transporte de alta capacidade e articulação de outros modais, inclusive não motorizados, conciliando-os e tornando o projeto incluyente e integrado à vida urbana.

Ação 3 - Projetar um sistema ciclovitário integrado ao sistema de transporte coletivo, que atenda, principalmente, aos deslocamentos para o trabalho e para a escola, mas que também funcione como suporte ao lazer, sobretudo nas áreas de parque onde deverão ser utilizadas para definir limites de ocupação.

Ação 4 - Implantar um novo corredor de transporte de carga pesada, que articulará as pedreiras Aratu e Carangi com a BR-324, liberando a Estrada das Pedreiras para cumprir a sua função de via urbana.

Este novo corredor, além de evitar, em futuro próximo, a ocorrência de conflito entre o fluxo de cargas e o fluxo de pessoas - que será intensificado a partir da ocupação dos empreendimentos habitacionais em construção e projetados ao longo da Estrada das Pedreiras -, terá seu traçado complementado por vias existentes que já funcionam como corredores para o transporte de cargas pesadas, como o da Pedreira Limoeiro.

Implantação de Micro Acessibilidade para a área do Vetor Ipitanga

Descrição

Trata-se da implantação de micro acessibilidade, considerando o tipo de via identificada no Vetor Ipitanga. As intervenções de menor complexidade estão previstas para a via do tipo I, prevendo-se a requalificação das calçadas existentes e ordenamento do mobiliário (ação 01).

As intervenções de maior complexidade estão previstas para as vias do tipo II e III. No primeiro caso não existe calçada e a pavimentação da pista de rolamento necessita de reparos; no segundo, além de não existir calçadas, não há sequer pavimentação na pista de rolamento (ação 2). A implantação de novas calçadas, a partir dos princípios do Desenho Universal, devem assegurar a continuidade do percurso para o pedestre.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE*Objetivo*

- Assegurar a continuidade de percursos por meio da implantação de uma rota acessível na área do Vetor Ipitanga.

*Ações***Ação 01 - Implantar Rota Acessível para vias do tipo I: Via Coletora B**

- Implantar e padronizar a pavimentação das calçadas existentes, implantar piso podotátil e rampas de rebaixamento de meio fio, conforme determinações da ABNT – NBR 9050/04;
- Ordenar o mobiliário urbano existente, observando a faixa de serviço, faixa livre (passeio) e faixa de acesso;
- Requalificar os pontos de ônibus existentes, inclusive em aspectos relacionados à acessibilidade na comunicação e informação, conforme determina a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência/ONU e adequá-los à ABNT – NBR 9050/04;
- Implantar sonorização nos semáforos existentes, atendendo às necessidades das pessoas com deficiência visual.

Ação 02 - Implantar Rota Acessível para vias do tipo II e do tipo III: Estrada das Barreiras e demais vias nas localidades do Vetor Ipitanga.

- Implantar calçadas ao longo das vias existentes, a partir dos princípios do Desenho Universal. As novas calçadas deverão ser construídas obedecendo ao mesmo padrão de pavimentação. Nas novas calçadas deverão ser observadas a faixa de serviço, faixa livre (passeio) e faixa de acesso.
- Adotar piso podotátil e rampas de rebaixamento de meio fio em toda a área, conforme determinações da ABNT – NBR 9050/04.
- Associar a cada uma das rampas de rebaixamento de meio fio outros elementos de acessibilidade, tais como: sinalização tátil de alerta, faixa de pedestres.
- Implantar novos pontos de ônibus, observando aspectos relacionados à acessibilidade na comunicação e informação, conforme determina a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência/ONU e adequá-los à ABNT – NBR 9050/04.
- Implantar semáforos com sonorização, atendendo às necessidades das pessoas com deficiência visual. Ressalta-se o fato de que esta via passa a ser caracterizada como via coletora.

Estratégia de monitoramento com indicadores

A avaliação do grau de desempenho das medidas propostas para a melhoria da mobilidade e acessibilidade na área do Vetor Ipitanga, deverá ter como base o monitoramento de componentes do ambiente urbano por indicadores, na forma a seguir.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Componentes	Indicadores
Urbanização	• Número de unidades habitacionais nas zonas lindeiras a cada um dos corredores de transporte público; • Número de viagens geradas em função de empregos nas zonas lindeiras a cada um dos corredores de transporte público.
Emissão Atmosférica	• Concentrações atmosféricas (CO, CO₂)
Aspecto Social	• Índice de Mobilidade Urbana; • Índice de Mobilidade Urbana da População Menos Favorecida; • Índice de Mobilidade Urbana Motorizada; • Índice de Mobilidade Urbana Motorizada da População Menos Favorecida; • Relação entre Gastos Médios Mensais com Transporte e Salário Médio
Sistema de Transporte Público Motorizado	• Índice de Mobilidade em Modos Coletivos; • Extensão da Rede Estruturante; • Percentual de Demanda atendida pela Rede Estruturante; • Velocidade Média do Sistema Estruturante sobre Pneus.
Sistema de Transporte Privado Motorizado	• Taxa de Motorização Geral; • Taxa de Motorização - Automóveis; • Taxa de Motorização - Motocicletas; • Participação do Transporte Individual Motorizado nos Principais Corredores.
Sistema de Transporte não Motorizado	• Índice de Mobilidade em Modos não Motorizados; • Extensão da Rede Cicloviária;
Acidentes de Trânsito	• Índice de Mortalidade.
Sistema de Transporte de Carga	• Participação de Viagens de Bens e Mercadorias.
Trânsito e Sistema Viário	• Extensão da Rede Congestionada; • Extensão da Rede Saturada.

Cronograma de implementação

A implementação deste projeto deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

FUNDIÁRIO	
Objetivos	Objetivo Geral • Congregar em um conjunto articulado, diretrizes, metas e instrumentos de ação que possam garantir a posse das famílias moradoras. Objetivos Específicos: • Conhecer a situação fundiária da área em questão; • Sistematizar os dados existentes em torno da questão fundiária; • Favorecer a articulação com as demais ações de urbanização; • Oportunizar a participação da sociedade; • Planejar as ações públicas de regularização fundiária definindo um horizonte temporal e recursos necessários para promoção das ações de regularização fundiária.
Diretrizes Gerais	• Desenvolver ações de regularização fundiária visando ao enfrentamento das dualidades entre legalidade e ilegalidade, área urbanizada e precária, buscando a garantia do direito à cidade para todos; • Propor solução de pendências para alcançar a regularidade fundiária, de registros imobiliários, relacionados às unidades beneficiadas; • Desenvolver ações socioeducativas com a comunidade beneficiária.
Diretrizes Específicas	• Envolver as comunidades nas ações de regularização fundiária, mobilizando lideranças comunitárias e moradores, através de atividades como oficinas, reuniões e plantões de atendimento; • Articular as ações de regularização fundiária com as ações de urbanização; • Viabilizar a elaboração de legislação específica para regularização fundiária quando necessário; • Aplicar instrumentos jurídicos que garantam a posse e ou a propriedade dos beneficiários.
Projetos	<u>Plano de Regularização Fundiária</u> <i>Descrição</i> O plano de regularização busca realizar uma leitura geral da situação fundiária a ser regularizada, envolvendo uma série de etapas e ações para promover a titulação das famílias em situação de irregularidade e insegurança da posse, bem como apontando o aporte financeiro necessário para essas ações, estando articulado com as ações de urbanização da área. <i>Objetivos</i> Planejar as ações de Regularização Fundiária <i>Ações</i> Ação 1- Mobilização e Sensibilização da Comunidade Ação 2- Sistematização dos dados sobre a situação fundiária Ação 3- Cadastro Físico e Socioeconômico Ação 4- Procedimentos jurídicos específicos para regularização fundiária. <i>Estratégia de monitoramento com indicadores</i> O monitoramento será realizado através do acompanhamento da execução do Plano de Regularização Fundiária, observando os seguintes indicadores: • Número de moradores envolvidos nas atividades participativas sobre regularização fundiária; • Número de cadastros físico e sociais realizados; • Número de processos para titulação; • Número de títulos emitidos. <i>Cronograma de implementação</i> A implementação deste projeto deverá ocorrer ao longo da implementação do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga.

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

1 INTRODUÇÃO

A base para a estruturação do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da área do Vetor Ipitanga corresponde a uma parcela do espaço territorial do Município do Salvador, referente à sub Bacia do Rio Ipitanga, abrangendo uma superfície de cerca de 30,24 km², localizada na Bacia Hidrográfica do Joanes – Recôncavo Norte. Este plano consiste na avaliação das condições atuais do sistema de circulação urbana da referida área, a partir da análise dos dados obtidos através de pesquisas e levantamentos de campo, identificando os aspectos críticos e os problemas existentes. Em um segundo momento, partindo da extrapolação dos dados atuais para o horizonte de 2020, foi projetada a situação do sistema de circulação da cidade neste horizonte, caso nada de significativo seja feito no sentido de inverter as tendências observadas hoje em dia.

2 OBJETO

O Objeto do Plano de Acessibilidade e Mobilidade é a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade e com o seu entorno intermunicipal imediato.

3 DIRETRIZES

3.1 DIRETRIZES GERAIS

- Atuação do planejamento, ordenamento e operação logística urbana em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade
- Priorização das intervenções no sistema viário que permitam a estruturação dos corredores de transporte coletivo e do transporte não motorizado
- Estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos e da melhoria da oferta de infraestrutura e equipamentos.

3.2 DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- Eliminação de pontos de descontinuidade viária internos à área e de âmbito municipal e metropolitano, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais;
- Atendimento aos usuários do transporte público com garantia de cobertura espacial e temporal;
- Criação de espaços adequados e garantia de direitos preferenciais aos pedestres e ciclistas nas intervenções;
- Monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução do uso de tecnologias limpas pelos prestadores de serviço de transporte público;
- Priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

4 OBJETIVOS

- Dar prioridade de circulação ao transporte coletivo de passageiros e torná-lo atrativo para fazer frente ao transporte individual;
- Promover a segurança no trânsito de forma a garantir a vida e a saúde das pessoas;
- Assegurar que as intervenções viárias contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem os modos não motorizados de transporte;
- Reduzir a situação de isolamento da área do Vetor Ipitanga, promovendo o deslocamento das pessoas e livre acesso aos serviços de saúde e educação, ao lazer, às oportunidades de trabalho e renda e à aquisição de bens essenciais;
- Fazer da mobilidade e da acessibilidade urbana instrumentos de inclusão social e de desenvolvimento da economia local.

5 DIAGNÓSTICO

Por razões de melhor contextualização e facilidade de leitura, resgatam-se no presente documento partes do diagnóstico apresentadas nos relatórios de nº 10 e nº 13.

5.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

Trata-se de uma área com característica eminentemente rural e alguns assentamentos já consolidados. Estes assentamentos não possuem estrutura viária adequada aos modos de transporte, não dispõem de serviços de transporte público de passageiros, restritos às Via Coletora e à Rodovia Cia Aeroporto, que constituem os limites da poligonal de estudo.

De forma geral, observa-se que a área apresenta precária condição de mobilidade e acessibilidade, a grande maioria das vias não possui pavimentação na calçada e na pista de rolamento e não dispõe de drenagem de águas pluviais.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador – PDDU⁵, em seu capítulo IV, descreve a mobilidade urbana como “um importante indutor do desenvolvimento urbano e regional” (Art.187) e por meio do Sistema de Circulação e Transportes articula os espaços intra e interurbano.

Ainda, de acordo com o PDDU em seu artigo 189:

“A mobilidade urbana é composta pelo sistema viário, como estrutura física, combinado:

I - aos modos operantes;

II - às amplitudes de abrangência espacial;

III - às tipologias de transportes, coletiva e individual;

IV - às categorias de transporte de passageiros e de cargas complementadas com os equipamentos conectores;

V - às capacidades dos sistemas, classificadas em baixa, média e alta.

§ 1º São considerados modos operantes da mobilidade:

I - o modo a pé, que é o deslocamento efetuado por uma pessoa no seu modo primitivo, caminhando;

II - o modo a tração animal, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de animais, ou veículo tracionado por animais;

III - o modo ciclovitário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de bicicleta ou triciclo;

IV - o modo rodoviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo sobre pneus;

V - o modo ferroviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo sobre trilhos;

VI - o modo hidroviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias efetuado por meio de embarcações;

VII - o modo aeroviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de aeronaves, inclusive helicópteros, dirigíveis e balões;

VIII - o modo dutoviário, correspondente ao deslocamento de produtos através de dutos;

IX - modo funicular, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo tracionado por cabos acionados por motor estacionário, para vencer grandes desníveis.

§ 2º São consideradas amplitudes de alcance espacial da mobilidade:

I - abrangência local, correspondente aos deslocamentos realizados dentro de um bairro;

II - abrangência municipal, correspondente aos deslocamentos realizados entre distintas regiões do Município;

⁵ Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, aprovado pela Lei nº 7.400/2008

- III - abrangência metropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador, RMS;*
- IV - abrangência megametropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Salvador e cidades localizadas fora de sua Região Metropolitana, que mantêm grande intensidade de fluxos com a capital;*
- V - abrangência estadual, deslocamentos ocorridos entre Salvador e quaisquer Municípios baianos que não sejam integrantes da Região Metropolitana e da rede megametropolitana;*
- VI - abrangência interestadual, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros Estados;*
- VII - abrangência internacional, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros países.*

Reforçando o que estabelece o PDDU, a Lei nº 12.587/2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, obriga os municípios a elaborar seus planos de mobilidade integrados e compatíveis com os respectivos planos diretores ou a neles se inserirem. Pode-se destacar como pontos de relevância:

- Entre os Princípios (art 5º):
 - a acessibilidade universal;
 - o desenvolvimento sustentável das cidades;
 - a equidade no uso do espaço público de circulação
- Entre as Diretrizes (art.6º):
 - integração com as políticas de uso do solo e desenvolvimento urbano (Plano Diretor Urbano, habitação, saneamento);
 - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;
 - mitigação dos custos ambientais dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

As diversas necessidades de deslocamento, tanto de pedestres quanto de veículos, criam demandas por mobilidade e acessibilidade que podem ser atendidas apenas a partir da implantação de uma rede viária multimodal hierarquizada. Nesta hierarquia é importante que sejam priorizados o transporte coletivo de passageiros e o deslocamento de pedestres, incluindo pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, conforme determina a legislação vigente. Isto significa dizer que a estrutura física do sistema viário deve criar rotas acessíveis ao longo dos espaços públicos e de uso coletivo, além de atender aos requisitos da ABNT NBR 9050/2004, que estabelece parâmetros para Acessibilidade as edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

5.2 REDE VIÁRIA ESTRUTURAL E COMPLEMENTAR

A rede viária estrutural e complementar da área do Vetor Ipitanga e do seu entorno imediato, conforme estabelece o PDDU, tem como função apoiar a circulação do tráfego inter e intra-urbano. Esta rede atende prioritariamente ao transporte público de passageiros e tem a seguinte composição:

Vias existentes:

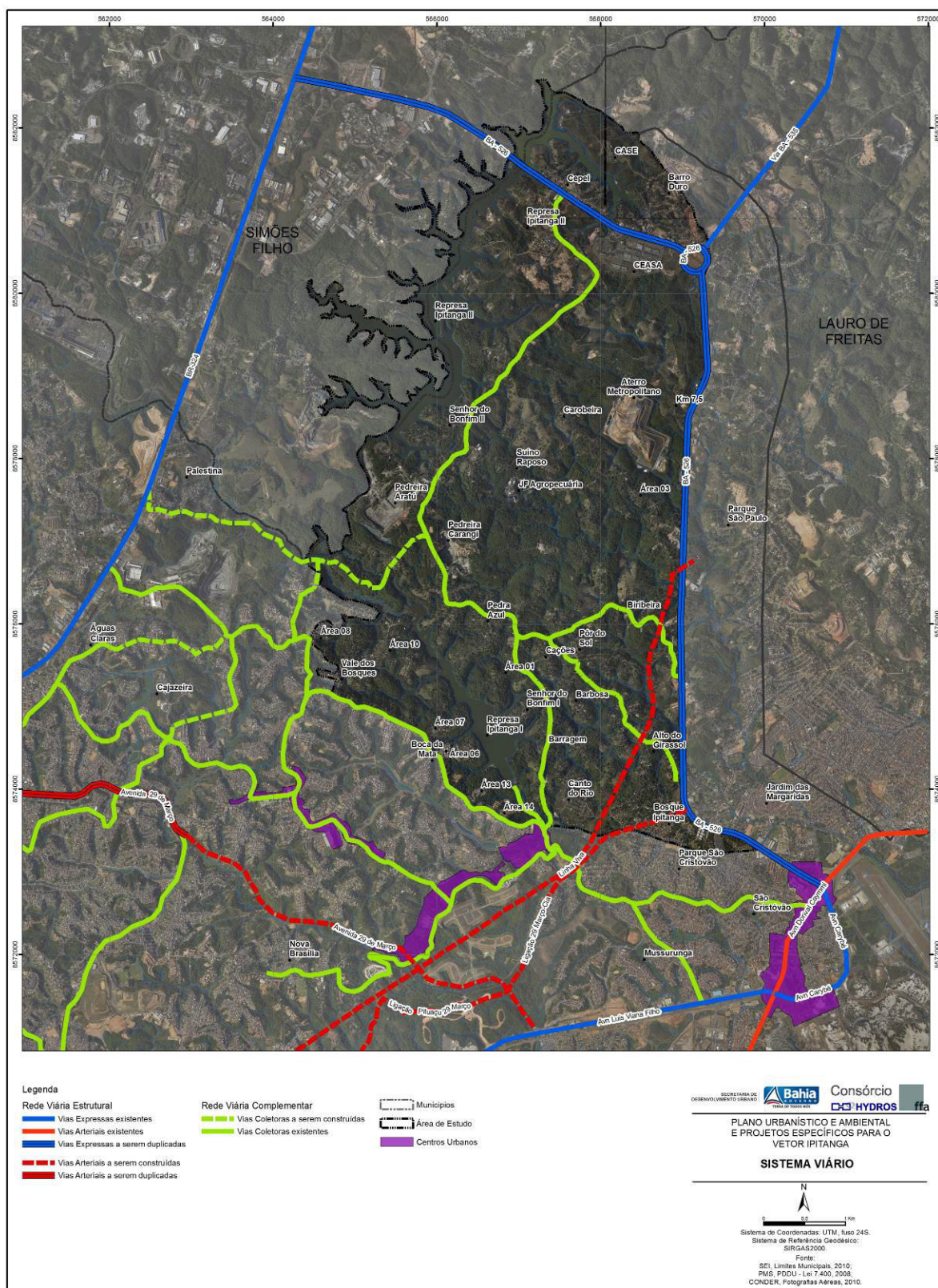
- Expressa: Rodovia CIA/Aeroporto (BA 526), Via Parafuso (BA-535);

- Coletoras: Estrada das Pedreiras (Estrada do Bom Sucesso), Estrada do Fidalgo, Estrada do Raposo, Avenida Fidalgo, Travessa Barbosa, Estrada do Cassange, Rua Alto do Girassol e Via Coletora "B" de Cajazeiras.

Vias a serem implantadas:

- Expressa: Ligação da Rodovia CIA/Aeroporto (BA 526) com a Linha Verde (BA 099);
- Arterial: Ligação da Av. 29 de Março ou Linha Viva com a Rodovia CIA/Aeroporto (BA-526);
- Coletoras: Ligação Palestina/Ipitanga, Ligação Estrada das Pedreiras com a Rua Juscelino Kubitschek.

A **Figura 5.1** abaixo apresentada mostra a rede viária estrutural da área do Vetor Ipitanga definida pelo PDDU de Salvador.



Fonte: Elaboração própria⁶.

Figura 5.1 - Rede Viária Estrutural da Área do Vektor Ipitanga

⁶ Adaptação do Mapa 04 do Anexo 03 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador, aprovado pela Lei nº 7.400/2008

Importante ressaltar que as vias existentes desta composição coincidem, em grande medida, com as listadas a seguir, eleitas por líderes comunitários como as mais importantes da área, durante a Oficina das Rodas Temáticas, ocorrida na Escola Estadual José Augusto Tourinho Dantas, no dia 05/07/2013:

01. Rua Entre Rios;
02. Estrada do Fidalgo;
03. Rua Vale do Ouro;
04. Estrada das Pedreiras;
05. Estrada do Raposo;
06. Carobeiras;
07. Av. Fidalgo;
08. Travessa Barbosa;
09. Estrada do Cassange;
10. Rua Alto do Girassol;
11. Estrada da Barragem Ipitanga;
12. Rua dos Cajueiros;
13. Rua Senhor do Bonfim;
14. Rua José Alves Teixeira.

Levando-se em consideração a função que desempenham, não resta dúvida de que elas, de fato, compõem o sistema viário estrutural e complementar. Entretanto, no que tange aos critérios morfológicos, nenhuma das vias - que ainda guardam características de estradas vicinais rurais herdadas da sua condição pretérita recente de integrantes de área rural - se enquadra nas categorias hierárquicas estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município de Salvador (ver Quadro 02 e Quadro 03 do anexo 2). Apresentam estrutura simplificada e sobejamente precária, constituída por pista sem pavimentação intercalada por segmentos e pontos de estrangulamento e alagamentos, por onde transitam, indistintamente, sem conforto e segurança, veículos individuais e pedestres, sem as condições mínimas para o tráfego de transporte público de passageiros.

A via com melhor estrutura física e funcional para o tráfego urbano corresponde a um trecho da Via Coletora "B" de Cajazeiras, implantada no limite oeste da poligonal da área. Mas, apesar de apresentar caixa condizente com sua hierarquia, vem sofrendo perdas na qualidade funcional em razão de intervenções no seu traçado original, a exemplo do uso indevido das calçadas ou incorporação de parte delas às propriedades lindeiras.

A CIA/Aeroporto é uma rodovia — via rural, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro - CTB —, sob jurisdição do governo estadual. Localizada nos limites leste e norte da poligonal da área, está enquadrada no PDDU como via urbana estrutural da categoria Via Expressa - VE, sendo desprovida das características físicas e funcionais definidas para esta categoria.

A Estrada das Pedreiras ou do Bom Sucesso, espinha dorsal da área objeto deste Plano, tem a pista de rolamento de veículos asfaltada em toda a sua extensão, mas nenhum tratamento foi dado à parte da via correspondente às calçadas. Integra o sistema viário complementar do município, na categoria de Via Coletora, mas necessita adequar suas características físico-operacionais ao cumprimento de sua função de coletora e distribuidora de volumes de tráfego local e de passagem, atendendo especialmente à circulação do transporte coletivo de passageiros, veículos não motorizados e pedestres.

Complementa a espinha dorsal da área a Estrada do Fidalgo, que articula a Estrada das Pedreiras com a Via Coletora "B" de Cajazeiras. Apesar da importância desta estrada na complementação da base viária do sistema de transporte coletivo de passageiros, que facultará, inclusive, a ligação da área com o Terminal de Mussurunga, sua adequação exigirá intervenção expressiva, com grande possibilidade de realocação de população.

São, ainda, artérias importantes na estruturação da rede viária, a Estrada do Raposo e a Estrada do Cassange/Rua Alto do Girassol, que articulam a Estrada das Pedreiras com a CIA/Aeroporto em dois pontos. Como as demais, deverão ter sua estrutura física qualificada e adequada à categoria de Via Coletora que lhe é conferida pelo PDDU.

Além das vias existentes, consta do PDDU a previsão de construção de novos segmentos viários articulando a Estrada das Pedreiras à Rua Juscelino Kubitschek e à Palestina, que contribuirão para retirar o Vetor Ipitanga da situação de isolamento em que se encontra. Estas ligações promoverão a articulação entre bairros, facultando, ainda, o acesso da área à BR-324.

As futuras ligações da Av. 29 de Março e/ou Linha Viva com a CIA/Aeroporto (BA 526) e desta com a Linha Verde (BA 099) — que têm alcance metropolitano e interestadual — gerarão, na transposição da área, intenso fluxo de tráfego e risco de desestruturação urbanística nos pontos de interseção com o sistema viário local, exigindo estudo e estabelecimento de diretrizes para uso e ocupação do solo que eliminem ou mitiguem os impactos negativos e potencializem aqueles que signifiquem benefícios sociais e econômicos para a região.

Da relação do PDDU não consta como integrante da rede viária complementar a Estrada da Carobeira, que se configura como importante elo de ligação entre a Estrada das Pedreiras e CIA/Aeroporto.

5.3 TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

O PDDU, nos seus Arts. 198 e 199, estabelece para o Transporte Coletivo de Passageiros as seguintes normas:

Art. 198. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, está estruturado em rede hierarquizada, que obedece a uma lógica operacional multimodal e garante a acessibilidade por meio do modelo físico-operacional.

Parágrafo único. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, compreende os seguintes subsistemas:

I - Subsistema Estrutural, que corresponde à rede de serviço regular do transporte público de passageiros, sendo composto por linhas integradas troncais, auxiliares e alimentadoras, e linhas convencionais;

II - Subsistema Complementar, que opera em roteiros não atendidos pelo Subsistema Estrutural, com a função de complementá-lo;

III - Subsistema Auxiliar, que tem como função facilitar o deslocamento a pé, possibilitando a acessibilidade aos diversos modos de transporte atuantes nos demais subsistemas.

Art. 199. São consideradas para efeito de hierarquização do Sistema de Transporte Público de Passageiros, as seguintes categorias:

I - Transporte de Alta Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas, alimentado por estações de integração, atendendo a demandas acima de 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros / hora / sentido;

II - Transporte de Média Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas ou faixas exclusivas, atendendo a demandas entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros / hora / sentido;

III - Transporte de Baixa Capacidade, modalidade de transporte de passageiros, complementar ao sistema de alta e média capacidade, que opera garantindo a microacessibilidade do sistema de transporte, circulando em tráfego misto.

Parágrafo único. Os corredores de transporte coletivo de passageiros, hierarquizados

segundo as categorias de alta, média e baixa capacidade, são aqueles representados no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei.

A **Figura 5.2**, a seguir, apresenta um recorte do Mapa 05 do Anexo 03 do PDDU, citado no parágrafo único do artigo 199, correspondente à área objeto deste Plano Urbanístico e do seu entorno, mostrando a base viária do sistema de corredores de transporte coletivo de passageiros.

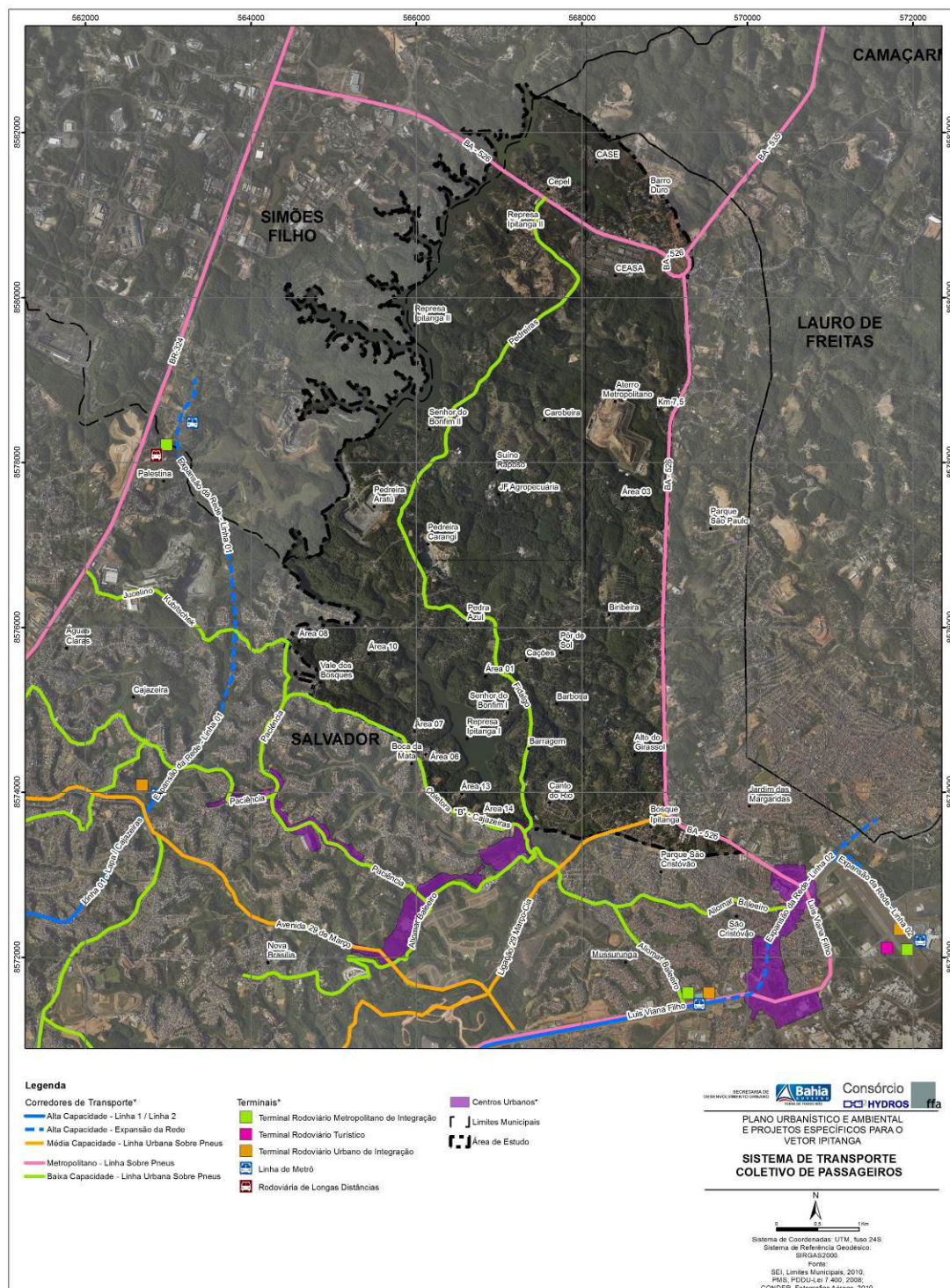


Figura 5.2 - Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros

Fonte: Elaboração própria, 2013⁷.

⁷ Adaptação do Mapa 05 do Anexo 03 do PDDU Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador, aprovado pela Lei nº 7.400/2008

Compõem o sistema de corredores de transportes no território do Vetor Ipitanga, hierarquizado conforme as categorias de alta, média e baixa capacidade, as seguintes vias (existentes e previstas):

- Corredor metropolitano: CIA/Aeroporto;
- Corredor de média capacidade: a Linha Viva ou a via que ligará a Avenida 29 de Março à CIA/Aeroporto;
- Corredores de baixa capacidade:
 - Estrada das Pedreiras/Estrada do Fidalgo;
 - A via que ligará a Estrada das Pedreiras à Palestina;
 - A via que ligará a Estrada das Pedreiras à Rua Juscelino Kubitschek;
 - Via Coletora "B" de Cajazeiras.

Entretanto, a concretização deste cenário requer prioridade na orientação de investimentos tanto para adequação física e funcional das vias existentes às categorias em que se enquadram, quanto para a construção das novas vias, necessárias à integração da área com o seu entorno e, consequentemente, à inserção dos corredores de transporte locais no Sistema Integrado de Transporte Coletivo municipal.

Atualmente, somente as comunidades que moram ao longo da CIA/Aeroporto (até a localidade de Barro Duro), e da Via Coletora "B" de Cajazeiras, são atendidas por serviço regulamentado de transporte coletivo, conforme mostram os **Quadros 5.1** ao **5.3** abaixo.

Quadro 5.1 - Linha: 1063 - Estação Mussurunga x Barro Duro Mês base: maio/2013

DIA ÚTIL				SÁBADO				DOMINGO			
Faixa horária	Intervalo (min)	Frota		Faixa horária	Intervalo (min)	Frota		Faixa horária	Intervalo (min)	Frota	
05:15	05:30	15	2	05:30	06:00	30	2	05:50	06:20	30	2
06:00	07:00	25	4	06:50	07:50	30	3	07:02	08:26	42	2
07:28	10:16	28	4	08:23	12:14	33	3	09:16	17:36	50	2
10:43	11:37	27	4	13:20	19:23	33	2	18:25	20:49	48	2
12:31	16:07	27	4	21:07	21:07	0	1				
16:33	17:51	26	4								
18:44	20:23	99	3								
21:57	21:57	0	1								
Total viagens: 40				Total viagens: 32				Total viagens: 22			

Média de passageiro diário

DIA ÚTIL		SÁBADO		DOMINGO	
1750		1180		849	
Passageiro transportado (mês):		46.616			
Passageiro equivalente (mês):		41.807			

Fonte: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador SETPS

Quadro 5.2 - Linhas Metropolitanas Passantes na CIA/Aeroporto

EMPRESA	CÓDIGO	LINHA	FROTA
BTU Metropolitano	0824	Areia Branca x Calçada / Campo grande	3
Expresso Metropolitano	0819	Simões Filho x Itaigara (Via Orla)	16
Expresso Metropolitano	0819A	Simões Filho x Itaigara (Via Paralela)	8
Expresso Metropolitano	0820	Simões Filho x Itapuã	5
Total			32

Fonte: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador SETPS

Quadro 5.3 - Linhas da Boca da Mata

EMPRESA	CÓDIGO	LINHA
Barramar	1438	Boca da Mata x Comércio
Barramar	1463	Boca da Mata x Estação Pirajá
Barramar	1431	Boca da Mata x Lapa / Barra
Capital	S031	Boca da Mata x Pituba
Barramar	H024	Boca da Mata x São Joaquim

Fonte: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador SETPS

Segundo informações da TRANSALVADOR, a empresa Barramar tem ordem de serviço para operar uma linha de ônibus entre a Estação de Mussurunga e a Pedreira Carangi, conforme Mapa fornecido por aquela entidade, contendo a Rede de Transporte Coletivo de Passageiros de Salvador, atualizada em 16/04/2013. Entretanto, o serviço só está sendo prestado até Barro Duro (ver planilha do SETPS) e segundo lideranças locais, na Estrada das Pedreiras não existe serviço de transporte urbano há mais de dois anos.

A **Figura 5.3**, elaborada com base no mapa fornecido pela TRANSALVADOR, apresenta as linhas atualmente regulamentadas para atender a área (Mussurunga/Pedreira Carangi e Boca da Mata), com identificação dos respectivos pontos de parada de ônibus. O raio de abrangência de 500m⁸ a partir dos pontos de ônibus, mostra que toda porção do território central do Vetor Ipitanga não dispõe de serviço de transporte coletivo, o que compromete sobremaneira a qualidade de vida da população local. Vale reiterar que, embora conste do sistema de transporte municipal e esteja representada na **Figura 5.3**, a linha da Estrada das Pedreiras não funciona há mais de dois anos.

⁸ Distância máxima a ser percorrida a pé para acesso ao transporte coletivo

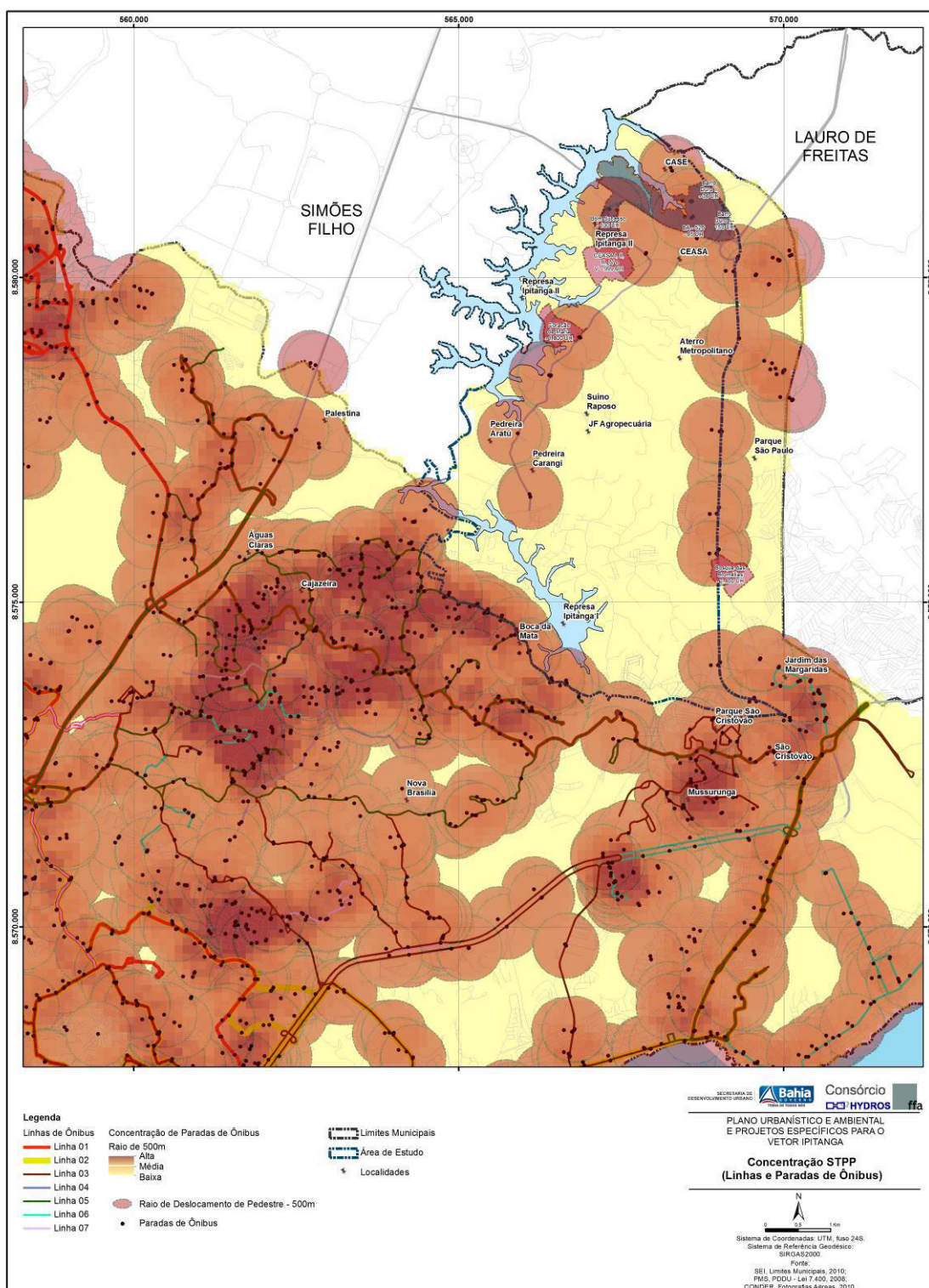


Figura 5.3 - Corredores de Transporte com Linhas Regulamentadas pelo Município do Salvador
Fonte: Elaboração própria, 2013⁹.

⁹ Com base no Mapa em AutoCAD, fornecido pela TRANSALVADOR

5.4 TRANSPORTE DE CARGAS

O PDDU estabelece nos seus arts. 204 a 206 normas para a organização funcional da circulação de cargas no território municipal.

Na porção territorial do Vetor Ipitanga, três grandes equipamentos - a CEASA e as Pedreiras Aratu e Carangi - foram classificados como "**Áreas de geração e atração de cargas**" (**Figura 5.4**), cujo porte e complexidade exigem estrutura viária e logística capazes de atender às suas demandas. Sendo assim, as vias às margens das quais se localizam, a CIA/Aeroporto (BA-526) e a Estrada das Barreiras (Estrada do Bom Sucesso), configuram no sistema municipal de transporte de cargas o corredor de mais alta categoria, "**Corredor Primário - CPR**" (**Figura 5.4**), destinado ao tráfego de cargas a partir de 15 (quinze) toneladas.

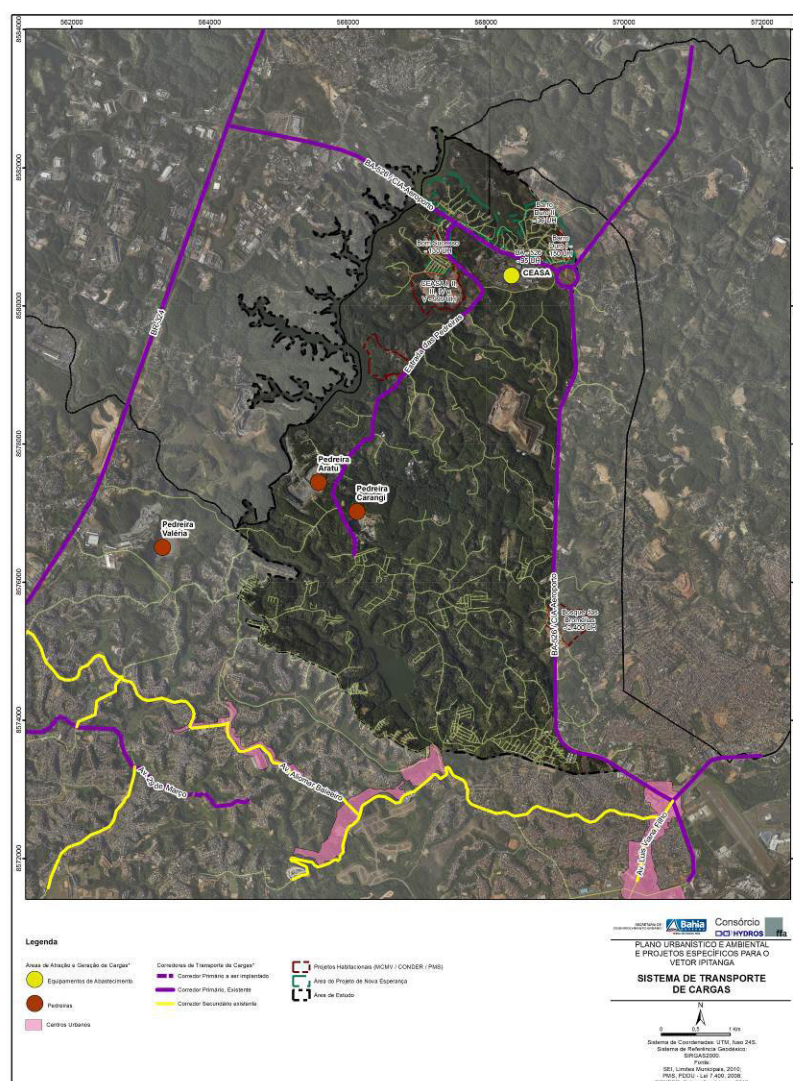


Figura 5.4 - Sistema de Transporte de Carga

Fonte: Elaboração própria, 2013.

A situação da Estrada das Pedreiras é complexa em razão de sua dupla função, conforme enquadramento do PDDU:

- De Corredor Primário - CPR, que além de servir ao transporte de carga pesada, serve também ao transporte de explosivos necessários à operação das pedreiras, que se enquadram na categoria de produtos perigosos; e
- De Via Coletora, que tem como função prioritária atender à circulação do transporte público de passageiros e às viagens a pé (35,3% das viagens na RMS¹⁰), não podendo ser negligenciado o tráfego de bicicletas, percebido com uma considerável recorrência na visita à área.

A estrada, serve atualmente ao tráfego de uma população pouco densa, mas com expectativa de rápido e sensível adensamento a partir da ocupação dos empreendimentos habitacionais em execução e projetados, que se localizam nas suas imediações. Tais razões são suficientes para que seja dada prioridade de tratamento a este corredor no que tange à mobilidade e acessibilidade, de forma a evitar os efeitos negativos sobre a comunidade e o meio ambiente.

5.5 ANÁLISE DAS CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSIBILIDADE

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE revelou no Censo demográfico realizado em 2010 que 45.623.910 de brasileiros declararam possuir alguma deficiência, isto representa 23,9% da população brasileira. Na Bahia este percentual é de 24,97%, que equivale a 3.558.895 de baianos. No município de Salvador, com população de 2.675.656 pessoas, o percentual sobe para 26%, isto significa dizer que 699.101 pessoas declararam ter alguma deficiência.

Como pode ser observado, trata-se de um número significativo de pessoas. O direito à acessibilidade permeia outros direitos fundamentais da pessoa humana, tais como o direito de ir e vir, direito à educação, ao transporte, à qualificação profissional, ao trabalho, dentre outros. É importante enfatizar que mais de 80% do contingente das pessoas com deficiência estão situadas abaixo da linha pobreza, o que amplia a questão da deficiência para um universo relacionado a fatores sociais, econômicos, políticos e culturais. A estas pessoas são negados todos os direitos acima referidos na medida em que a cidade as exclui de toda e qualquer oportunidade de experimentar o espaço urbano em função das barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

É importante enfatizar que as questões relacionadas à acessibilidade estão situadas muito além do universo das pessoas com deficiência. Não podemos esquecer que a sociedade brasileira tem apresentado um número cada vez maior de pessoas idosas, proveniente do aumento da expectativa de vida, as quais, ainda que gozem de perfeita saúde, terão sua mobilidade reduzida em função da idade. A este universo somam-se pessoas com deficiência temporária, pessoas portando malas, grávidas, obesas, crianças, dentre outros, o que significa que a acessibilidade atende a uma parcela significativa dos moradores das cidades brasileiras e de eventuais visitantes. Por este motivo é importante a existência do Plano de Acessibilidade e Mobilidade, instrumento norteador para elaboração de projetos urbanísticos em consonância com os princípios do “*desenho universal*”. Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) o Desenho Universal é: “*Aquele que visa a atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população.*” (ABNT, NBR 9050). O decreto 5296, criado em 02/12/2004 para regulamentar as lei 10.048/2000 e a lei 10.098/2000, amplia o conceito de desenho universal:

¹⁰ Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar da RMS - Junho de 2012 - Estado da Bahia

[...] concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (Decreto 5296, Art. 8º, IX).

Através do Decreto Legislativo nº 186/2008, o Brasil ratifica a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, que traz o conceito de acessibilidade apresentado, e o conceito de Barreira apresentado pelo Decreto 5296/2004:

Artigo 09: Acessibilidade:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural (Decreto 5296)

A Acessibilidade Universal no **Sistema de Transporte Urbano** é normatizado por duas Normas Brasileiras de Acessibilidade: a NBR 9050/2004 e a NBR 14022/2011, que determina parâmetros não apenas para os veículos de transporte coletivo mas também para os pontos de parada de ônibus. Além dos parâmetros acima citados existem também os dispositivos de acessibilidade na **Comunicação e Informação**.

Por razões operacionais este estudo apresentará uma tipologia das vias existentes, a partir das condições observadas durante as visitas de campo. É importante ressaltar que a maioria das vias existentes na área em estudo possuem características eminentemente rurais, com exceção da Via Coletora B, da Estrada Cia Aeroporto e Estrada das Pedreiras. E, ainda que estas vias apresentem um melhor estado de conservação, observou-se que as poucas calçadas existentes não apresentam continuidade em percursos mais longos.

5.5.1 Caracterização das Condições de Acessibilidade das Vias Existentes

Por motivos metodológicos a análise das condições de acessibilidade das vias existentes foi elaborada a partir das suas características físicas, conforme abaixo descritas:

- Tipo 01: Via pavimentada em sua totalidade (pista de rolamento e calçada);
- Tipo 02: Via pavimentada parcialmente (com pavimentação na pista de rolamento e desprovida de calçada);
- Tipo 03: Via com características rurais (via subdimensionada, existência de pontos de estrangulamento, desprovida de pavimentação, drenagem, calçada etc.).

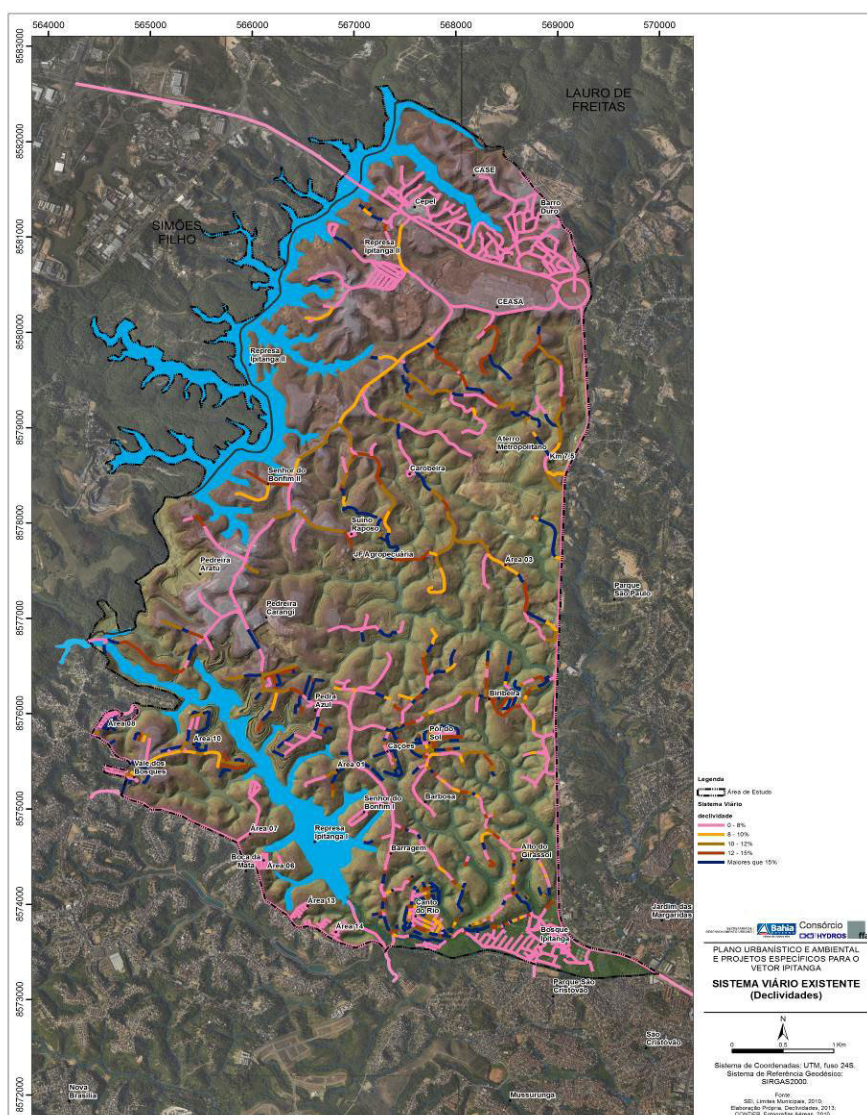


Figura 5.5 - Sistema Viário Existente (Declividades)

Fonte: Elaboração própria, 2013.

Vias do Tipo 01:

A via pertencente ao Tipo 01 é a Av. Coletora B. O primeiro quesito de acessibilidade a ser observado em uma via é a declividade. De forma geral, a Av. Coletora B apresenta declividade adequada à acessibilidade universal, com apenas alguns trechos mais acidentados, conforme a **Figura 5.6**.



Figura 5.6 - Via Coletora B: Pavimentação e Calçadas

Foto do autor, 2013.

Vias do Tipo 02:

As Vias do tipo 02 foram aqui classificadas como vias pavimentadas parcialmente, ou seja, com pavimentação na pista de rolamento e desprovida de calçada, mobiliários urbanos etc. As vias encontradas com estas características foram a Estrada das Pedreiras (também conhecida como Av. Bonsucesso) e a Rodovia Cia/Aeroporto.

Em toda extensão da Estrada das Pedreiras é possível observar a existência de entradas de sítios, com as respectivas porteiras e cercas. **Figura 5.7**



Figura 5.7 - Porteira de Sítio e Cerca

Foto do autor, 2013.

Vias do Tipo 03:

Na área de estudo predominam vias do tipo 03, isto é, vias com características de caminhos rurais. Trata-se de vias subdimensionadas, com pontos de estrangulamento, desprovida de pavimentação, drenagem, calçada etc. Na maioria das vias do tipo 03, observou-se que o único mobiliário urbano existente são postes. Na ocasião da visita observou-se que a comunidade local utiliza a via como extensão da casa, na **Figura 5.8** abaixo podem ser vistas roupas penduradas na cerca que limita o lote. Assim como nas demais áreas analisadas, em alguns trechos da via, **Figura 5.9**, verificou-se que existe significativa diferença de nível em relação às edificações lindeiras.



Figura 5.8 - Via sem Pavimentação, sem Drenagem e sem Calçada

Foto do autor. 2013.



Figura 5.9 - Edificação Implantada abaixo da Cota de Nível da Via

Foto do autor. 2013.

5.5.2 Barreiras Arquitetônicas e Urbanísticas

O Decreto 5.296/2004 apresenta o conceito de barreira:

[...] qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

- a) barreiras urbanísticas;*
- b) barreiras nas edificações;*
- c) barreiras nos transportes;*
- d) barreiras nas comunicações e informações (Decreto 5296)*

As figuras abaixo mostram as principais barreiras encontradas na área em estudo. A **Figura 5.10** e a **Figura 5.11** ilustram essa situação.



Figura 5.10 - Acessos em Unidades Habitacionais

Foto do autor 2013.



Figura 5.11 - Acessos em Unidades Habitacionais

Foto do autor 2013.

6 PROPOSTAS DO PLANO

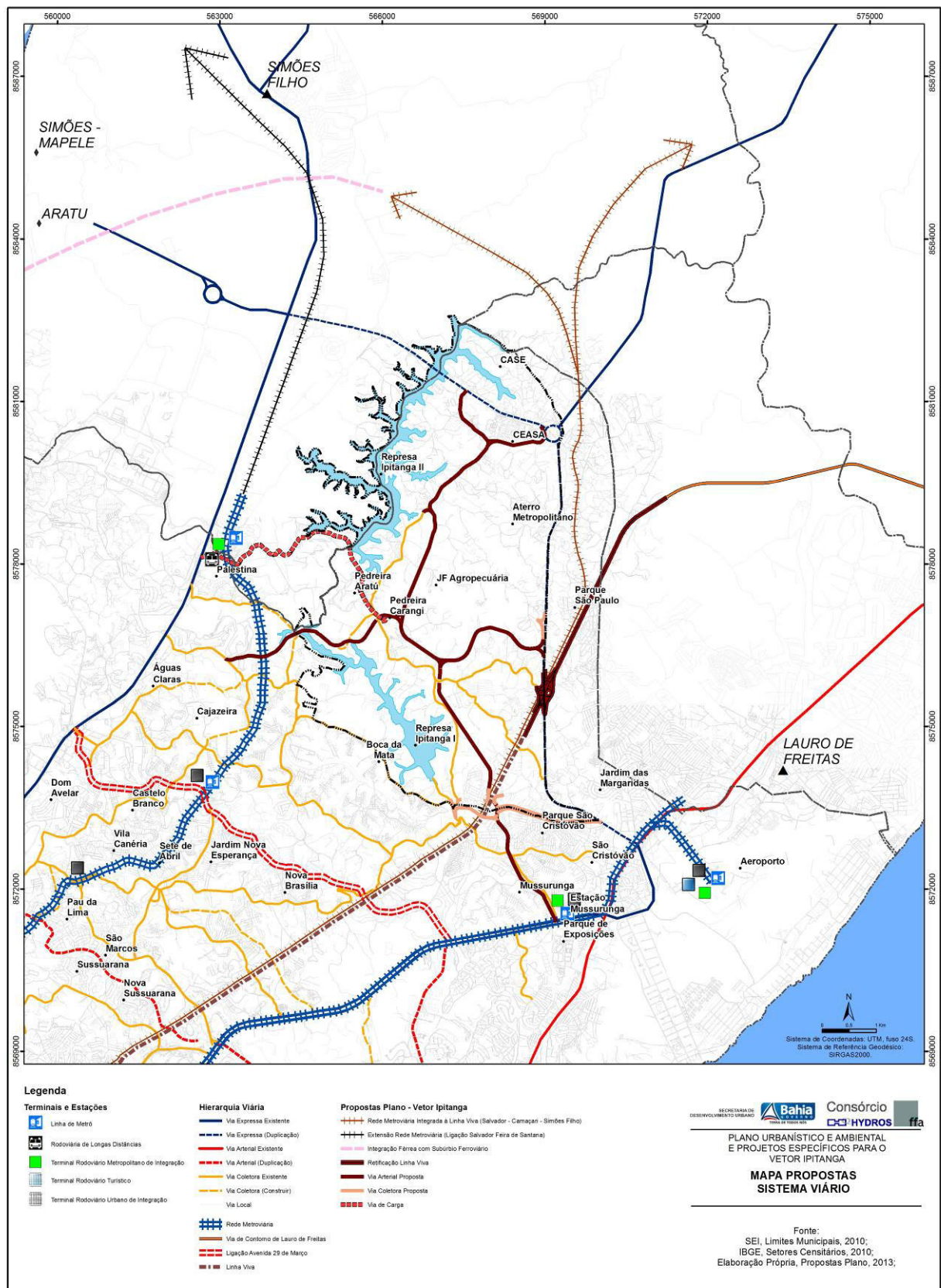
Conforme exposto nos Estudos Básicos e especialmente no Relatório 18 do Plano, a estrutura viária de integração metropolitana hoje tem como eixos principais a BR-324 (Salvador-Feira), paralela à Baía de Todos os Santos, a Av. Luiz Viana Filho (Paralela) e contígua a esta a BA-099 (Estrada do Coco) que liga Salvador ao Litoral Norte, paralelas à costa atlântica; a BA-526, CIA-Aeroporto, no eixo transversal interconectando os eixos litorâneos, e, a partir desta, a BA-535, Via Parafuso (Salvador-Camaçari), no eixo central. Também, ainda se conta com uma rede ferroviária que atende exclusivamente ao transporte de cargas, porém parcialmente sucateada e de baixa eficiência, sobretudo por não estar conectada diretamente ao porto e ao aeroporto de Salvador.

A CIA-Aeroporto e a Via Parafuso passaram por recente processo de privatização e duplicação, porém, a avenida Paralela em Salvador já se encontra saturada e os mesmos sinais ocorrem com a BR-324 no trecho Salvador-Feira de Santana em horários de pico, assim como na travessia da cidade de Lauro de Freitas para acessar o Litoral Norte. Cabe destacar que se encontram em fase de projeto a Linha Viva, em Salvador, e a Via de Contorno em Lauro de Freitas; pelos projetos em andamento, ambas deverão ser vias expressas “pedagiadas” e conectadas na travessia da CIA-Aeroporto.

Com a intensificação da ocupação no “miolo” de Salvador e a grande demanda de transporte de trabalhadores para o Polo Petroquímico de Camaçari e no eixo Salvador-Feira, cabe prever a incorporação de uma linha metroviária ao projeto da Linha Viva, depois de passar por um indispensável processo de discussão pública para pactuação da solução física e do modelo de gestão, deverá se estender através de parte da Via de Contorno de Lauro de Freitas e seguir para Camaçari; consolidando assim um eixo central de grande capacidade de tráfego de passageiros e inclusive de mercadorias. Este pode ainda ser conectado com Simões Filho e a partir daí com o sistema ferroviário do Subúrbio, que hoje chega até a Calçada, em Salvador, fechando um arco que pode contribuir significativamente para a integração e eficiência do sistema metropolitano de mobilidade. Da mesma forma, pode-se cogitar uma futura extensão/conexão da linha 1 do metrô para Feira de Santana. (**Figura 6.1**).

Esses eixos viários em projeto, complementados com o que se propõe aqui e desde que se adote o necessário processo participativo, integrador dos diversos setores da sociedade civil e do setor público, na sua discussão e detalhamento, podem reestruturar o sistema de vias e rodovias de articulação regional, com grande potencial para se constituírem em eixos de transporte coletivo de alta capacidade, que poderão ser efetivamente eficientes se integrados com as linhas metroviárias e ferroviárias; constituindo assim um sistema multimodal, que de fato sirva de chassi para a mobilidade e o desenvolvimento socioeconômico sustentável.

Portanto, importante que esses novos eixos viários estruturantes sejam avaliados quanto às repercussões na reconfiguração de um território que não pode ser pensado de forma fragmentada e com um olhar intramunicipal. Mesmo considerando as prerrogativas dos entes públicos municipais é inconcebível tratar essas intervenções como se não tivessem uma relação com esse contexto maior de região. Nada mais mobiliza um sentido metropolitano ou um “pertencer à metrópole” do que a mobilidade regional, essa capacidade de ir e vir com facilidade para os diversos motivos, de ampliar seus espaços de interação social, econômica e cultural e vivenciar essa experiência metropolitana.



Fonte: elaboração própria c/ dados Sedur, 2013 e PMS, 2013.

Figura 6.1 - Sistema de Vias e Rodovias Estruturantes

Essa possibilidade de integração viária reforça a condição e o potencial de ampliação da área do Vetor Ipitanga como polo receptor de equipamentos de alcance metropolitano, como já é a CEASA e poderão vir a ser outros, a exemplo de um Centro Olímpico; desde que os mesmos contribuam para a preservação dos excelentes recursos e atrativos ambientais da área, como são as represas e a cobertura vegetal que ainda está presente. Mais ainda, afirmem valores e preservem determinadas características da vida cotidiana defendidos pelas comunidades como próprios desse lugar.

PROJETO 01: REDE VIÁRIA ESTRUTURAL, COM DEFINIÇÃO DA HIERARQUIA, TRAÇADO E CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS DAS VIAS

Descrição

Trata-se de elaboração de proposta conceitual de uma rede viária atendendo às diretrizes estabelecidas pelo PDDU/2008 de Salvador, e entendendo mobilidade como "... condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" e a acessibilidade como a "... facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor ...", conforme conceitua a Lei nº. 12.587 de 03 / 01 / 2012, que Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O território do Vetor Ipitanga, estratégico para o desenvolvimento do Município do Salvador, por ser ainda preservado do processo intensivo de urbanização, enseja no quesito mobilidade/acessibilidade decisões de âmbito institucional que, ao tempo em que garantam o direito de ir e vir, contribuam para preservar sua função na produção de água e seus significativos atributos naturais e culturais, caros à qualidade de vida de quantos nele moram e trabalham.

Estratégico, também, como território de fronteira metropolitana, o Vetor Ipitanga requer atenção especial no que tange às funções de interesse comum, entre as quais se incluem os transportes coletivos de passageiros, públicos e privados.

Objetivos

- Estabelecer limites para o uso e ocupação das áreas de contribuição das represas, visando preservar a qualidade destes mananciais;
- Facultar o acesso, com conforto e segurança, de pedestres e veículos às localidades, bem como a circulação de veículos prestadores de serviços essenciais, tais como ambulâncias, de coleta de lixo, escolares etc.;
- Articular o território do Vetor Ipitanga com o seu entorno e, consequentemente, com outras regiões da cidade e com os municípios metropolitanos limítrofes.

Ações estratégicas associadas ao projeto

Ação 1: Reservar faixa de domínio para implantação de vias arteriais que transpõem a área nos sentidos Norte/Sul e Leste/Oeste, com a função de provê-la de corredores estruturais destinados a atender às suas demandas futuras promovidas pelo adensamento populacional e construtivo. Enquanto corredores de transporte coletivo de passageiros, deverão se integrar aos corredores de transporte adjacentes, libertando a área e seus moradores da situação de isolamento em que se encontram na atualidade.

A primeira via tem início na CEASA e articula a CIA/Aeroporto com a Av. Luiz Viana (Paralela) na altura da Estação de Transbordo Mussurunga. Coincide, no seu início, com a Estrada das Pedreiras e depois corre paralela a esta e à Estrada do Fidalgo, num traçado semelhante ao previsto no PDDU.

A segunda via se desenvolve no sentido transversal e liga a CIA/Aeroporto à BR-324, integrando a área, a oeste, com os bairros de Cajazeiras e Palestina.

Ação 2: Fazer gestão junto à Administração Municipal para que o projeto da Linha Viva seja ajustado, de forma que seu traçado continue acompanhando a faixa de domínio da rede elétrica até seu ponto conexão com a Via de Contorno de Lauro Freitas, que articulará a Linha Verde com a Cia/Aeroporto. Com esta modificação de traçado busca-se evitar ou minimizar custos sociais causados por desapropriações ou deslocamentos de moradores. Salienta-se, também, que o viaduto de conexão entre as citadas vias será deslocado para a área em frente ao conjunto habitacional Bosque das Bromélias.

Ação 3: Projetar um sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte coletivo, que atenda, principalmente, aos deslocamentos para o trabalho e para a escola, mas que também funcione como suporte ao lazer, sobretudo nas áreas de parque onde deverão ser utilizadas para definir limites de ocupação.

Ação 4: Implantar um novo corredor de transporte de carga pesada, que articulará as pedreiras Aratu e Carangi com a BR-324, liberando a Estrada das Pedreiras para cumprir a sua função de via urbana.

Este novo corredor, além de evitar, em futuro próximo, a ocorrência de conflito entre o fluxo de cargas e o fluxo de pessoas — que será intensificado a partir da ocupação dos empreendimentos habitacionais em construção e projetados ao longo da Estrada das Pedreiras —, terá seu traçado complementado por vias existentes que já funcionam como corredores para o transporte de cargas pesadas, como o da Pedreira Limoeiro.

PROJETO 02: IMPLANTAÇÃO DE MICRO ACESSIBILIDADE PARA A ÁREA DO VETOR IPITANGA

Descrição

Trata-se da implantação de micro acessibilidade, considerando o tipo de via identificada no Vetor Ipitanga. As intervenções de menor complexidade estão previstas para a via do tipo I, está prevista a requalificação das calçadas existentes e ordenamento do mobiliário (ação 01).

As intervenções de maior complexidade estão previstas para as vias do tipo II e III. No primeiro caso não existe calçada e a pavimentação da pista de rolamento necessita de reparos, no segundo além de não existir calçadas não há sequer pavimentação na pista de rolamento (ação 2). A implantação de novas calçadas, a partir dos princípios do Desenho Universal, devem assegurar a continuidade do percurso para o pedestre.

Objetivo

Assegurar a continuidade de percursos por meio da implantação de uma rota acessível na área do Vetor Ipitanga.

Ações estratégicas associadas ao projeto

Ação 01: Projetar Rota Acessível para vias do tipo I: Via Coletora B

- Implantar e padronizar a pavimentação das calçadas existentes, implantar piso podotátil e rampas de rebaixamento de meio fio, conforme determinações da ABNT – NBR 9050/04.
- Ordenar o mobiliário urbano existente, observando a faixa de serviço, faixa livre (passeio) e faixa de acesso.
- Requalificar os pontos de ônibus existentes, inclusive em aspectos relacionados à acessibilidade na comunicação e informação, conforme determina a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência/ONU e adequá-los à ABNT – NBR 9050/04.
- Implantar sonorização nos semáforos existentes, atendendo às necessidades das pessoas com deficiência visual.

Ação 02: Implantar Rota Acessível para vias do tipo II e do tipo III: Estrada das Barreiras e demais vias nas localidades do Vetor Ipitanga.

- Implantar calçadas ao longo das vias existentes, a partir dos princípios do Desenho Universal. As novas calçadas deverão ser construídas obedecendo ao mesmo padrão de pavimentação. Nas novas calçadas deverão ser observadas a faixa de serviço, faixa livre (passeio) e faixa de acesso.
- Adotar piso podotátil e rampas de rebaixamento de meio fio em toda a área, conforme determinações da ABNT – NBR 9050/04.
- Associar a cada uma das rampas de rebaixamento de meio fio outros elementos de acessibilidade, tais como: sinalização tátil de alerta, faixa de pedestres
- Implantar novos pontos de ônibus, observando aspectos relacionados à acessibilidade na comunicação e informação, conforme determina a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência/ONU e adequá-los à ABNT – NBR 9050/04.
- Implantar semáforos com sonorização, atendendo às necessidades das pessoas com deficiência visual. Ressalta-se o fato de que esta via passa a ser caracterizada como via coletora.

7 IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

As propostas do Plano de Mobilidade de Vetor Ipitanga partem das intervenções para implantação do sistema viário básico, configurado pelas vias arteriais e coletoras, ciclovias/ciclofaixas e vias locais mais importantes.

Cada intervenção deverá levar em conta o processo burocrático, desde o lançamento do Edital de Licitações, apresentação das propostas, seleção da empresa vencedora, preparação dos projetos, implantação da obra, até o início da operação.

Até 2016, propõe-se que os usuários de transporte coletivo experimentem os benefícios da implantação de, pelo menos, um corredor de transporte, bem como da estruturação e qualificação das vias que dão acesso às localidades existentes, implantação de ciclovias e de microacessibilidade, de acordo com as indicações que se seguem.

- Implantação na faixa de domínio reservada para a Via Arterial que liga a CIA/Aeroporto, ao Norte, com a Av. Paralela/Estação Mussurunga, ao Sul, de parte de sua estrutura física, composta, no mínimo, por uma pista de rolamento com duas faixas para veículos motorizados, ciclovia bidirecional e calçadas. Trata-se do principal corredor de transporte coletivo de passageiros no interior da área, que deverá ser provido dos equipamentos e condições de segurança e conforto inerentes à sua função, conforme legislação vigente;
- Estruturação e qualificação de 26 Km de vias que dão acesso às localidades tradicionais, assegurando a continuidade de percursos por meio da implantação de rotas acessíveis;
- Tratamento e qualificação do sistema viário das localidades definidas como prioritárias para implantação de projeto de urbanização, com foco na circulação de pedestres e na micro acessibilidade;
- Implantação de 50% da rede cicloviária prevista.

A complementação da rede viária proposta (estrutural e complementar de suporte ao sistema de transporte coletivo e ao transporte de cargas, como também ao sistema viário local e cicloviário), deverá ter como horizonte o da implementação do Plano Urbanístico.

8 GESTÃO DO PLANO

8.1 ESTRUTURA INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO

Em 21/12/2012 foi publicada no Diário Oficial do Município (DOM) a Lei nº 8.376/12 que modificou a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Salvador.

Pela nova estrutura, **cabe à Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte:** i) o planejamento e a execução da política urbana do Município; ii) o **planejamento, coordenação, execução e controle da política municipal dos transportes públicos;** iii) **a engenharia de tráfego;** iv) **a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros;** v) a aplicação da legislação ambiental no âmbito do município, no tocante ao licenciamento ambiental e sua fiscalização (art. 5º da Lei nº 8.376/12). Sendo assim, no bojo de suas competências insere-se a Mobilidade Urbana, objeto do Capítulo IV, do Título VIII, da Lei nº 7.400/2008 (PDDU) e, conseqüentemente, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município, que deverá ser integrado e compatível com o Plano Diretor existente, conforme determina a Lei Federal nº 12.587/2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, na estrutura do Executivo Municipal foram criadas dez (10) Prefeituras-Bairro (art.13 da Lei nº 8.376/12), com a proposta de facilitar o acesso da comunidade aos serviços públicos. A área do Vetor Ipitanga integra a **Prefeitura-Bairro Itapuã/Ipitanga**, a quem compete, em articulação com as Secretarias e entidades da Administração Municipal, a execução dos serviços públicos, inclusive a fiscalização, a manutenção urbana e o atendimento ao cidadão, bem como **assegurar a participação da comunidade na gestão pública**. Trata-se portanto de unidade que terá importante papel na implementação e gestão do Plano Urbanístico, bem como de seus componentes, dentre eles este Plano de Acessibilidade e Mobilidade.

Importa salientar que, embora Salvador ainda não conte com seu Plano de Mobilidade, as propostas contidas no Plano do Vetor Ipitanga observam as diretrizes estabelecidas no Capítulo IV do Título VIII do PDDU, estando em condição de ser absorvidas pelo planejamento geral da mobilidade no município. A antecipação se justifica pelo fato de se tratar de uma área urbana ainda com características rurais mas com potencial de ocupação e adensamento crescentes. Para fazer frente a esta expectativa, que já começa a se tornar real com a implantação de diversas unidades habitacionais, torna-se urgente a estruturação de uma rede viária que tanto seja capaz de dar suporte, conforto e segurança ao transporte público de passageiros, à oferta de bens e serviços e, sobretudo ao tráfego dos não motorizados e ao deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, quanto de contribuir para preservar os seus recursos e atributos ambientais, culturais, sociais e econômicos.

8.2 INDICADORES DE MONITORAMENTO DO PLANO

O monitoramento do Plano de Acessibilidade e Mobilidade do Vetor Ipitanga deverá ter como função principal avaliar o seu desempenho em relação aos objetivos eleitos. Neste sentido, a avaliação do grau de alcance das medidas propostas para a melhoria da mobilidade e acessibilidade na área deverá ter como base o monitoramento de componentes do ambiente urbano mediante indicadores, na forma do **Quadro 8.1** a seguir.

Quadro 8.1 - Monitoramento de Componentes do Ambiente Urbano Mediante Indicadores

COMPONENTE MONITORADO	INDICADORES PROPOSTOS
Urbanização	- Número de unidades habitacionais nas áreas lindeiras aos corredores de transporte coletivo de passageiros; - Número de viagens geradas em função de empregos nas zonas lindeiras aos corredores de transporte coletivo de passageiros.
Emissões Atmosféricas	Concentrações atmosféricas (CO,CO₂)
Aspecto Social	- Índice de Mobilidade Urbana; - Índice de Mobilidade Urbana da População Menos Favorecida; - Índice de Mobilidade Urbana Motorizada; - Índice de Mobilidade Urbana Motorizada da População Menos Favorecida
Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros	- Índice de Mobilidade em Modo Coletivo; - Extensão da Rede Estrutural; - Percentual de Demanda atendida pela Rede Estrutural; - Velocidade Média do Sistema Estrutural.
Sistema de Transporte Privado Motorizado	- Taxa de Motorização Geral; - Taxa de Motorização - Automóveis; - Taxa de Motorização - Motocicletas; - Participação do Transporte Individual Motorizado nos Corredores Transporte
Sistema de Transporte não Motorizado	- Índice de Mobilidade em Modos não Motorizados; - Extensão da Rede Ciclovitária;
Acidentes de Trânsito	Índice de Mortalidade.
Sistema de Transporte de Carga	Participação de Viagens de Bens e Mercadorias.

Fonte: Elaboração própria, 2013.

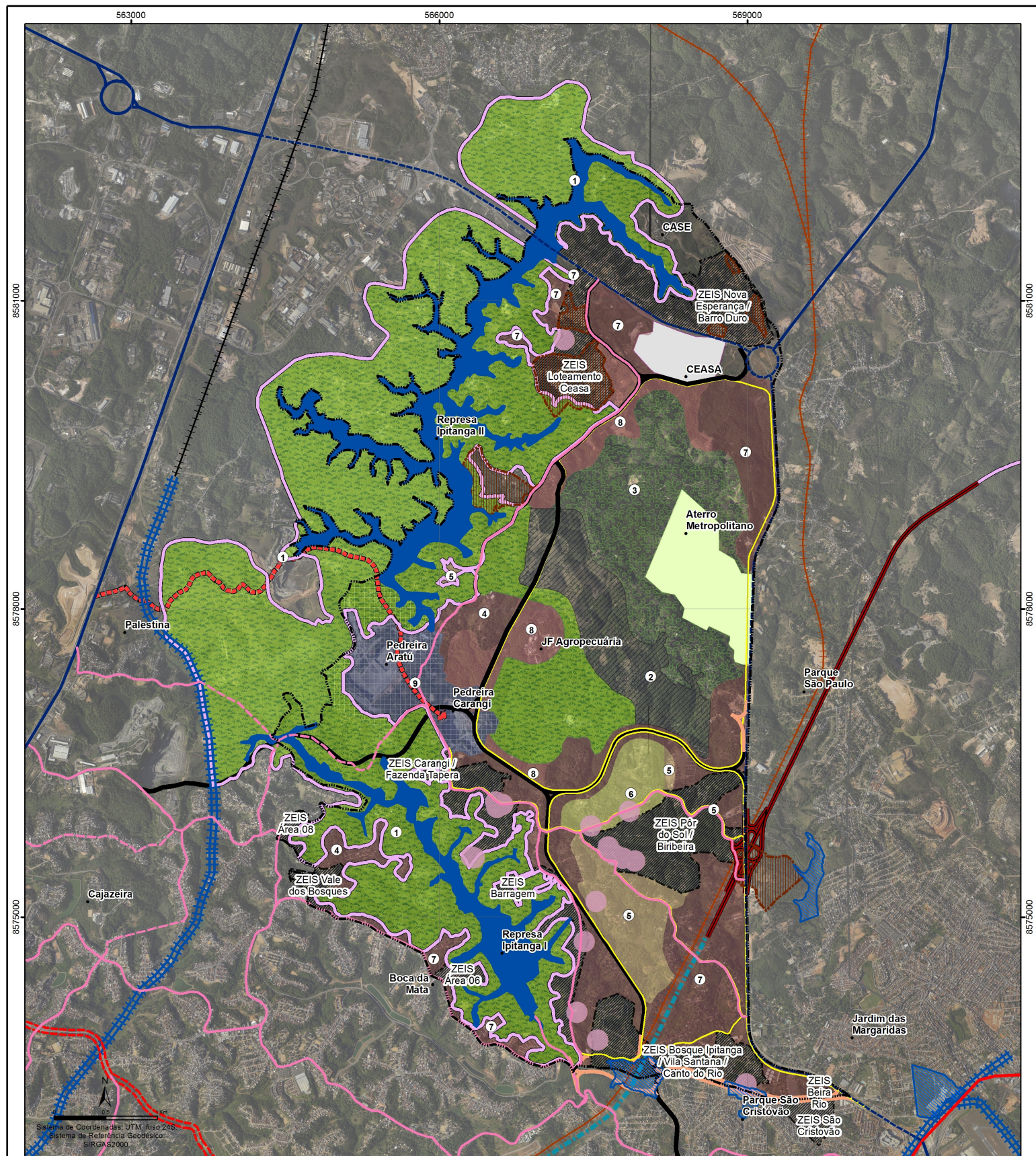
9 RECOMENDAÇÕES

A implantação deste Plano de Acessibilidade e Mobilidade poderá significar um avanço em relação aos níveis de segurança, conforto e qualidade de serviços para os usuários da área do Vetor Ipitanga. Este documento deve representar uma ferramenta de referência e apoio às tomadas de decisão para os processos de evolução urbana. Para isto, recomenda-se que seja dada prioridade às seguintes questões:

- Sistema de transporte coletivo público de passageiros, incluindo o complementar;
- Logística urbana;
- Transporte metropolitano; e
- Acessibilidade universal.

ANEXOS

ANEXO 1 - MAPA SÍNTESE DA ESTRUTURAÇÃO URBANA DO VETOR IPITANGA



Legenda

- Comunidades
- Localidades / Bairro
- Limites Municipais
- Área de Estudo
- Reservatórios de Amortecimento
- Projetos Habitacionais
- Rede Metroviária
- Via de Contorno Lauro de Freitas
- Ligação Avenida 29 de Março
- Linha Viva

Propostas Plano - Vetur Ipitanga

Sistema Viário

- Metrô Integrado à Linha Viva (Salvador - Camaçari - Simões Filho)
- Extensão Rede Metroviária (Ligação Salvador Feira de Santana)
- Ciclovia Parque
- Ciclovia do Trabalhador
- Integração Férrea com Subúrbio Ferroviário
- Retificação Linha Viva
- Via Arterial Proposta
- Via Coletora Proposta
- Via de Carga

Zoneamento

- 1 - Área indicada para criação de Parque
- 2 - Implantação de Equipamento Metropolitano de Esporte e Lazer
- 3 - Cinturão Verde do Aterro Sanitário
- 4 - Localidades Tradicionais
- 5 - Zona de Proteção Secundária (Área de Sítios)
- 6 - Zona de Reurbanização
- 7 - Zona de Uso Misto com Habitação
- 8 - Zona de Uso Diversificado sem Habitação
- 9 - Zonas Especiais de Mineração
- ZEIS
- Área de Proteção de Terceiros



PLANO URBANÍSTICO E AMBIENTAL
E PROJETOS ESPECÍFICOS PARA O
VETOR IPITANGA

MAPA PROPOSTAS ZONEAMENTO E VIÁRIO

Fonte:
SEI, Limites Municipais, 2010;
IBGE, Setores Censitários, 2010;
Elaboração Própria, Propostas Plano, 2013;
Elaboração Própria, Zoneamento, 2013;
CONDER, Fotografias Aéreas, 2010.