Pauta de Reunião de alinhamento sobre "Centralidades" para o Plano Diretor 2016 – entre EMDEC e SEPLAN

Centralidades:

Campo Grande – A centralidade existente está a 1km do terminal previsto e a 500m do terminal existente, sendo o local da sede do Distrito. Rever posição. É o caso de termos duas centralidades ou uma no novo terminal indica um raio de abrangência maior?

No dia 03/11/2016 – via Skype – verificamos que a centralidade existente no Campo Grande é mesmo na Praça da Concórdia, porém é importante rediscutir a partir do Corredor Noroeste e a possibilidade de sua interligação com Viracopos passsando pela ampulheta da MZ5.

04/11/2016 – iniciou-se pela discussão de outras possibilidades para a região do Campo Grande, com a inserção da ampulheta no perímetro e a ligação ao corredor metropolitano e possível ligação com o aeroporto a localização do novo terminal fica muito estratégica e deve-se repensar as diretrizes viárias e as diretrizes de uso e ocupação do solo.

Interessante a ligação Dist. Industrial de Hortolândia a Viracopos.

Moreno: o previsto como metropolitano e um novo terminal urbano ao lado do PS Campo Grande. A região do CG é tão grande que não vai um só aguentar. Aponta a necessidade de dois bons terminais. Como a nova proposta está sobre um loteamento novo, ver como desapropriar. Um CG Metropolitano e outro Concórdia.

01/12/2016 – Revisão no GIS: duas centralidades (1: existente – Concórdia e 2: a fomentar – Campo Grande).

Satélite Íris – SEPLAN propõe Centralidade a fomentar. Atualmente é um NDL no eixo JBD com potencial de centralidade pela conexão com Sírius e Cosmos. Outra possibilidade é no encontro com a Av. Das Indústrias, conectando ao Ouro Verde. O local onde está prevista a estação do BRT é lindeiro à UC com envoltória de 30m, o que inviabiliza adensamento no entorno imediato.

No dia 03/11 foi apontado para a equipe EMDEC (André Aranha, Artur e Renato) esta divergência entre a previsão das paradas, a centralidade existente e as questões de adensamento em relação à UC e Av. das Indústrias.

04/11/16: Campus da UF próximo à Pirelli

Estação – integração física sem nenhuma estrutura para o passageiro.

01/12/2016 – Revisão no GIS: centralidade a fomentar no Satélite Íris e NDL a fomentar no Florence (no encontro com a Av. Das Indústrias)

Capivari – A TTC/EMDEC propõe mudar a centralidade para o eixo Amoreiras. Não seria mais interessante então no eixo Ruy Rodrigues que tem o BRT. Ou há previsão de conexão com Viracopos pela Av. Amoreiras?

No dia 03/11 foi aventada a possibilidade de mapear a região do Pq. Capivari como polaridade.

04/11/16: VLT ligando a Viracopos, a partir da Amoreiras e por isso a mudança de localização do centro da centralidade.

Conceição colocou a necessidade de delimitar um perímetro para esta área e não só um ponto e também para outras áreas.

Moreno: a Av. das Amoreiras pode ser a alternativa ao eixo da Santos Dumont (não é desejável o eixo pela rodovia, que não tem demanda e está saturada) – é um eixo bastante estratégico com possibilidade de chegar a Viracopos.

01/12/2016 – Revisão no GIS: centralidade a fomentar na Av. Das Amoreiras (com futuro transporte de média capacidade até Viracopos – tanto a TTC quanto a SEPLAN consideram uma ligação estratégica)

Jd. Shangai – NDL hj mas pode ser uma centralidade caso a ligação OV-Viracopos se viabilize por ali.

04/11/16: Fica como NDL neste momento.

01/12/2016 – Revisão no GIS: NDL existente mantido como NDL pois a ligação OV-Viracopos possui outras opções em estudo

Presidente Juscelino – torna-se muito estratégica se houver estação de trem no Garcia – rever a Rede Estrutural de Mobilidade Futura e as Diretrizes viárias.

04/11/16: posição estratégica caso viabilize uma estação de trem de subúrbio na região do Garcia no futuro (a partir do trem metropolitano).

É preciso estruturar a ligação viária do terminal Vl. União à centralidade Presidente Juscelino.

01/12/2016 – Revisão no GIS: NDL existente mantido como NDL . Possui potencial para centralidade com melhorias no sistema viário existente, implantação de diretrizes viárias e de estação de trem no Jd. Garcia

Swift – não aparece no mapa da TTC mas é desejável como estação do trem.

04/11/16: ok, é uma centralidade com futura estação de trem mas voltar a centralidade para a Abolição.

02/12/2016 – Revisão no GIS: Swift atualmente como “vazio” pois não é nem NDL, só possui grandes equipamentos.

Saudade – propor estação de trem sobre a ferrovia.

04/11/16: manter a centralidade onde ela está atualmente como reconhecimento e indicar a futura estação de trem também.

Tavares – propor estação de trem no eixo com transposição viária, equidistante das paradas do transporte metropolitano.

04/11/16: é desejável que ela esteja perto da ET do Metropolitano (Corr. NO) mas não viabiliza um fomento efetivo, porém é importante estarem juntos para a integração. Rever a possibilidade desta aproximação e indicação de adequações do sistema viário.

02/12/2016 – Revisão no GIS: demarcada a estação no entroncamento viário, entendendo que esta estação deve atender prioritariamente a população de Campinas, se conectando à rede estrutural de mobilidade (dar continuidade à rede interligando a Av. Mal. Rondon à Av. JBD), com possibilidade de conexão ao transporte metropolitano a partir de um tratamento no percurso da estação de trem à estação metropolitana Anhanguera. Caso haja o prolongamento do trem até Campinas e posteriormente até Americana (não será necessário o transbordo dos passageiros de São Paulo na Estação Anhanguera para o interior do estado pois utilizarão o trem) e caso os passageiros do Corredor NO façam conexão para embarque no trem, poderão utilizar a Estação Cultura se for no sentido SP ou utilizar estação Garcia (Boa Vista) ou Santa Bárbara para o interior (embora o corredor NO e o trem de Cps a Americana) possuam traçados próximos e possam ser concorrentes.

Unimart – Centralidade Existente. Devido à posição estratégica (conexão dos Corredores Campo Grande e Perimetral, deveria ser Estação e não Ponto de Parada).

03/11/16: Conversado com a EMDEC e informada a situação da Estação X Ponto de Parada

04/11/16: não é NDL

03/12/2016 – Revisão no GIS: indicar para EMDEC a necessidade de se prever ampliação da parada prevista na interseção do CP com o CCG do BRT para estação de transferência quando da implantação do BRT (a região atualmente é vazia mas apresenta potencial para ocupação e adensamento – checar a planície de inundação no trecho)

Centro – proposta de retirar Terminal Mercado como centralidade – desejável que saia o terminal mercado (conectar a Estação de Trem – Estação Cultura e Terminal Rodoviário e Metropolitano e terminal Central). Polígono onde não circule ônibus no

Centro e sim VLT/microônibus (forte demanda popular). Estação Expedicionários poderia ser Estação do VLT? Ampliação do Terminal Metropolitano para abrigar as linhas de Valinhos e Vinhedo, requalificando a Rua Dr. Ricardo. A ampliação poderia ser do outro lado da ferrovia?

04/11/16: Terminal rodoviário e estação de trem próxima. Uma estação do trem para São Paulo na Estação Cultura ou esta como museu? E um eixo ligando o Term. Rodoviário e até o Term. Central com algum tipo de melhoria de conexão.

Desejável extinção do Term. Mercado com proposta de uso mais adequado para ele.

06/12/2016 – Pendência: ver a posição da futura estação de trem e suas conexões coms os terminiais metropolitano, rodoviário e central (Falta a circulação do BRT na área central – que a EMDEC informou que ainda não tinha) e apontar necessidade de expansão do terminal metropolitano para equacionar a Rua Dr. Ricardo.

Taquaral – rever a posição – é mais interessante no cruzamento dos dois eixos?

Ok

03/12/2016 - Revisão no GIS: alterada a posição para o cruzamento dos dois eixos viários (importante indicar a necessidade de melhorias nas paradas do Dalben e do metropolitano na Av. Júlio Prestes)

Parque Prado – TTC rever categorização – tem estação Pq. Prado e linha metropolitana

OK

Faria Lima (João Jorge) – TTC sugere NDL – rever localização e categoria. É mais interessante no eixo Amoreiras com Faria Lima?

04/11/16: excluir da posição atual e possível mudança com uma centralidade mais próxma da Faria Lima com Amoreiras, próxima à parada Mario Gatti.

Sem uma outra centralidade ou um NDL definido do outro lado da João Jorge → avaliar as possibilidades de articulação desta região com o restante da Cidade.

03/12/2016 - Revisão no GIS: alterada a posição para o cruzamento da Amoreiras com Faria Lima mas categoria “conjunto de equipamentos públicos” pois é um complexo de equipamentos de porte (Sesi, Senai, hospitais, COHAB etc.) mas não uma centralidade e na região da João Jorge pode-se entender que está sob a influência do polo Centro (indicar necessidade de melhorias na conexão da região com o Centro, especialmente para os pedestres). Proposta PD: ARU-projetos, pois necessita implantação de sistema viário, alargamento do existente e tem grande reserva de áreas públicas para incremento de EPCs (Estudo do Parque Itália).

São Bernardo – rever possibilidade de Estação no Corredor Perimetral, próximo aos curtumes (projeto HM). Total vazio 25mil m², 550 un comerciais (Shopping) e 2.566 un residenciais.

04/11/16: informado

Unicamp – polo existente e CIATEC II – polo proposto

04/11/16: Ok o reconhecimento distinguido aquilo que é existente e aquilo que não.

03/12/2016 - Revisão no GIS: alterada a posição do ponto para mais próximo da Unicamp, no eixo principal previsto da CIATEC II. Necessidade de reservar área para terminal.

Campo Belo – não foi demarcado pela TTC, porém foi marcada a polaridade proposta Singer, além do aeroporto.

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL existente e toda a área do Campo Belo como ARU (Área de Requalificação Urbana), incluindo a área da fazenda Singer como parte da estratégia para desadensar sob a curva de ruído. Desejável ZAE sob as curvas e centralidade no eixo da Miguel Melhado, com novas conexões viárias tanto para o Aeroporto quanto para o restante do município. Prever mais uma transposição à Miguel Melhado no eixo proposto como VLT pela Piratininga.

Esta ARU é de projeto complexo e deve aparecer no mapa de centralidade

Polaridade Singer X captação de água

05/12/2016 - Revisão no GIS: deve ser reserva de área para habitação, removendo as famílias sob a curva de ruído e parte para logística.

Aeroporto Viracopos – polo existente

05/12/2016 - Revisão no GIS: avaliar a possibilidade de continuidade da Av. Mercedes Benz transpondo a Rod. Santos Dumont e do outro lado até a Av. Martinho Lutero, até a Estrada do Friburgo e melhorando a conexão da Martinho Lutero com a Av. Arymana. O Aeroporto precisa de uma via de contorno e o anel viário deve prever uma derivação para chegar ao terminal de cargas pelo Jd. Fernanda. Prever também transposição entre o Nova America e a região do Abaeté, em continuidade à Av. Mercedes Benz e ainda a ligação do Aeroporto à Americana no prolongamento do ramal do Corredor Noroeste.

Itajaí – na leitura recente: NDL existente seria o mais adequado? A possibilidade de gerar uma centralidade seria com o prolongamento da Av. Até o Vida Nova.

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL, sem perspectiva de se tornar centralidade, mesmo com diretriz viária ligando a região ao Vida Nova (está há 1.300m da centralidade existente Concórdia).

Ruy Rodrigues (Santa Lúcia) – alteramos o nome para compatibilizar.

Parque Vista Alegre – TTC propõe NDL a fomentar mas seria importante uma centralidade na região e dentre todas as demarcadas talvez esta seja a mais estratégica

Na reunião de 03/11 – foi discutida a diretriz de transposição sobre Santos Dumont, ligando Nova América com Vista Alegre. A TTC não entende como possível uma centralidade a fomentar por conta da precariedade do tecido urbano da região.

04/11/16: rever a região como um todo.

05/12/2016 - Revisão no GIS: revendo em conjunto com a Suaçuna e a São Cristóvão: todas NDL sem grande potencial para centralidade. A região como um todo precisa de melhorias na infraestrutura viária e de transporte e conexões com o Aeroporto.

Suaçuna – sugerimos NDL existente

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL existente, potencial para ampliar a centralidade do Term. Ouro Verde quando a Av. Jacaúna tiver o viaduto implantado.

São Cristóvão

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL a fomentar

Nova Mercedes – deslocamos para o interior do bairro

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL a fomentar e área com baixa dinâmica urbana atualmente

Parque Via Norte– sugerimos NDL a fomentar (estava como Boa Vista na primeira versão)

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL a fomentar e área com baixa dinâmica urbana atualmente

Boa Vista – sugerimos uma centralidade a fomentar com estação de trem

Santa Bárbara - Centralidade proposta com estação (Está com o nome Boa Vista)

San Martin (TIC) – movemos para lugar mais central da região e sugerimos Centralidade a fomentar

05/12/2016 - Revisão no GIS: NDL a fomentar e área com baixa dinâmica urbana atualmente

Santa Mônica

05/12/2016 - Revisão no GIS: a região lindeira à Estrada dos Amarais está sob a curva de ruído: como articular esta região com o Aeroporto?

CIATEC I deveria ter acesso também pela Aladino Selmi

Alto Taquaral – NDL a fomentar e TTC sugere uma centralidade com terminal no Shop. D. Pedro – rever

05/12/2016 - Revisão no GIS: área com baixa dinâmica atualmente. Marcada como centralidade a fomentar neste ponto e não no Shopping Dom Pedro (conforme sugestão da TTC) por conta do Shopping ser apenas um PGT sem interface com o recido urbano do entorno, sem possibilidades de transformação devio às áreas de preservação, condomínios e loteamentos residenciais recentes e barreira topog´rafica – o terminal deste Shopping não é um terminal realmente. Outra possibilidade de centralidade seria na região do Mall ou ainda na Rua das Hortências/Adelino Martins e João Vedovelo mas pela estrutura viária e uso do solo no entorno, consideramos mais adequado na rotatória.

Vila Brandina - + polaridade proposta

06/12/2016 - Revisão no GIS: área com baixa dinâmica atualmente. Possui os PGTs Shopping Iguatemi e Carrefour mas o restante é vazio ou pouco adensado. Tem potencial para centralidade conforme proposta da FEAC, portanto consideramos centralidades a fomentar.

Princesa d'Oeste – sugerimos NDL existente

Estação Cultura – discutir futura estação de trem e local da mesma

06/12/2016 - Revisão no GIS: área com baixa dinâmica atualmente (funciona como barreira e seu entorno possui dinâmica do Centro. Tem potencial para projeto de transformação e transposição à barreira. (ARU-projetos: Área para requalificação urbana através de projeto não complexo) – não deve aparecer no mapa de centralidade pois está sob a influência do polo centro.

Bonfim – discutir o trem

04/11/16: Ok estação mas mais próxima do corredor perimetral BRT e rever um eixo conectando isso à rodoviária com consequência interferência no uso do solo.

06/12/2016 - Revisão no GIS: NDL existente e centralidade a fomentar com futura estação de trem.

Piçarrão – suprimida – rever em conjunto

06/12/2016 - Revisão no GIS: revisto em conjunto com Parque Prado, Jardim do Trevo e Nova Europa. Parque Prado é mais adensado e tem mais potencial para centralidade. Piçarrão ficou como NDL existente.

Nova Europa

06/12/2016 - Revisão no GIS: marcado como NDL existente, como reconhecimento de futuro potencial, porém ainda muito incipiente – precisaria estar mais atrelado à rede de mobilidade.

Norte-Sul – sugerimos NDL

06/12/2016 - Revisão no GIS: marcado como NDL existente

Estação Guanabara (Barão de Itapura) – sugerimos Estação Guanabara como centralidade a fomentar na estação

06/12/2016 - Revisão no GIS: marcado como área com baixa dinâmica pois a dinâmica do entorno não tem a ver com a Estação, que funciona como barreira. Tem potencial para projeto de transformação e transposição à barreira. (ARU-projetos: Área para requalificação urbana através de projeto não complexo) – não deve aparecer no mapa de centralidade pois está sob a influência do polo centro.

Terminal Vila União – será estratégico se viabilizar sua conexão com a marginal do Capivari e a Presidente Juscelino

06/12/2016 - Revisão no GIS: localização não adequada para centralidade.

Indicar um NDL no Carlos Lourenço?

06/12/2016 - Revisão no GIS: não

Sugestão do André Aranha em 03/11/2016: polaridade na Faz. Santa Genebra

Indicar EIV para as polaridades

04/11/16:

Artur apontou a necessidade de ler o território do Nova Europa com o Parque Prado para indicar NDL ou centralidade. Eixo Washington Luis (realizada esta análise em 06/12/2016)

06/12/2016 - Revisão no GIS: foram categorizadas como Núcleo de Serviço Especializado as áreas do Jardim Santana (móveis e decorações) e do Jardim do Trevo (ferragens e marcenaria), pois configuram galpões numa estrutura linear ao longo dos acessos à rodovias, sem que residências e usos mistos com residência sejam desejáveis de frente para estes acessos.

As centralidades Campo Grande – Concórdia e Campo Grande – Acácias estão muito próximas e podem ser concorrentes. Se se efetivar a ligação de Americana a Viracopos passando pela Fazenda Acácias e a Fazenda Acácias tiver um plano de ocupação que a configure com uma dinâmica maior, pode ser uma nova centralidade no meio da fazenda, com potencial de desenvolvimento da região sudoeste de Campinas.

Foram também considerados como categoria atual "área com baixa dinâmica", três tipos diferentes de situações: 1) miolos de bairro sem ou com baixíssima oferta de serviços e comércios e/ou infraestrutura (Ex.: Nova Mercedes, Icaraí, São José, Alto Taquaral, Icaraí, Parque Via Norte); 2) PGTs que não geram dinâmica diretamente com o entorno no sentido de oferta de comércios e serviços de bairro (Ex.: Swift, Santa Mônica e Vila Brandina); 3) vazios ou áreas onde se deseja que sejam desenvolvidos grandes projetos para alavancar o entorno ou sejam novas centralidades (Ex.: Estação Cultura, Estação Guanabara, Santa Bárbara, Boa Vista)

Pendências deste trabalho: mapear os PGTs que interessam para o PD

Pendências da Rede Estrutural: pauta para reunião SEPLAN/EMDEC/TTC

Documento para enviar para EMDEC com apontamentos do projeto BRT mais novos apontamentos da rede estrutural:

Reservar área na parada do BR Corredor CG X Corredor Perimetral para ampliação da mesma no futuro e tranposição viária que permita a integração entre as regiões
Reservar área para novo terminal CG-concórdia entre a praça da Concórdia e o PS CG, conforme reunião de alinhamento com a TTC/EMDEC

Conversa com EMTU e CPTM ou documento solicitando informações (SIVIM 2012 aponta ligação Cps – Pedreira pela Estrada do Gargantilha e corredor OV até Indaiatuba)

EMTU: linhas metropolitanas, expansão do terminal metropolitano, integração com um trem metropolitano e possível expansão do corredor noroeste (derivação) até aeroporto de Viracopos + os projetos do SIVIM 2012.

Conversa com os municípios vizinhos

Mapear como rede estrutual: continuação da Mal Rondon

Plano de Manejo da APA + ZEIS (Thiago Amim) e + Viário Rural

Estações de Trem: Santa Bárbara como local e Est. Cultura ligando Centro a Viracopos com VLT. Vinhedo (e Sampa) a Viracopos: serviço 4 da CPTM (anel ferroviário na região sul)

Diretrizes viárias: possibilidade de prolongar o bonde turístico até Expedicionários para conectar com a ET Sousas

Polo Centro tem dinâmica de centralidade com o entorno e os demais polos (Unicamp e Aeroporto) não.