

Macro Diretrizes Viárias

As macro diretrizes viárias, constitui-se na previsão de novas vias com características operacionais que garantam a continuidade da malha viária existente quando da implantação de novos empreendimentos (loteamentos e parcelamentos), bem como ligação entre as diversas regiões da cidade, otimização da circulação, promovendo o aumento de capacidade viária para atendimento do volume crescente de veículos, melhoria da segurança viária com a eliminação de pontos de conflitos e alívio do tráfego urbano em rodovias que passam pelo perímetro urbano do município.

O estabelecimento das Macro Diretrizes Viárias, é permanentemente desenvolvida pela Secretaria de Planejamento em consonância com os interesses apresentados pela Secretaria de Transportes, quanto a otimização da Circulação e Mobilidade necessárias a operacionalidade do Sistema de Transporte.

Do mesmo modo o detalhamento e desenvolvimento das Macro Diretrizes Viárias como elementos estruturadores, leva em conta as tendências e o atual uso e ocupação do solo. Não há estabelecimento de prazos para sua implantação, ficando os mesmos condicionados a futuros empreendimentos que promovam a urbanização da cidade, constituindo-se em um mosaico que se pretende na futura ocupação dos vazios urbanos do município.

O estabelecimento de macro diretrizes viárias possibilita orientação para a Secretaria de Urbanismo no controle do parcelamento do solo, cabendo a esta o detalhamento e estabelecimento de viário local dos novos loteamentos, que atenda tanto aos interesses do município como do empreendimento.

Desobriga o município de custos quando da implantação novos empreendimentos que geram tráfego quando implantados (pólos geradores), evitando-se remanejamentos e desapropriações, cabendo ao empreendedor a cessão da faixa destinada a implantação da via.

As macro diretrizes viárias tem função arterial no sistema viário urbano, ou seja, ligação entre bairros com avenidas de pelo menos duas faixas por sentido com canteiro central. As larguras dessas vias arteriais variam de 24,00 a 30,00 metros. Em outros casos funcionam como coletoras para absorção e distribuição dos fluxos internos aos bairros, podendo neste caso apresentar pista com duas faixas em sentido duplo e largura de 15,00 metros.

Na revisão do Plano Diretor, o estabelecimento de novas macro diretrizes viárias, levou em conta os atuais pontos de conflitos de trânsito e a carências do sistema viário, como as transposições ao longo das rodovias que cortam o município, prejudicando a acessibilidade entre as diversas regiões da cidade. Contempla ainda as futuras ocupações dos vazios urbanos que deverão ocorrer futuramente.

Como principais propostas de macro diretrizes viárias estão previstas:

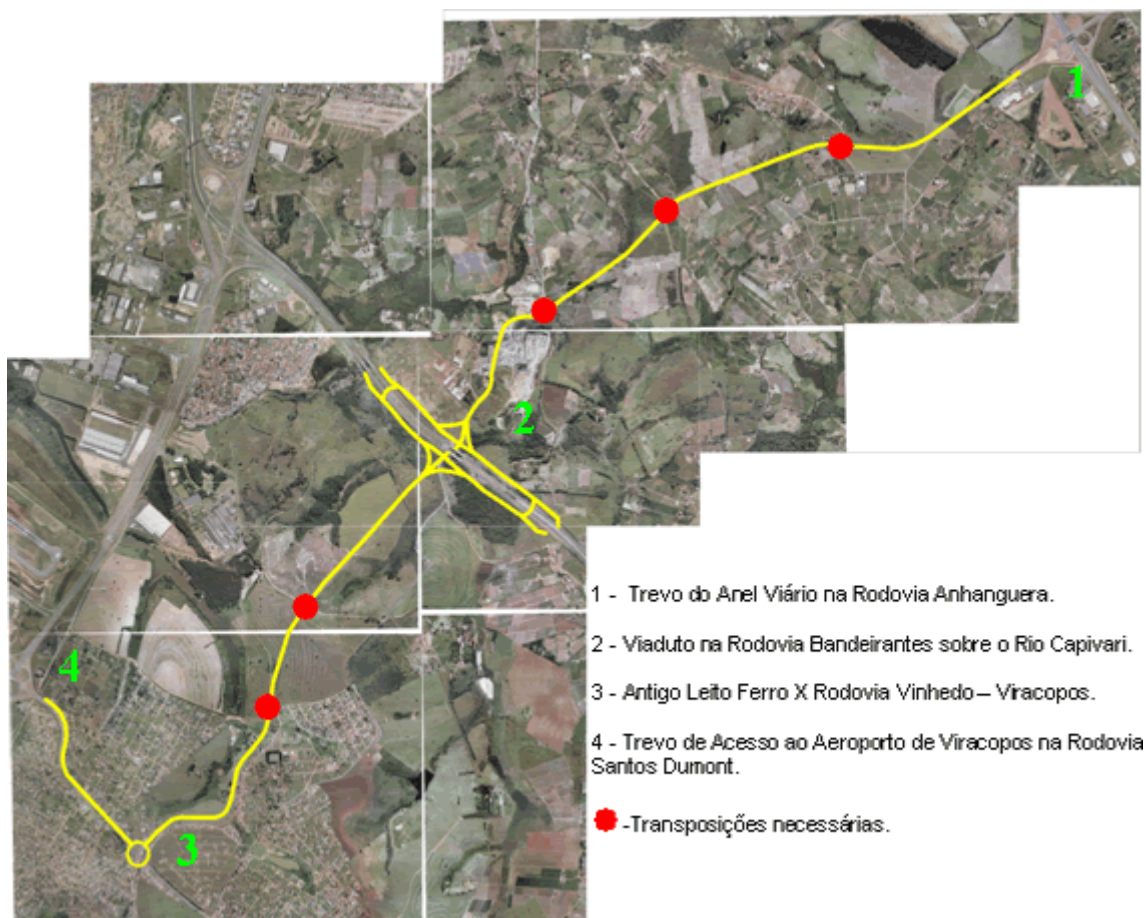
- **Anel Rodoviário Externo de Contorno de Campinas**, de competência do Estado de São Paulo, sendo necessário sua conclusão para eliminação do trânsito de passagem de veículos de carga pela malha urbana do município, como também acesso direto da Região Metropolitana de Campinas ao Aeroporto Internacional de Viracopos. Atenção especial deve ser dada quanto as transposições necessárias no trecho a ser concluído, tendo em vista que 80% da produção agrícola provem das regiões do seu entorno.

A diretriz proposta para a conclusão do Anel Rodoviário de Contorno de Campinas, tem início no Trevo da Rodovia Anhanguera e Rodovia Magalhães Teixeira que atualmente está interrompido, seguindo pela diretriz da Estrada Velha de Campinas-Indaiatuba até o viaduto da Rodovia Bandeirantes sobre o Rio Capivari. Este trecho atravessa importantes regiões de produção agrícola denominadas de Pedra Branca e Reforma Agrária, que não devem sofrer solução de continuidade em suas atividades com o estabelecimento de 3 transposições em desniveis por estradas vicinais existentes de ligação entre as referidas áreas.

No viaduto da Rodovia Bandeirantes, propõe-se dois retornos em desnível (inferior), bem como os acessos necessários à Rodovia Bandeirantes.

O trecho seguinte desde o viaduto da Rodovia Bandeirantes, segue ainda pela Estrada Velha de Campinas-Indaiatuba, até proximidades do Jardim São Domingos, onde passa a ocupar uma faixa paralela ao antigo leito férreo e deste até o cruzamento com a Rodovia Vinhedo Viracopos (SP324), nas proximidades da Rodovia Santos Dumont no trevo de acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos, sendo este também contemplado, principalmente em relação ao acesso de passageiros e cargas.

ANEL RODOVIÁRIO EXTERNO (PROPOSTA DE COMPLEMENTAÇÃO)

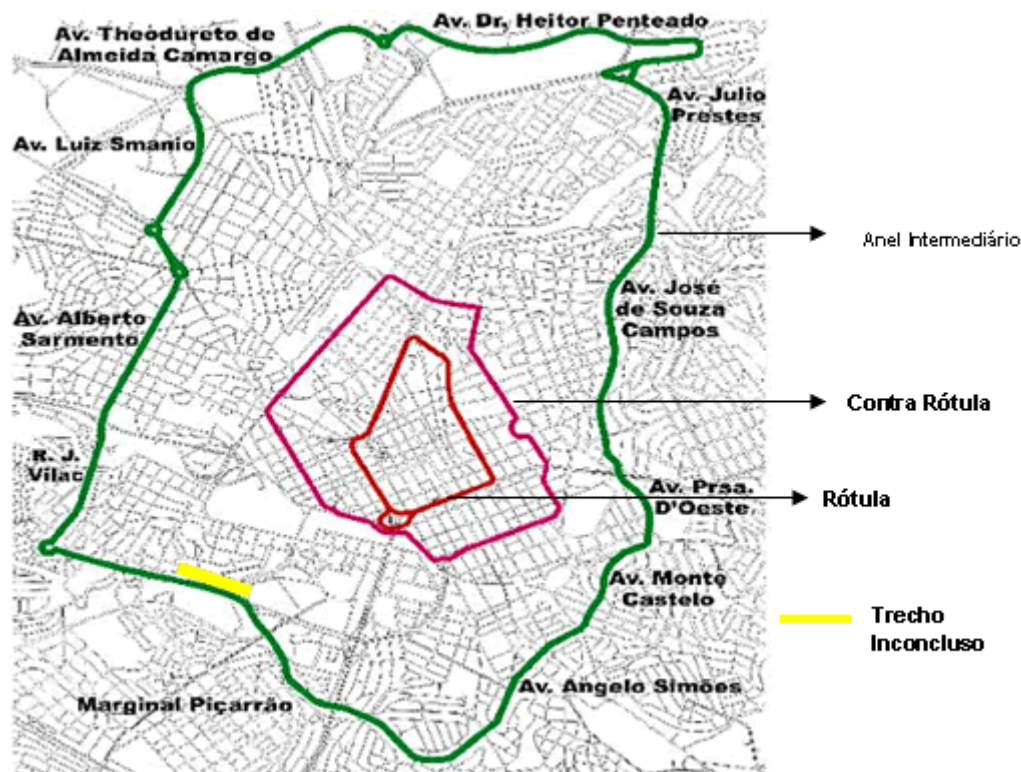


- **Anel Intermediário**, constituído na sua maior parte por sistema viário existente constituído de vias arteriais, porém com trecho inconcluso, que viabilizará o tráfego de bairros externos e periféricos à área central e também eliminará o trânsito de passagem pelo centro. Para a sua viabilização são necessárias obras complementares de conclusão das marginais do Córrego Picarrão, além de implantação de sinalização de orientação em consonância com a Setransp/Emdec.

- **Contra Rótula** que circunda os bairros mais próximos da área central, possibilitando o tráfego no contra fluxo da rótula, permitindo novas opções de circulação sem passar pelo centro. Serão necessários ajustes de geometria em trechos abrangidos pelas vias que a compõe, bem como sinalização de orientação.

- **Rótula** é um conjunto de vias já existentes que compõe o sistema de contorno à área central, deverá sofrer readequações geométricas, visando o transporte coletivo em função do Sistema InterCamp.

A figura abaixo apresenta o sistema de anéis composto pelas vias do anel inconcluso, contra rótula e rótula.



As diretrizes viárias relativas as marginais das rodovias que atravessam o município de Campinas tem como gestores da negociação para implantação, a Seplama e Setransp, principalmente no sentido de garantir as transposições necessárias, com objetivo de garantir a interligação das regiões atravessadas pelas referidas rodovias, bem como a eliminação do trânsito urbano pelas mesmas.

São abaixo descritas:

- **Marginais da Rodovia Anhanguera**, compreendem os trechos entre os km 92 ao km 98, do km 98 ao km 103 e o trevo no km 103 de competência da concessionária AutoBan, que contemplam novas transposições em especial nas avenidas John Boyd Dunlop e Amoreiras;

No km 93, estão previstas readequações geométricas, implantação de baias de parada de ônibus em ambos sentidos junto às passarelas de acesso ao Cond Campinas Shopping Center que serão ampliadas para maior segurança dos pedestres.

Entre o km 93 e km 94 estão previstas as transposições e alças de acesso da Avenida Amoreiras.

No km 94 implantação da alça de acesso da Rua Ituverava junto a Rua Francisco Alves de Almeida.

No km 95 está prevista a implantação da alça de acesso as Ruas Itapecerica da Serra e Itapetininga, parada de ônibus em ambos os sentidos, alças de acesso e desacesso da Rua Oswaldo Canecchio, além da transposição da Avenida John Boyd Dunlop.

Entre o km 96 e 97 está previsto transposição e alça de acesso para a Avenida Brigadeiro Raphael Tobias de Aguiar e acesso da marginal através de alça para a Avenida Pedro Gaspar Bertoni.

Entre o km 97 e km 98 estão previstas as alças de acesso e desacesso da Rua Antonio Nunes dos Santos e Rua James Goy Hughes.

No Km 103 reformulação da interseção do km 103,6, com implantação de trevo completo.

- **Marginais da Rodovia Bandeirantes** – Acesso J, desde o trevo de acesso a Rodovia Santos Dumont, desde o trevo de acesso à Rodovia Bandeirantes, até o trevo de acesso a Rodovia Anhanguera;

- **Marginais da Rodovia D. Pedro I**, desde o trevo de acesso à Rodovia Heitor Penteado, até o Bairro Jardim Santa Monica na altura da Rua Gustavo Stuart;

- **Marginais da Rodovia Campinas-Paulínia**, desde o trevo da Rodovia D. Pedro I, até o limite de município de Paulínia;

- **Marginais da Rodovia Ademar Pereira de Barros**, desde o trevo de acesso à Rodovia D. Pedro I, até a altura do Bairro Chácaras Bocaiuva Nova, onde deverá ser construída uma transposição em desnível, sendo que as marginais se constituam em um laço que impossibilite fuga do pedágio, no entanto garanta acesso aos moradores dos Bairros lindeiros, em especial Chácaras Bocaíuva Nova, Bananal e Jardim Monte Belo;

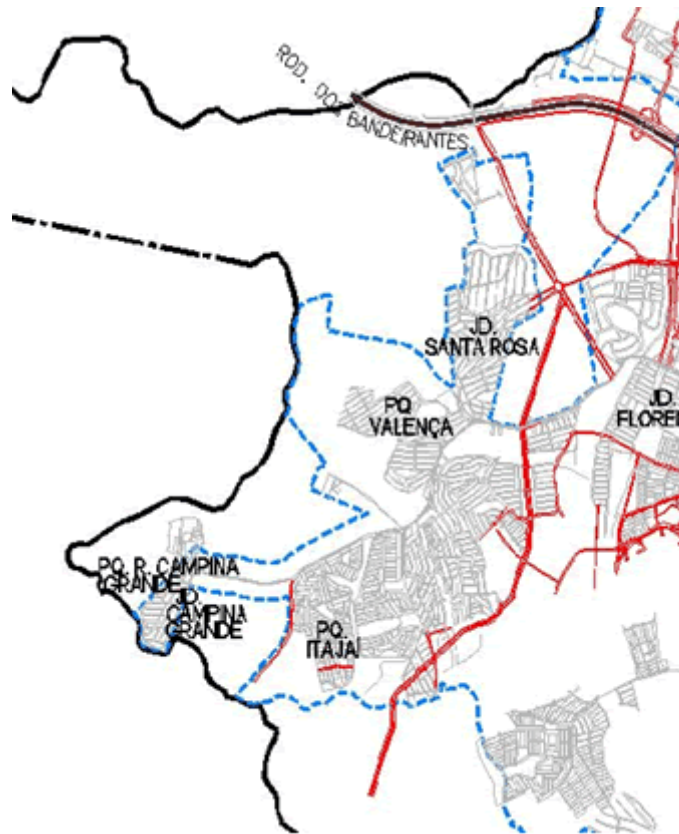
A implantação das diretrizes viárias que serão detalhadas nos planos locais de gestão urbano são abaixo descritas e nominadas:

- **Sistema arterial da Av. John Boyd Dunlop**, constituído um anel viário de contorno ao complexo Delta. Em uma faixa externa de 500 metros em atendimento a um EIA (Estudo de Impacto Ambiental), será destinado a reflorestamento. Mais externamente em 500 metros será estabelecida uma área de uso industrial (exceto para produção de alimentos e medicamentos).

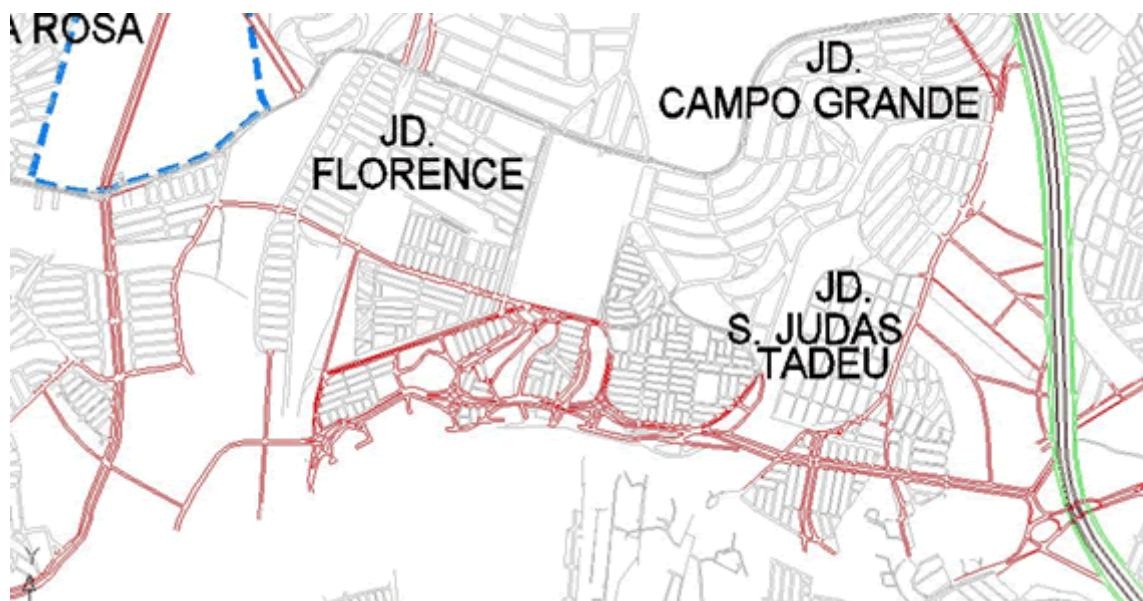
A figura abaixo representa o anel de contorno do complexo Delta, bem como a diretriz viária de ligação ao corredor metropolitano nas proximidades do Parque Valença.



- **Marginais ao Gasoduto Brasil-Bolívia**, na região Sudoeste, que possibilitam a eliminação da segmentação e segregação dos bairros lindeiros através de transposições em locais apropriados.



- **Sistema Viário da Região do Campo Grande**, complementar ao sistema viário local e constituído de vias arteriais e coletoras, para otimização do transporte coletivo.



- **Vias Arteriais e Coletoras do Parque Linear do Capivari**, tem como premissa evitar a ocupação e degradação ambiental do Parque Capivari. Essas vias passando pelo parque irão atingir a Rodovia Santos Dumont. Permitirão ainda a ligação da Avenida Amoreiras com as marginais previstas para as Rodovias Bandeirantes e Anhanguera.



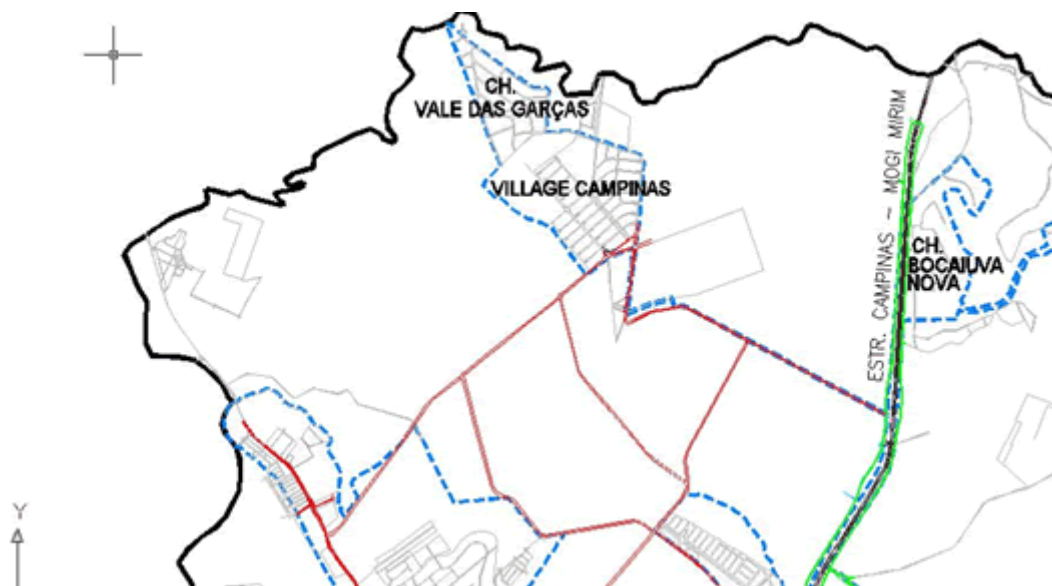
- **Diretriz Viárias complementares do Distrito de Barão Geraldo**, constituído de vias arteriais e coletoras, com readequações geométricas para melhoria da fluidez, acessibilidade e segurança.



- **Avenida das Universidades** de ligação a PUCCAMP Campus I e UNICAMP, aliviando o trânsito de passagem no Jardim Santa Cândida e bairros adjacentes.



- **Diretrizes Viárias complementares do Vale das Garças e Guará e bairros lindeiros**, são vias existentes para corredores estruturais;



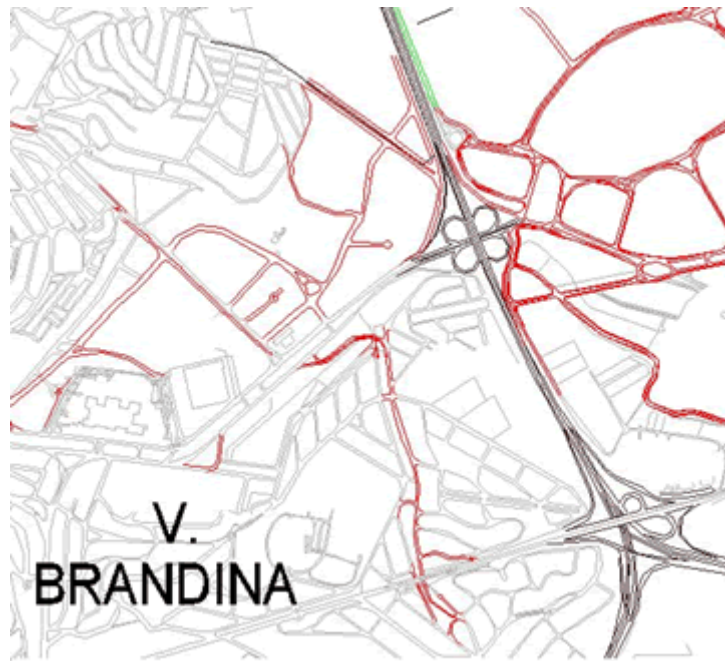
Sistema viário interno a Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas – CIATEC, constituído de vias arteriais e coletoras;



- Diretriz de alargamento da Estrada da Rhodia, com readequações geométricas nos trechos existentes de pista simple e nos de pistas duplas.



- Sistema viário complementar constituído de vias arteriais e coletoras nas áreas da Federação das Entidades Assistenciais de Campinas (FEAC), Vila Brandina e entorno;



- Sistema viário constituído de vias arteriais e coletoras entre as marginais da rodovia D. Pedro I, no trecho entre o Trevo de Souza e o trevo da Rodovia Ademar Pereira de Barros e o limite de perímetro urbano de Campinas, visando a eliminação do trânsito urbano na referida rodovia;



- **Complementação da Av. Getúlio Vargas** nos limites das Fazenda Santa Eliza e Exército;



- Sistema viário constituído de vias arteriais e coletoras de ligação entre os bairros, Nova Europa, Parque Ozziel e Jardim do Lago;



- **Sistema Ciclovitário de Barão Geraldo**, ligação para estudantes do Colégio Rio Branco à Cidade Universitária Zeferino Vaz, constituído de ciclovias (pistas exclusivas segregadas) e ciclofaixas.

- **Avenida Comendador Aladino Selmi**: Estabelece a reformulação do traçado da Av. Com. Aladino Selmi (continuação da antiga Estrada dos Amarais) entre o trevo da Rod.

D. Pedro I (Jd. S. Marcos) e a Rua S. Francisco Xavier (V. San Martin - Divisa com Sumaré), com a construção de duas pistas expressas e duas marginais locais, a implantação de oito dispositivos de retorno e acesso aos bairros lindeiros, doze baias de ônibus, construção de novas pontes nas transposições dos três córregos existentes e novo viaduto na passagem sob a Ferroban. A extensão aproximada dessa obra é de 4.800 m

- **Avenida das Indústrias:** Estabelece o Trecho I com a previsão de implantação em pista dupla da Av. Prof. Mário Scolari (Cidade Satélite Íris I), a implantação da Av. Dep. Luis Eduardo Magalhães com duas pistas expressas e duas pistas marginais locais ao longo dos Bairros Cidade Satélite Íris I, Jd. S. Judas Tadeu, Jd. Maringá e Jd. Marialva, com a desapropriação de glebas não pertencentes aos loteamentos. Prevê ainda a transposição do Rio Capivari (Construção de duas pontes) ligando o Jd. Uruguai ao Sistema Viário formado pelas Marginais do Córrego Pium ao longo dos Bairros Recanto do Sol, Parque Universitário e Jd. Ouro Verde, passando pela interseção com a Av. Ruy Rodriguez e terminando na Rua Potengi (Jd. Ouro Verde), com a construção de mais três transposições sobre o Córrego Pium (Pontes e Aduelas) para retornos e acessos aos bairros, além da remoção de várias moradias irregulares em áreas de praças, faixas de preservação e no próprio arruamento dos loteamentos. A extensão aproximada desta obra no Trecho I é de aproximadamente 4700,00 m. Posteriormente esta avenida no futuro Trecho II deverá ser estendida até a Av. Mercedes no Distrito Industrial.