

ARCO TIETÊ

PLANO DE MELHORAMENTOS PÚBLICOS

PROJETO DE LEI 721/2015

Dezembro2015

CARACTERIZAÇÃO

ARCO TIETÊ

POPULAÇÃO ESTIMADA

(IBGE 2010)

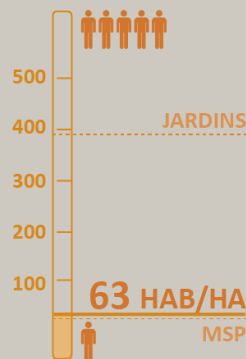


338.000 HABITANTES

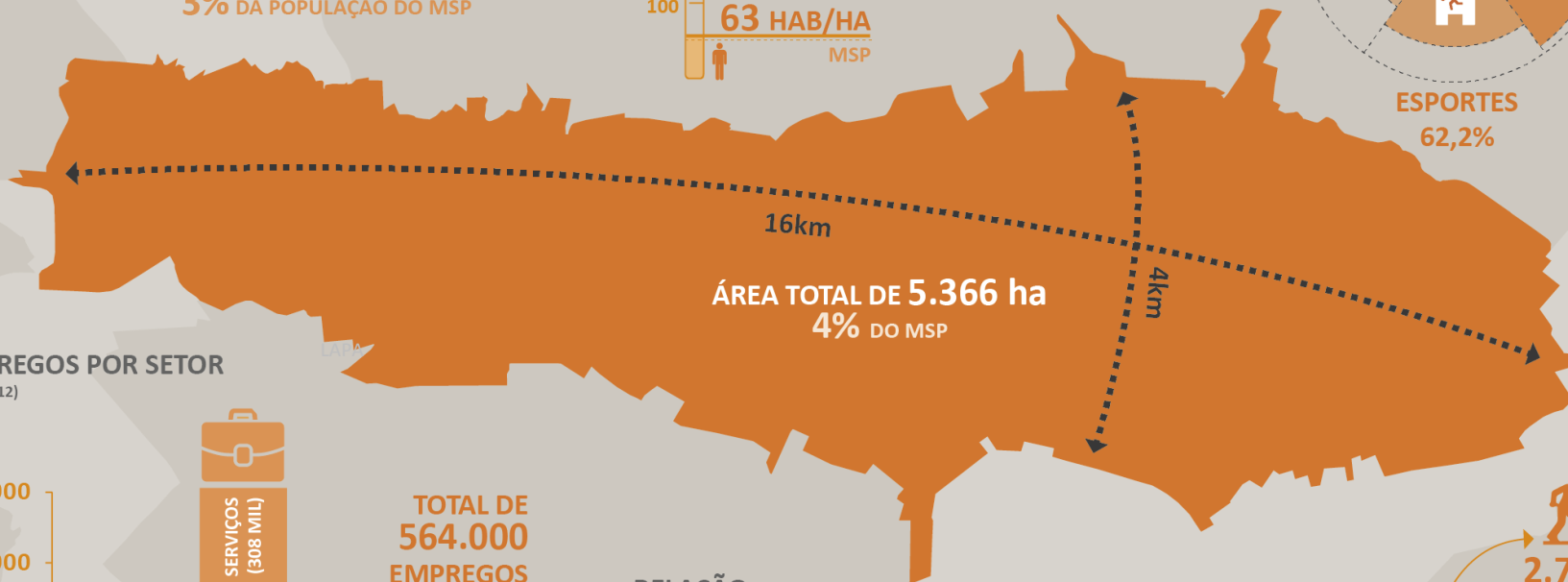
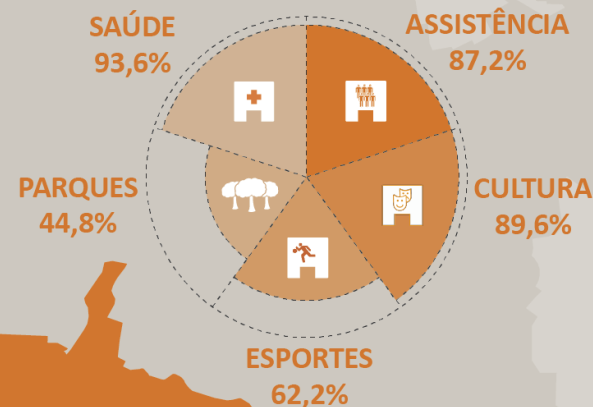
3% DA POPULAÇÃO DO MSP

DENSIDADE POPULACIONAL MÉDIA

(IBGE 2010)

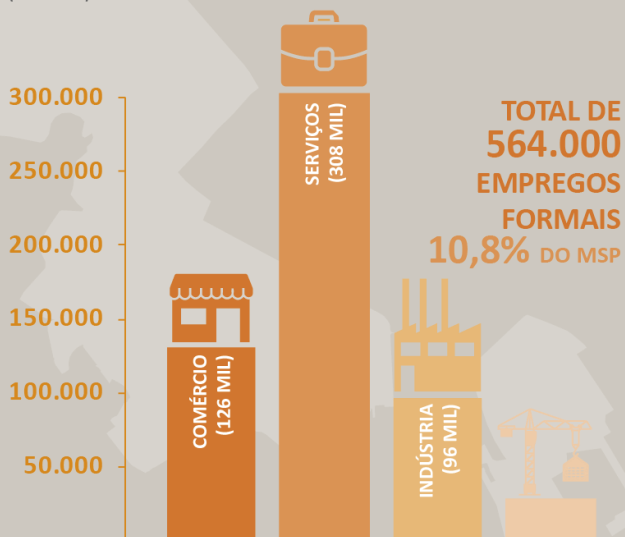


% POPULAÇÃO ATENDIDA POR EQUIPAMENTOS PÚBLICOS (RAIO DE 1KM)



EMPREGOS POR SETOR

(RAIS 2012)



RELAÇÃO EMPREGO / POPULAÇÃO

(RAIS 2012 E IBGE)



1,66
EMPREGOS/HAB

NOVOS EMPREENDIMENTOS

(EMBRAESP 2010-2013)



14.400 UNIDADES
4% DO MSP



2.040,00
R\$/M2

2.768.600
M2 CONSTRUÍDOS

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Plano de Melhoramentos Viários atua em consonância com:

- Diretrizes constantes nos mapas **do Plano Diretor Estratégico – PDE**, relativos aos Eixos da Transformação Urbana, especialmente:
 - Mapa 3: Eixos de Estruturação da Transformação Urbana,
 - Mapa 3A: Eixos de Estruturação da Transformação Urbana Previstos,
 - Mapa 8: Ações Prioritárias no Sistema Estrutural e
 - Mapa 9: Ações Prioritárias no Sistema de Transporte Coletivo.
- Programa de Corredores coordenado pela SPTrans;

Plano de Melhoramentos Viários promove:

- Conformação de corredor perimetral;
- Desenvolvimento de nova frente urbana ao longo dos eixos de transporte coletivo;
- Conexão interbairros tanto na região norte como na região sul do Arco Tietê;
- Consolidação da rede de transporte público configurando corredor perimetral conectado às estações de trem e metrô existentes como linha 8, 11, 12 da CPTM, linha 1 e 3 do Metrô e linhas e estações futuras como linhas 9 e 13 da CPTM e linhas 6, 16, 19 e 23 do metrô;
- Consolidação da rede de mobilidade urbana, com sistema de vias de porte compatível às demandas presentes e futuras, contempla além das vias do corredor perimetral as ligações viárias que conformam vias coletoras, locais essenciais ao seu bom desempenho.

FUNÇÃO DA LEI DE ALINHAMENTO VIÁRIO

As leis de **melhoramentos viários** tem, no Município de São Paulo, fundamentalmente duas funções:

O planejamento urbanístico. tem uma clara função de orientar a ocupação do solo urbano de forma a possibilitar o máximo de eficiência na implantação de projetos voltados a mobilidade, dever do município, nos termos do art. 182 da Constituição Federal.

A regulação da ocupação dos solo urbano. A exemplo do que ocorre com a lei de uso e ocupação do solo, os melhoramentos viários tem função importante do ponto de vista da política edilícia no Município pois regulam a execução das obras em imóveis total e parcialmente atingidos por plano de melhoramento público aprovados por lei, com ou sem decretação de utilidade pública em vigor.

O Plano Diretor Estratégico utiliza tais disposições leis para mecanismos de desenvolvimento urbano, como por exemplo, para o instrumento da transferência do direito de construir.

ARCO TIETÊ

MAPA DE MELHORAMENTOS: VIAS A ABRIR

- MEM
- ARCO TIETÊ
- RIOS
- FERROVIA
- VIAS A ABRIR
- VIAS A AMPLIAR C/ DESAP.
- VIAS A MELHORAR S/ DESAP.



ÁREA TOTAL: 5.366 ha
VIAS A ABRIR: 34.373 m

0 1,0 2,0km

Base Cartográfica: MDC
Elaboração: SP Urbanismo

ARCO TIETÊ

MAPA DE MELHORAMENTOS: VIAS A MELHORAR

- MEM
- ARCO TIETÊ
- RIOS
- FERROVIA
- VIAS A ABRIR
- VIAS A AMPLIAR C/ DESAP.
- VIAS A MELHORAR S/ DESAP.

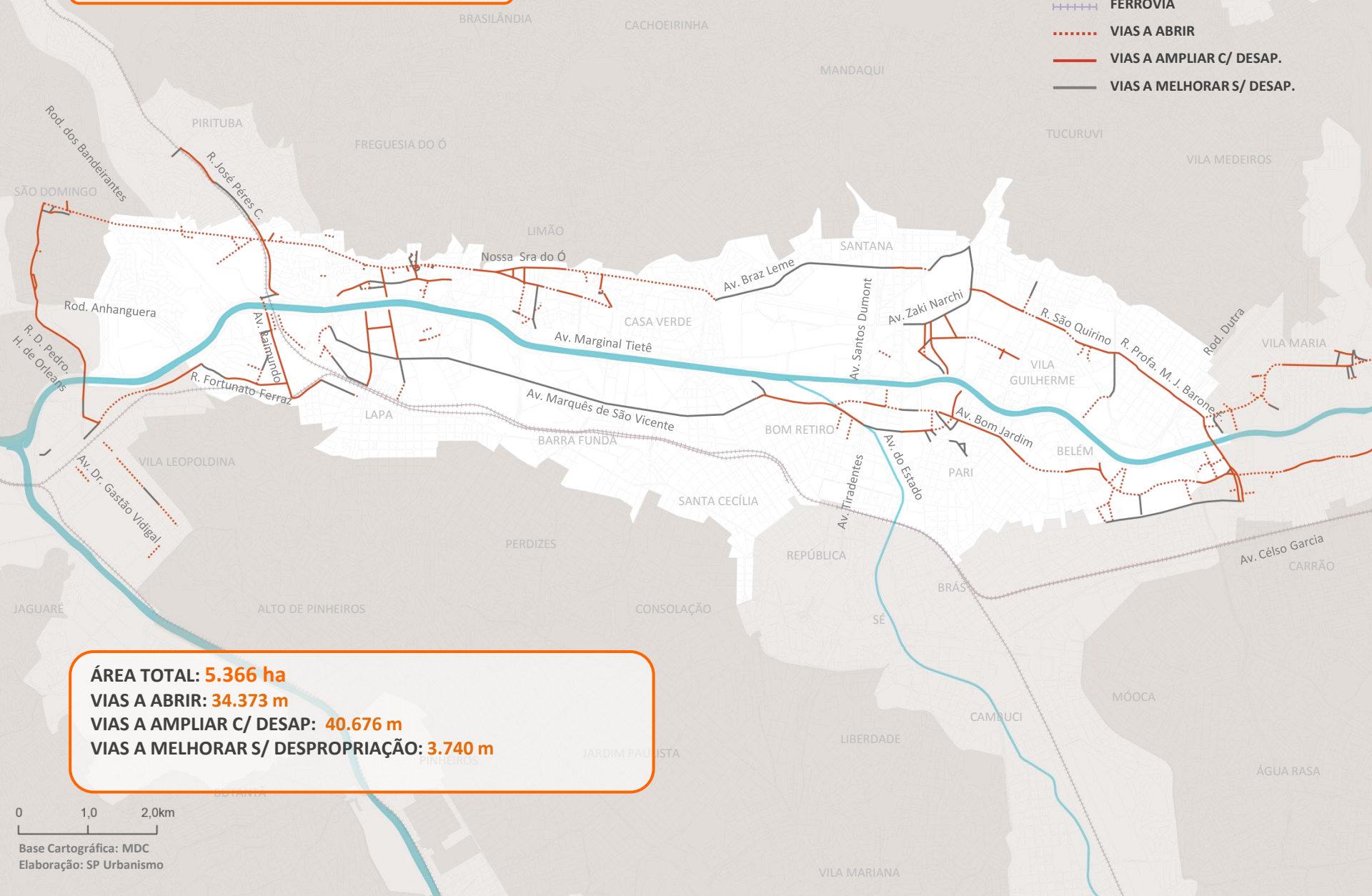


ÁREA TOTAL: 5.366 ha
VIAS A ABRIR: 34.373 m
VIAS A AMPLIAR C/ DESAP: 40.676 m

ARCO TIETÊ

MAPA DE MELHORAMENTOS: REDE

- MEM
- ARCO TIETÊ
- RIOS
- FERROVIA
- VIAS A ABRIR
- VIAS A AMPLIAR C/ DESAP.
- VIAS A MELHORAR S/ DESAP.



ÁREA TOTAL: 5.366 ha
VIAS A ABRIR: 34.373 m
VIAS A AMPLIAR C/ DESAP: 40.676 m
VIAS A MELHORAR S/ DESAPROPRIAÇÃO: 3.740 m

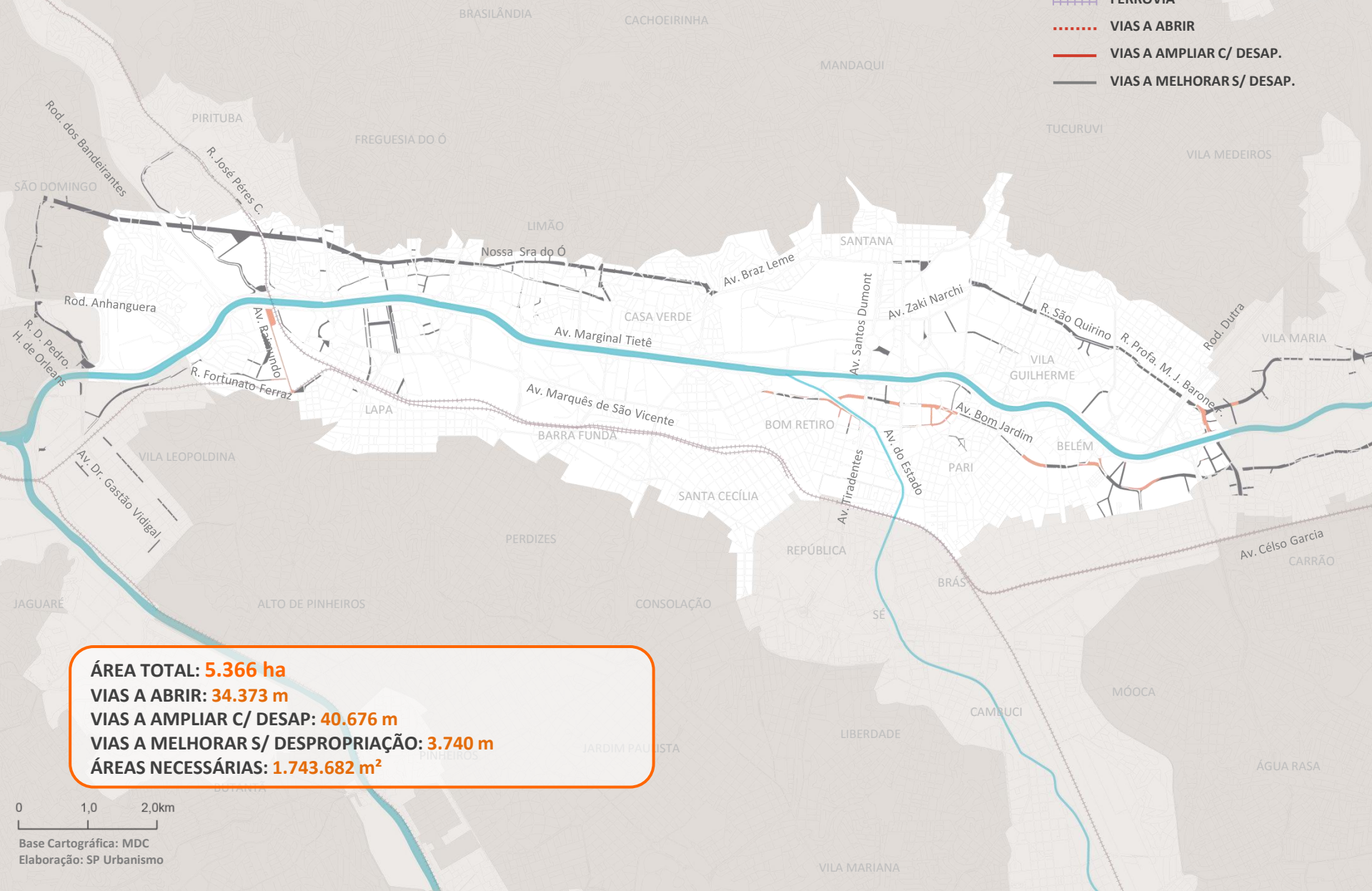
0 1,0 2,0km

Base Cartográfica: MDC
Elaboração: SP Urbanismo

ARCO TIETÊ

ÁREAS NECESSÁRIAS

- MEM
- ARCO TIETÊ
- RIOS
- FERROVIA
- VIAS A ABRIR
- VIAS A AMPLIAR C/ DESAP.
- VIAS A MELHORAR S/ DESAP.



ÁREA TOTAL: **5.366 ha**

VIAS A ABRIR: **34.373 m**

VIAS A AMPLIAR C/ DESAP: **40.676 m**

VIAS A MELHORAR S/ DESAPROPRIAÇÃO: **3.740 m**

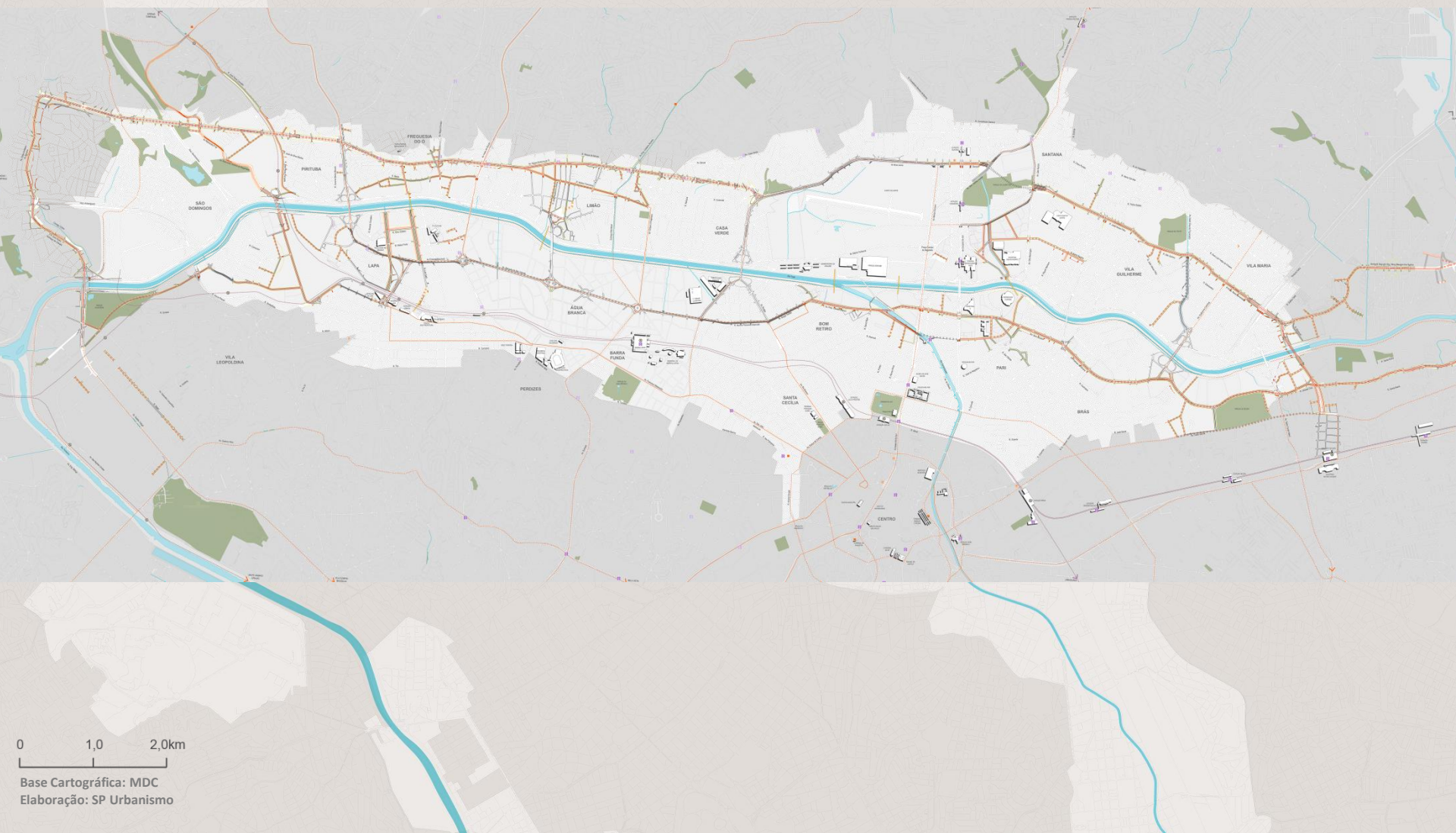
ÁREAS NECESSÁRIAS: **1.743.682 m²**

0 1,0 2,0km

Base Cartográfica: MDC
Elaboração: SP Urbanismo

ARCO TIETÊ

PLANO MELHORAMENTO VIÁRIO



0 1,0 2,0km

Base Cartográfica: MDC
Elaboração: SP Urbanismo

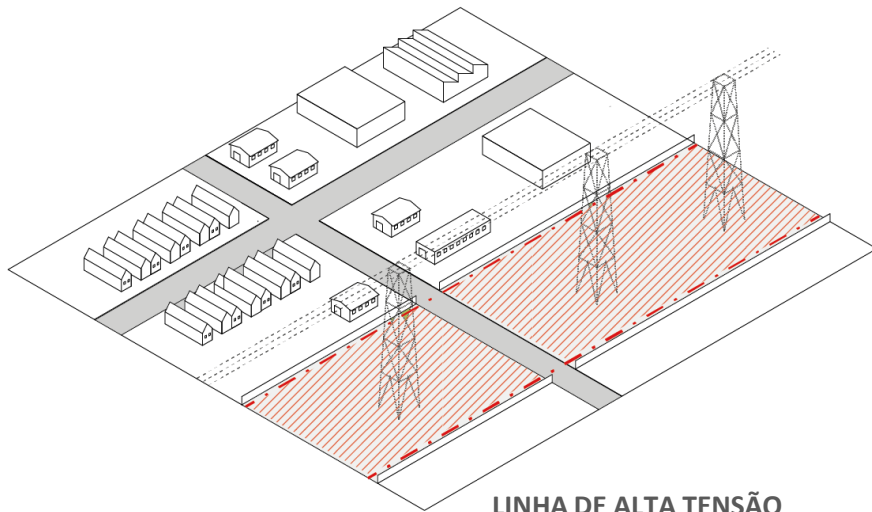
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

APOIOS URBANOS

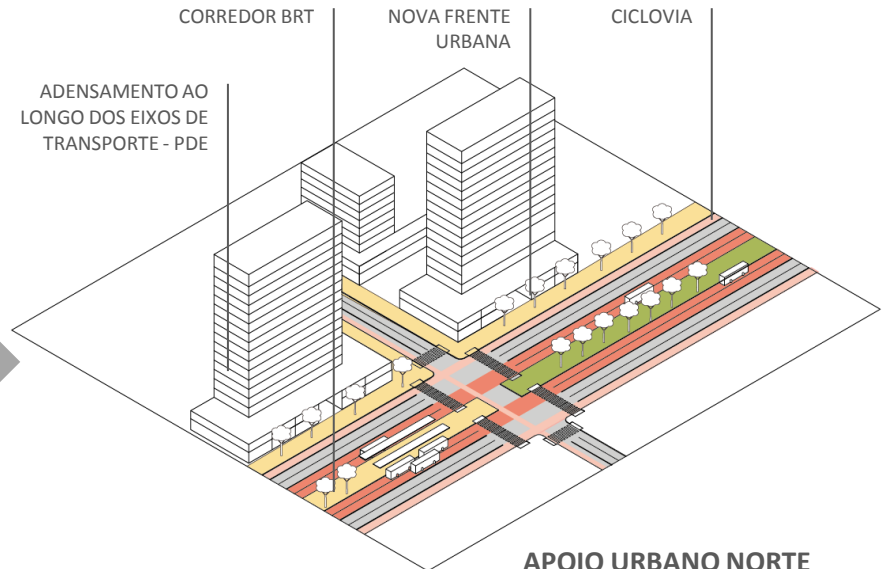
APOIOS URBANOS: ABERTURA DE VIAS

Conexões entre bairros através de bulevares que priorizam o transporte público, deslocamentos a pé e de bicicleta. A abertura de viário propicia a criação de nova frente urbana e consolidação de centralidades lineares.



LINHA DE ALTA TENSÃO

Terrenos dedicados à passagem de linha de alta tensão têm o potencial de gerar nova frente urbana e estruturar deslocamentos na zona norte



CORREDOR BRT

NOVA FRETE URBANA

CICLOVIA

ADENSAMENTO AO LONGO DOS EIXOS DE TRANSPORTE - PDE

APOIO URBANO NORTE

Proposta utiliza estes terrenos para estruturação do apoio urbano norte

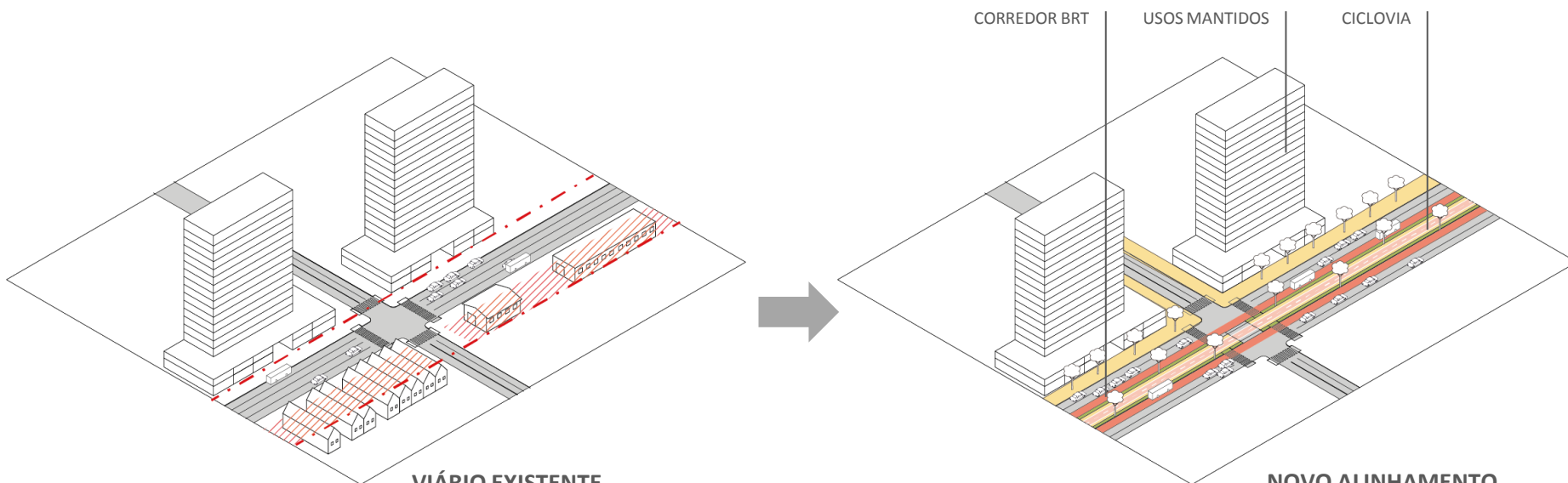
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

APOIOS URBANOS

APOIOS URBANOS: MELHORAMENTOS COM DESAPROPRIAÇÃO PARCIAL

Vias existentes de menor capacidades são redesenhadas para que novos modais sejam incorporados à rede. Desapropriações pontuais são necessárias para alargamento de vias.



VIÁRIO EXISTENTE

Ruas existentes de menor capacidade são incorporadas à rede de melhoramentos propostos. Para adequação dos modais, são necessárias desapropriações pontuais, mantendo usos já consolidados.

NOVO ALINHAMENTO

Definição de novo alinhamento viário permite a ampliação de vias existentes para que novos modais sejam incorporados (bicicleta e ônibus) e passeios possam ser ampliados. A geometria das vias é adaptada, respeitando as condições existentes.

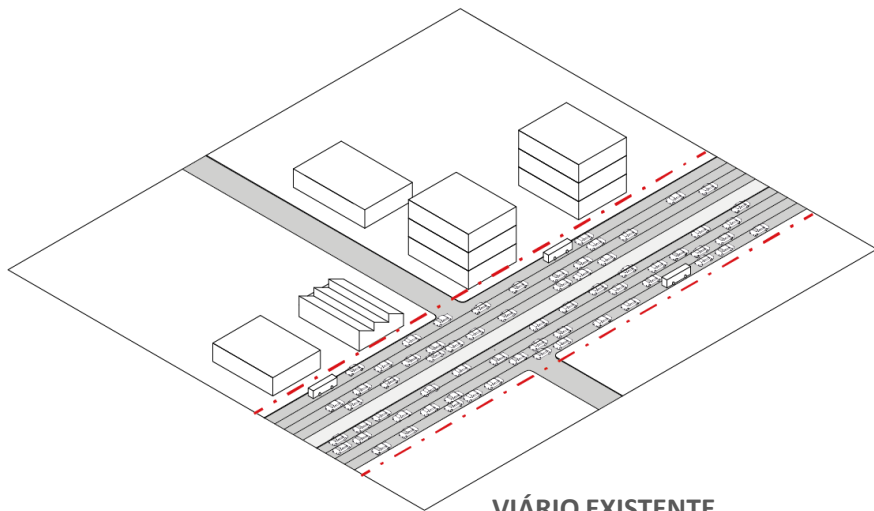
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

APOIOS URBANOS

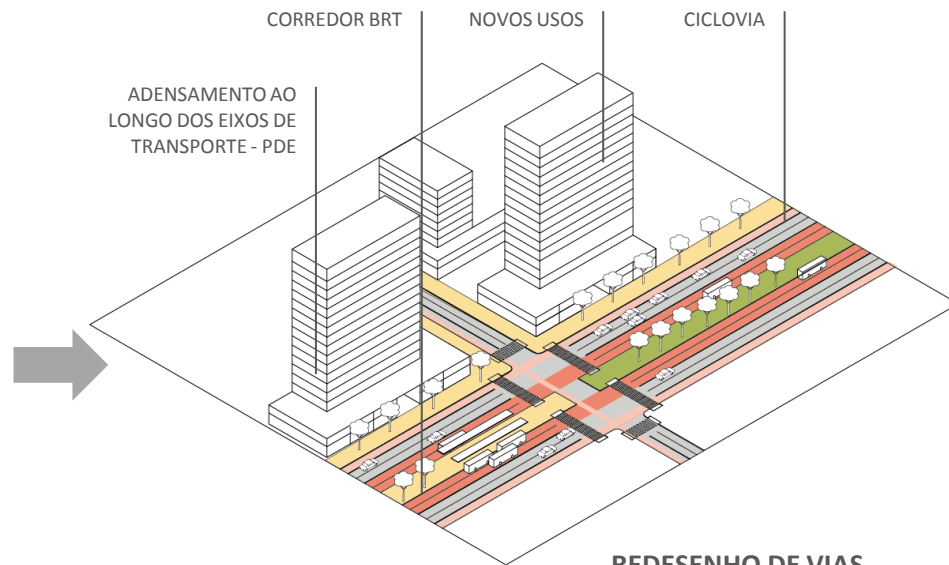
APOIOS URBANOS: MELHORAMENTOS SEM DESAPROPRIAÇÃO

Vias existentes são adaptadas e integradas à rede de apoios urbanos proposta. O redesenho destas vias garante a implantação dos corredores, acessibilidade e qualidade de passeios para deslocamentos a pé e a inclusão de ciclovias.



VIÁRIO EXISTENTE

Vias de dimensões adequadas são incorporadas à rede de apoios urbanos, dispensando desapropriações.



REDESENHO DE VIAS

Nova geometria garante inclusão de corredor, calçadas e ciclovia. Essas melhorias poderão promover o desenvolvimento de nova frente urbana.

ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

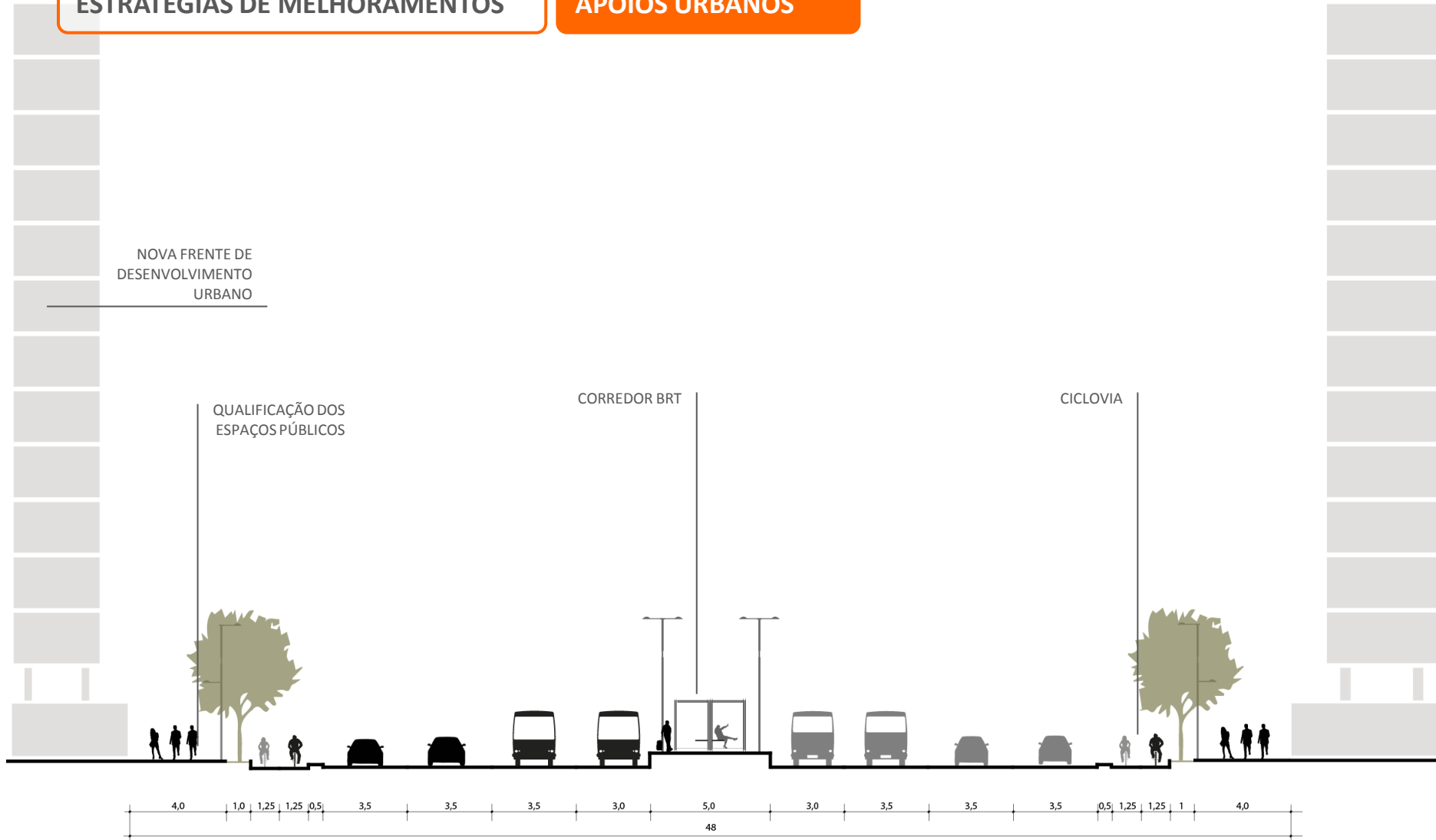
APOIOS URBANOS

NOVA FRENTE DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO

QUALIFICAÇÃO DOS
ESPAÇOS PÚBLICOS

CORREDOR BRT

CICLOVIA



APOIO PARADA

0 1 5 10 (m)

ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

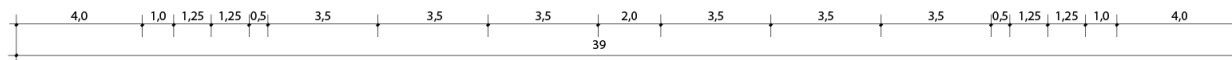
APOIOS URBANOS

NOVA FRENTE DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO

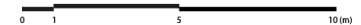
QUALIFICAÇÃO DOS
ESPAÇOS PÚBLICOS

CORREDOR BRT

CICLOVIA



APOIO ENTRE PARADAS



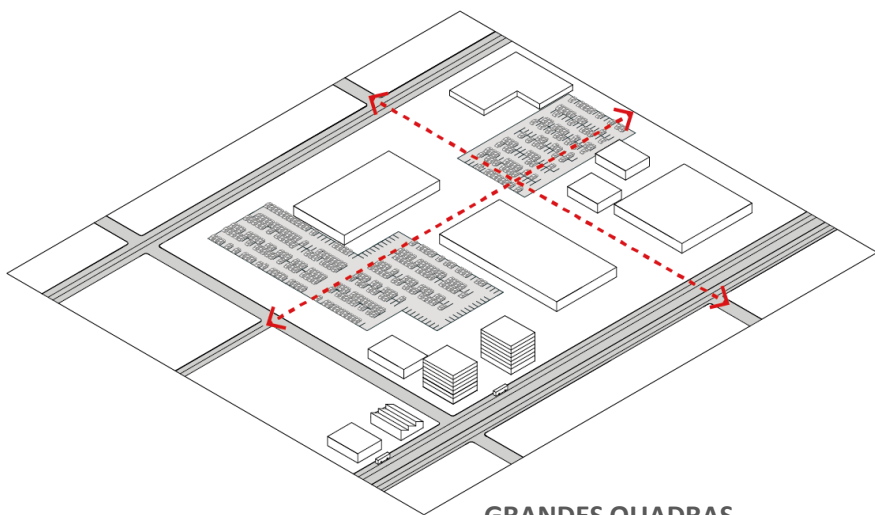
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

VIÁRIO DE CONEXÃO

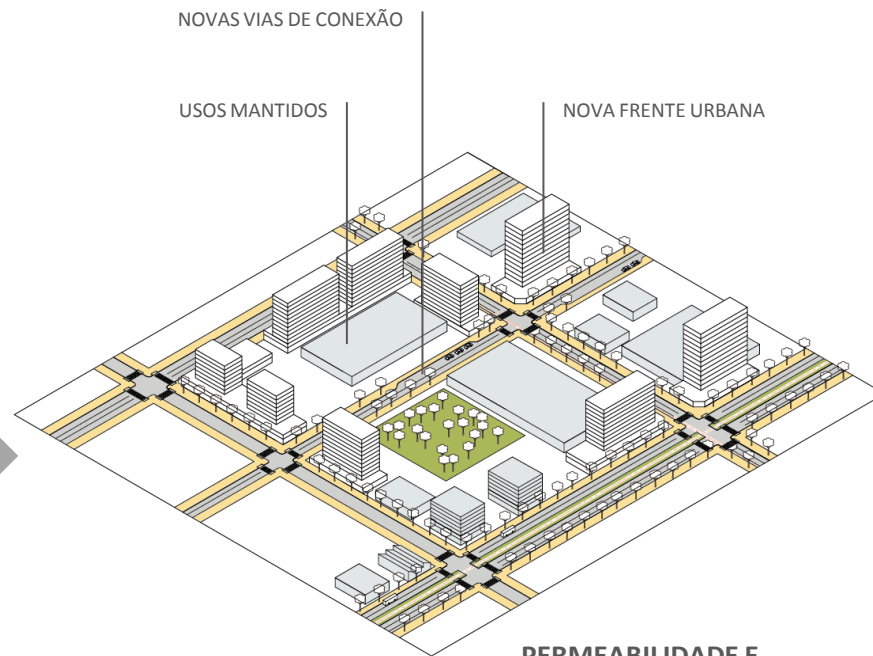
VIÁRIO DE CONEXÃO: ABERTURA DE VIAS

Vias que conectam vias existentes aos apoios urbanos garantem a formação da rede viária que articula bairros do Arco Tietê. A maior permeabilidade do tecido urbano incentiva também deslocamentos não-motorizados e promove a transformação do uso do solo.



GRANDES QUADRAS

Comprometendo a microacessibilidade, grandes quadras podem ser interrompidas por melhoramentos viários.



NOVAS VIAS DE CONEXÃO

USOS MANTIDOS

NOVA FRENTE URBANA

PERMEABILIDADE E CONECTIVIDADE GRANDES QUADRAS

Novas vias rompem quadras conectando viário do entorno e garantindo, sempre que possível, a permanência de usos existentes e a criação de nova frente urbana.

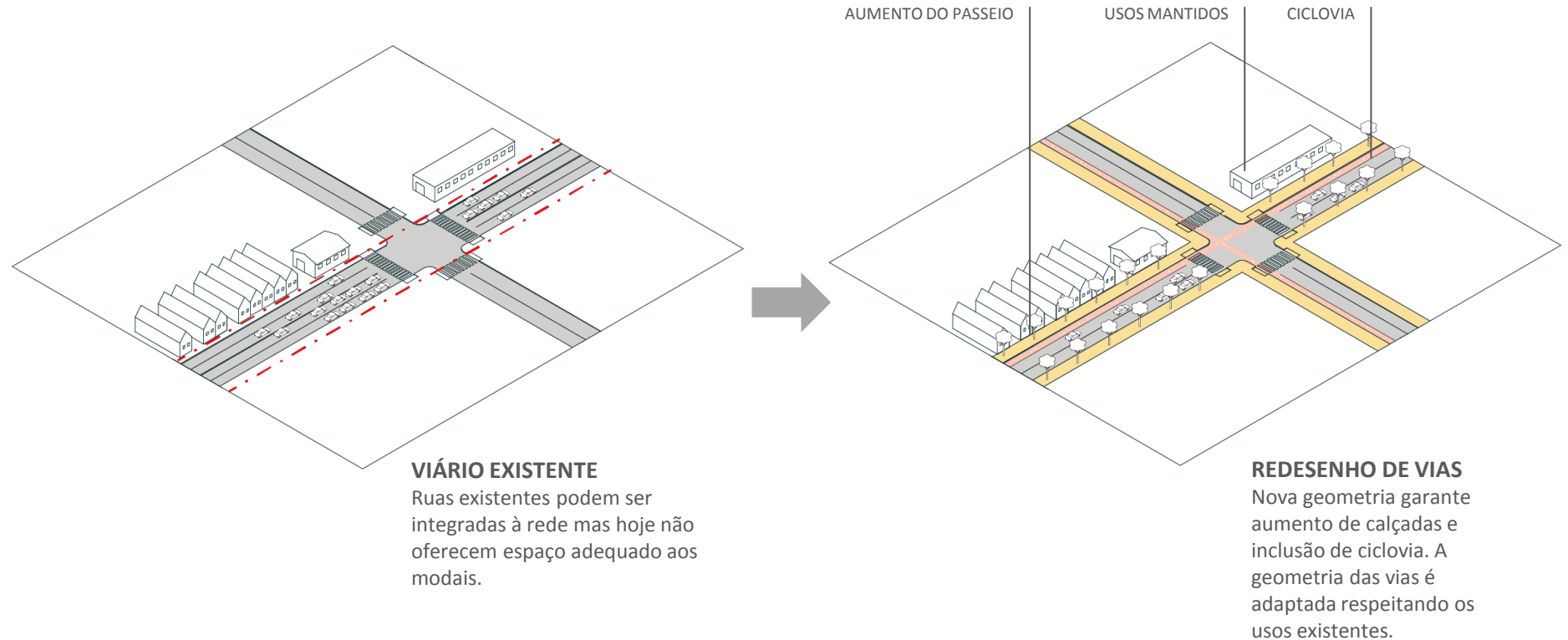
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

VIÁRIO DE CONEXÃO

VIÁRIO DE CONEXÃO: MELHORAMENTOS SEM DESAPROPRIAÇÃO

Vias de conexão são incorporadas à lei, garantindo a conectividade da rede. Grande parte destas vias dispensa novo alinhamento, sendo necessária apenas a adequação da geometria existente.



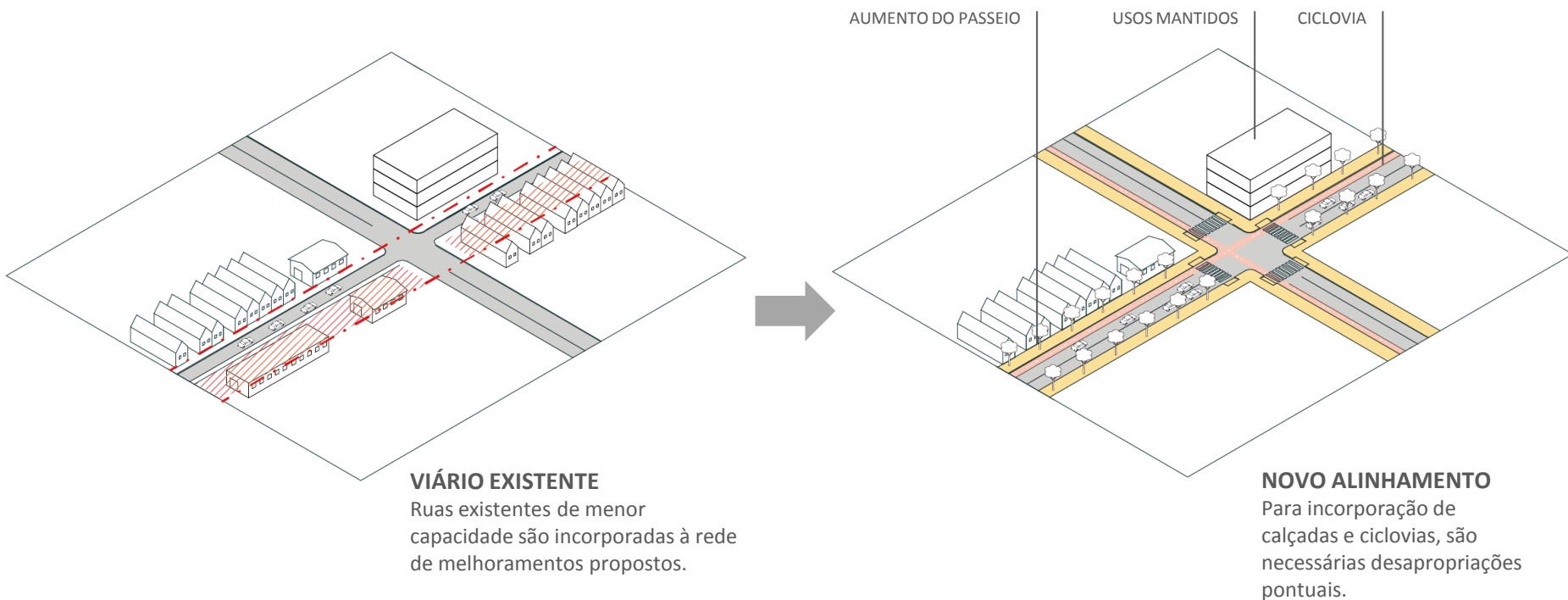
ARCO TIETÊ

ESTRATÉGIAS DE MELHORAMENTOS

VIÁRIO DE CONEXÃO

VIÁRIO DE CONEXÃO: MELHORAMENTOS COM DESAPROPRIAÇÃO PARCIAL

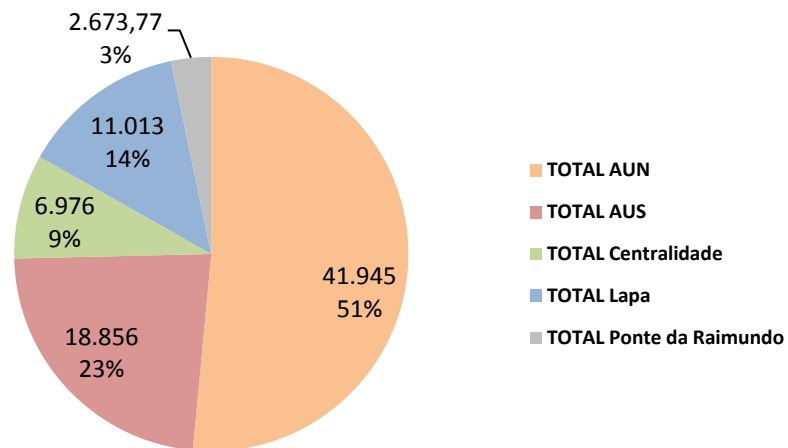
Vias existentes de menor capacidades são adaptadas para que novos modais sejam incorporados ao sistema. Desapropriações pontuais são necessárias para alargamento de vias.



ARCO TIETÊ

EXTENSÃO DOS MELHORAMENTOS VIÁRIOS

PROJETO	EXTENSÃO (m/l)	
AUN		
viário a abrir	12.932	
viário a melhorar	18.886	
pontes	2.681	
túneis	2.311	
AUN Conexões		
viário a abrir	1.228	
viário a melhorar	3.907	
TOTAL AUN	41.945	51%
AUS		
viário a abrir	6.241	
viário a melhorar	9.512	
AUS Conexões		
viário a abrir	2.189	
viário a melhorar	914	
TOTAL AUS	18.856	23%
CENTRALIDADE DA METRÓPOLE		
viário a abrir	1.974	
viário a melhorar	5.002	
TOTAL Centralidade	6.976	9%
ORLA FERROVIÁRIA E FLUVIAL DA LAPA		
viário a abrir	3.202	
viário a melhorar	7.811	
TOTAL Lapa	11.013	14%
PONTE DA RAIMUNDO		
viário a melhorar	2.673,77	
TOTAL Ponte da Raimundo	2.673,77	3%
TOTAL DA INTERVENÇÃO	81.464	
TOTAL		
viário a abrir	32.758	40%
viário a melhorar	46.032	57%



ARCO TIETÊ

QUADRO DE ÁREAS

PROJETO	ÁREAS (m ²)	
APOIO URBANO NORTE	473.680	48%
APOIO URBANO NORTE LINHAS DE ALTA TENSÃO	416.746	42%
CONEXÕES AUN	103.455	10%
TOTAL AUN	993.881	

APOIO URBANO SUL	359.150	
CONEXÕES AUS	94.261	
TOTAL AUS	453.411	

CENTRALIDADE DA METRÓPOLE	77.184	
----------------------------------	---------------	--

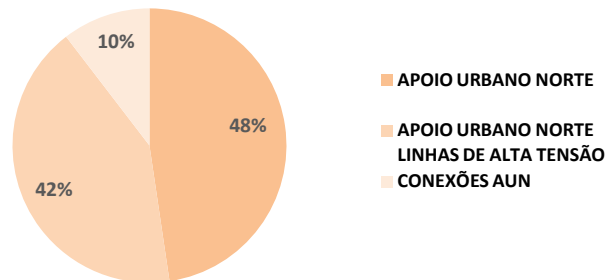
ORLA FERROVIÁRIA E FLUVIAL LAPA	188.346	
--	----------------	--

CONEXÕES PONTE DA RAIMUNDO	30.860	
-----------------------------------	---------------	--

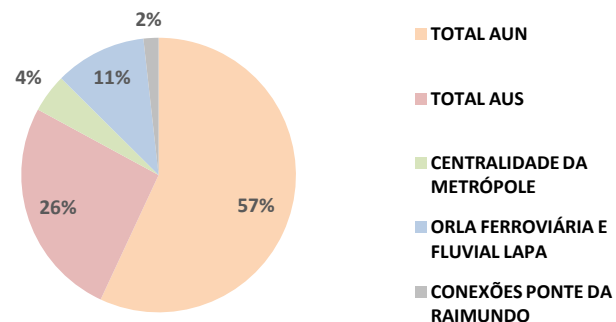
TOTAL	1.743.682	
--------------	------------------	--

ÁREAS PRIVADAS	1.563.212	90%
ÁREAS PÚBLICAS	180.470	10%
MUNICÍPIO	118.643	66%
ESTADO	18.249	10%
UNIÃO	43.579	24%

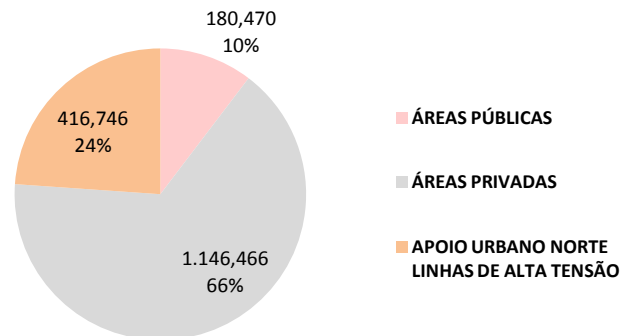
APOIO URBANO NORTE



PLANO DE MELHORAMENTOS PÚBLICOS



ÁREAS PÚBLICAS E ÁREAS PRIVADAS



ARCO TIETÊ

BENEFÍCIOS PARA A CIDADE

- Melhoria da mobilidade na zona norte – AUN
- Interligação dos bairros principalmente na zona norte
- Implantação de infraestrutura para o desenvolvimento de nova frente urbana
- Criação de novos espaços públicos
- Interligação de equipamentos públicos e parques

- Aumento da oferta de corredores de ônibus nas zonas NO, N, NE e central da cidade;
- Melhoria da conectividade dos corredores de ônibus (criação de rede) nas zonas NO, N e NE;
- Redução dos tempos médios de viagem (emprego x moradia) ;
- Aumento da oferta de ciclovias na várzea do Rio Tietê;
- Melhoria da conectividade cicloviária (criação de rede) nas zonas NO, N e NE;
- Redução dos volumes de tráfego na Marginal Tietê, sobretudo no sentido Ayrton Senna – Castelo Branco (margem direita / norte), onde a redução será da ordem de 500 a 2000 veículos/hora;
- Redução dos volumes de tráfego nas pontes sobre o Rio Tietê, sobretudo nas pontes Atílio Fontana, Piqueri e Tatuapé;
- Redução dos volumes de tráfego em mais de 500 veículos/hora em cada uma das seguintes vias: Av. Raimundo Pereira de Magalhães (entre AUN e Marginal), Av. Inajar de Souza (em toda a extensão), Av. Eng. Caetano Álvares (entre AUN e Marginal), Rua dos Machados / Av. Joaquina Ramalho (entre AUN e Marginal), Av. Nadir Dias de Figueiredo (entre AUN e Marginal);
- Redução geral dos volumes de tráfego nas vias estruturais das zonas NO e N, sobretudo em trechos da Av. Mutinga, Av. Gal. Edgar Facó, Av. Santos Dumont, Av. Cruzeiro do Sul e Av. Eduardo Cotching.