

## PROGRAMA DE NECESSIDADES

O Estado da Bahia, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – SEDUR, visando promover maior mobilidade para a Região Metropolitana de Salvador, está em processo de implantação e operação das Linhas 1 e 2 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas - SMSL.

O sistema metroviário, devidamente integrado aos demais modais urbanos da Região Metropolitana de Salvador, está apoiado em princípios e premissas de um Processo de Planejamento e de um Programa de Necessidades de Mobilidade, complementando assim todas as atitudes que tem sido tomadas de fomento à mobilidade, como os corredores rodoviários (Linhas Vermelha e Azul), destinados a estruturar, de forma eficiente, a mobilidade urbana.

Esse Programa de Necessidades foi estruturado a partir do propósito do Estado da Bahia de ampliar a Linha 1, da Estação Pirajá até a Estação Águas Claras, intitulado Tramo III, para possibilitar a integração com a futura implantação da Nova Estação Rodoviária em Águas Claras e as interligações com os corredores (Linhas Vermelha e Azul), que estão sendo construídos pelo Governo da Bahia, já com estudos de ampliação até o subúrbio, onde fará a conexão com os trens suburbanos, previstos para serem substituídos por Veículos Leves sobre Trilhos – VLT.

Este programa foi elaborado para nortear a tomada de decisões e o direcionamento temporal das atividades requeridas para a licitação sob o Regime Diferencial de Contratação – RDC, especialmente, para concepção e desenvolvimento do anteprojeto, incorporando ainda diretrizes complementares consideradas necessárias para o desenvolvimento dos Projetos Básico e Executivo e, conseqüentemente, para a execução das obras e a operação.

Para propor este empreendimento, o Governo do Estado apoiou-se em um Programa de Necessidades como base de um processo de planejamento, estruturado nos seguintes objetivos:

- Ampliar a Linha 01 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas em direção à região de Águas Claras, chamado Tramo III, para atendimento ao plano de mobilidade de Salvador;
- Implantar um sistema de transporte público coletivo de qualidade, integrado e rápido.
- Estruturar um Plano Funcional de Acessibilidade às Estações Metroviárias e Paradas Viárias, existentes e novas propostas, se for o caso, subsidiado por estudos específicos de demanda;
- Promover a integração física e operacional com os demais sistemas de transporte público existentes e a serem implantados nas estações;
- Desenvolver, se necessário, um sistema viário auxiliar de forma a manter os acessos existentes às ocupações lindeiras à BR-324, os retornos e alças viárias, mesmo após a implantação da via metroviária;

- Proporcionar sustentabilidade operacional da gestão do sistema;
- Não restringir a possibilidade de implantação da 4ª faixa da BR-324, na região de influência do projeto.

O objeto desta licitação será a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico, executivo e as built; a execução das obras civis e de urbanização e o fornecimento e implantação de sistema de energia (rede aérea de tração e subestações retificadora e auxiliares), incluindo a realização de testes e a pré-operação, necessários e suficientes para entrega final do objeto, visando a implantação do Tramo III da Linha 1 do SMSL, trecho Pirajá – Águas Claras, em Salvador/BA.

Esta licitação deve contemplar apenas as obras civis, a rede aérea de alimentação e o abastecimento de energia de subestações retificadora e auxiliares, ficando os demais sistemas, a exemplo de: telecomunicação, bilhetagem, sinalização e controle, material rodante, etc., sob responsabilidade de implantação do responsável pelo fornecimento dos sistemas ou da Concessionária que irá operar o SMSL.

Ademais, pelo tramo III tratar-se de continuidade da Linha 1, os componentes técnicos devem ser compatibilizados com o restante do sistema. Dessa forma, elementos como velocidade diretriz, condicionantes geométricas (rampa máxima, raios mínimos), bitola, trilho, sistema de lastro LVT, sistema de alimentação elétrica, energia, sinalização, comunicação e material rodante, devem ser especificados considerando a continuidade de elementos já implantados nas Linhas 1 e 2 para garantir a operação e manutenção bem sucedidas.

| <b>RESUMO DAS NECESSIDADES DO SMSL – TRAMO III DA LINHA 1</b> |  |
|---|--|
| <b>ITEM</b>   | <b>NECESSIDADE</b>                                   |
| Via Permanente  | Bitola 1.435 mm<br>Via Dupla<br>Trilho 60E1 (UIC 60) |
| Alimentação Elétrica dos TUE's                                | Rede Aérea de Tração                                 |
| Superelevação Máxima (mm) para Raio=300,00 m                  | 150 mm   |
| Distância Mínima entre Vias (mm)                              | 4,250m   |
| Raio mínimo Vertical ( dc)                                    | 10.000 dm  |
| Plataforma e Estações Comprimento(m)                          | 136,00 m   |
| Plataforma e Estações Altura(m)                               | 1,05m  |
| Rampa Máxima (%)  | 4,00%  |
| Velocidade Máxima ( km/h)                                     | 80,00 km/h   |

|   |  |
|---|--|
| Gabarito dos Carros em curva (m)                        | 4,50m  |
| Aceleração Transversal Máxima (m/s <sup>2</sup> )       | 0,65 m/s <sup>2</sup>  |
| Raio Mínimo   | 300,00   |
| Fechamento lateral da Via Permanente                    | A via deverá ser fechada lateralmente, nos moldes da Linha 01.   |
| Terminal de integração Rodoviário                       | 01 Terminal de Ônibus Urbano e Metropolitano Integrado à Estação Águas Claras.   |
| Estações  | 02 Estações (Campinas e Águas Claras) dotadas de acessibilidade, nos moldes das estações existentes, com garantia de segurança para trânsito dos usuários, inclusive os com mobilidade reduzida. Deverá ser prevista acessibilidade direta da Rua da Bolívia à Estação Campinas.<br><br>Os equipamentos, acabamentos e instalações das estações deverão ser compatíveis com os existentes nas demais estações em Operação da Linha1 do SMSL. |
| Integração com o sistema de ônibus convencional         | Estação Campinas, através de parada, e Águas Claras através do Terminal de Integração  |
| Integração com o sistema BRT                            | Estação Águas Claras   |
| Ciclovias   | Deverão ser previstos bicicletários nas duas Estações Metroviárias com ciclovias de ligação ao viário do entorno da Estação.   |
| Acessos / Conexões Viárias / Intersecções / Cruzamentos | Desenvolver, quando necessário, um sistema viário auxiliar de forma a manter os acessos existentes.  |
| Ações Ambientais  | Deverão ser desenvolvidos os estudos ambientais necessários para a obtenção das licenças pela Construtora.<br><br>Os Pilares das OAE's nas travessias sobre a BR-324 e, pelo menos, 20% dos demais pilares das OAE's deverão ser revestidos por jardins verticais.   |