

ESTUDO DE ACESSIBILIDADE ÀS ESTAÇÕES DO METRÔ DE SALVADOR

Priscila da Mota Moraes¹
Taís Fonseca de Medeiros²

RESUMO

O presente trabalho trata do estudo da acessibilidade relativa às estações do Sistema Metroviário de Salvador <> Lauro de Freitas (SMSL), e teve como objetivo promover melhores condições de acessibilidade aos diversos grupos de usuários - pedestres, ciclistas, e usuários de transporte coletivo e individual que realizem integração com o metrô.

Para o entendimento da realidade local, foi realizado um levantamento de dados e um diagnóstico situacional da atual estrutura urbana e condições de mobilidade nas áreas de inserção das estações. Essa análise deu embasamento à elaboração de um panorama prospectivo para as áreas estudadas, como medidas mitigadoras em resposta aos entraves e conflitos identificados.

As premissas que nortearam o desenvolvimento desse trabalho induzem ações pertinentes para a melhoria da acessibilidade ao sistema metroviário não apenas quanto à otimização do uso desse sistema de transporte de alta capacidade, como favorece a própria cidade com a ampliação dos benefícios oferecidos pela Rede Integrado de Transportes, impactando positivamente grande parte da população soteropolitana.

Palavras-chave: Acessibilidade, Mobilidade, Integração Intermodal.

ABSTRACT

The present work focus on the study of the relative accessibility of the subway stations in the Salvador <> Lauro de Freitas Subway System (SMSL), which aims to promote better accessibility conditions to the different user groups – pedestrians, cyclists, and users of public and private transport that integrate with the subway system.

In order to understand the local circumstances, this work conducted a survey data and diagnostic analysis of the current urban structure and mobility conditions around the subway stations. These analysis based the development of a prospective scenario for the studied areas such as actions in response to those obstacles and conflicts that were identified.

The assumption that guided the development of this work induce relevant actions to improve the accessibility of the subway system, not only about the optimization of high-capacity transport system that is the subway, but also promotes the benefits offered by integrated transport system, positively impacting the city's population.

Keywords: Accessibility, Mobility, Intermodal integration.

¹ Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo, Brasil) e mestrado em Planejamento Urbano e Gestão de Território pela Universidade Federal do ABC (Santo André, Brasil). Atualmente é Analista de Projetos Pleno pela TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes LTDA. E-mail: priscila.moraes@ttc.com.br

² Possui Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Salvador (Salvador, Brasil) e pelo Politecnico di Milano (Milão/Itália). Atualmente é Assistente de Projetos pela TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes LTDA. E-mail: tais.medeiros@ttc.com.br

1 INTRODUÇÃO

O estudo realizado trata da acessibilidade às estações do sistema metroviário em fase de implantação em Salvador e tem como objetivo propor ações voltadas à fomentação de políticas públicas integradas de mobilidade urbana, através do conceito de articulação intermodal dos diversos grupos de usuários - pedestres, ciclistas, e usuários de transporte coletivo e individual- de forma a oferecer melhores condições físicas de acesso e transbordo no entorno das estações metroviárias, assegurando o acesso universal, segurança e conforto nos deslocamentos realizados.

Para o desenvolvimento do estudo, considerou-se a operação do sistema metroviário completo, ou seja, Linha 1: Lapa <> Pirajá e Linha 2: Acesso Norte <> Lauro de Freitas e sistemas alimentadores como o transporte coletivo por ônibus e transporte individual por automóveis, promovendo a expansão da acessibilidade da população de Salvador como um todo.

1.1 Considerações Iniciais

Salvador, capital do estado da Bahia, é hoje o terceiro município mais populoso do Brasil, com mais de 2,9 milhões de habitantes, segundo a projeção do IBGE para o ano de 2015. A cidade desenvolve-se numa península limitada pela Baía de Todos os Santos e pelo Oceano Atlântico e seu tecido urbano e sistema viário possui características peculiares, condicionadas em função da topografia acidentada da cidade.

Conta com dois eixos viários expressos, a BR-324 e a Av. Luís Viana Filho (Paralela) que compõem o sistema estrutural da cidade e se estendem até os municípios vizinhos na Região Metropolitana de Salvador (RMS). Baseado na forte dinâmica urbana ocorrida ao longo desses dois principais vetores de expansão do município, foi concebido o traçado da rede de transporte coletivo de alta capacidade da região – o Sistema Metroviário de Salvador <> Lauro de Freitas (SMSL), composta inicialmente por duas linhas de metrô com aproximadamente 31 km de extensão e 19 estações, sendo uma delas de conexão entre essas linhas.

A Linha 1 do Metrô (Lapa<>Pirajá), possui um percurso com cerca de 11 km e oito estações, sendo que seis delas já estão construídas e em operação assistida e as demais se encontram em fase adiantada de obras e deverão entrar em operação até o final desse ano. Essa linha parte da região central de Salvador, na Lapa, cruza áreas consolidadas do município e acompanha a diretriz da BR-324 alcançando a região de Pirajá.

A Linha 2 (Acesso Norte <> Aeroporto), por sua vez, foi planejada com o total de 12 estações e extensão aproximada de 20 km e encontra-se em fase de projeto e início de construção. Essa linha parte da região do Acesso Norte onde se conecta com a Linha 1, passa pelo subcentro do Iguatemi e segue o eixo da Av. Luís Viana Filho (Paralela) até o município de Lauro de Freitas, na estação Aeroporto.

2 MÉTODOS

2.1 Faseamento

Uma das premissas adotadas para o desenvolvimento desse estudo foi o faseamento das etapas de trabalho, de forma a realizar a cobertura mais abrangente possível na análise da acessibilidade e identificar as possibilidades para sua melhoria.

A primeira fase do trabalho consistiu do arrolamento de informações remotas e *in-loco* para o conhecimento do problema de forma plena, buscando entender a realidade local e suas dinâmicas. Esse estudo possibilitou uma compreensão mais abrangente de como as estações do Metrô se articulam com os bairros e comunidades onde estão inseridas e deu embasamento para a análise qualitativa da atual estrutura urbana e condições de mobilidade nas áreas do entorno das estações, sintetizadas na segunda fase do trabalho, o diagnóstico situacional.

A terceira fase fundamentou-se nas análises anteriores e ficou composta por um conjunto de intervenções sugeridas por grupos de usuários para a melhoria da acessibilidade a cada estação do sistema metroviário.

2.2 Abrangência

Além do faseamento das etapas de trabalho, também foi considerada a estrutura logística do sistema de transporte metropolitano SMSL, que deverá operar com o conceito “tronco alimentado”. As análises tomaram por base a influência do SMSL sobre os diversos grupos de usuários desse sistema, delimitando assim, áreas de diferentes abrangências que possibilitassem a melhor leitura tanto das condicionantes físicas como das dinâmicas urbanas e de mobilidade. Assim, foram estabelecidas três áreas de influência em função da abrangência dos principais grupos de usuários identificados, a saber:

- (i) a demanda lindeira nas imediações das estações ou terminais de integração, denominada Área Diretamente Afetada (ADA);
- (ii) a demanda a ser atraída via algum modo integrado, uma vez que ainda que esteja nas proximidades das estações, não consegue acessá-la diretamente sem o apoio de um outro modal (ônibus, teleférico, bicicleta), chamada Área de Influência Direta (AID);
- (iii) as demandas potenciais mais distantes das estações do Metrô, que com a facilitação da melhoria da acessibilidade e dos sistemas de transportes integrados, consigam e tenham seu interesse desperto para utilizar o Metrô como modo principal de deslocamento, ainda que com o apoio de outro modal de integração. Essas áreas mais afastadas levaram o nome de Área de Influência Indireta (AII).

2.3 Meta de Implantação

As propostas e diretrizes foram, ainda, classificadas de acordo com uma priorização a ser consolidada, distribuindo as intervenções propostas em dois grandes grupos: essenciais ou complementares.

Nas intervenções essenciais foram elencadas as propostas consideradas fundamentais para o funcionamento do sistema metroviário, garantindo sua eficiência tal como infraestrutura de transporte de alta capacidade. No grupo de intervenções complementares ficam identificadas as ações que possibilitariam a operação plena do sistema metroviário, aumentando ao máximo o alcance do Metrô para a captação de demanda, mas que teriam um maior prazo para sua implantação, e algumas dessas dependeriam de ações de outros gestores.

Uma vez divididas segundo esses dois grupos - essenciais e complementares - as intervenções foram detalhadas individualmente descrevendo com uma relação de infraestrutura associada a cada intervenção, que listou as obras e ações comumente relacionadas àquele tipo de empreitada.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A implantação do SMSL certamente influenciará a atual estrutura urbana da capital baiana em vários aspectos, sendo possível destacar alguns prognósticos, dentre eles, a transformação das áreas lindeiras ao corredor metroviário, potencializando a ocupação de vazios urbanos e as mudanças de uso, confirmando assim as tendências de uso do solo da região, principalmente comércios e serviços, e reforçando as nucleações de bairro existentes.

Outro prognóstico é a valorização dos terrenos nas áreas de influência, sejam essas áreas degradadas e com ocupação irregular ou mesmo áreas já consolidadas, resultando assim na reestruturação do tecido urbano nos bairros do entorno das estações, principalmente os que apresentam ocupação irregular e infraestrutura precária. Desse modo, há áreas que em lugar de simples projetos de intervenção localizada, mereceriam a elaboração de planos específicos de desenvolvimento e estruturação para a melhoria dos espaços urbanos e otimização da infraestrutura de transportes que está sendo implantada.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho teve como principal objetivo o estudo e proposição de um conjunto de intervenções para a melhoria da acessibilidade relativa ao sistema metroviário, promovendo a otimização da rede de transporte de alta capacidade e assegurando a facilidade de acesso às estações com segurança e conforto aos usuários.

Foram consideradas as condições de mobilidade para cada modal, a fim de implantar as melhorias de forma articulada e que naturalmente atendem a cidade como um todo e não apenas o SMSL, ampliando a mobilidade da população de Salvador através da oferta de uma Rede Integrada de Transporte que abrange todo o território municipal da capital baiana.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Inaiá M. M. de; PEREIRA, Gilberto Corso. Como anda Salvador e sua Região Metropolitana. Salvador: EdUFBA, 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **A Mobilidade Urbana no Planejamento da Cidade**. Cartilha – Ministério das Cidades. 1º ed. Brasília, Outubro 2006.

PMS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR; SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, HABITAÇÃO E MEIO AMBIENTE – SEDHAM ; COORDENADORIA CENTRAL DE PRODUÇÃO DE INDICADORES URBANOAMBIENTAIS – COPI. **Cadernos da Cidade: Uso e Ocupação do Solo em Salvador**. Salvador, Ano I, No 1, Jun. 2009, Volume 1.

BRASIL. **Lei nº12.587**. Dispõe da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, 04/11/2012. Brasília. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acessado em Setembro de 2015.

SALVADOR. **Lei 7400/2008**. Lei 7.400/2008 – PDDU 2008, de 20 de fevereiro 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007 e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Cidade do Salvador, 2007. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/media/5967/lei7400-08.pdf>>. Acessado em