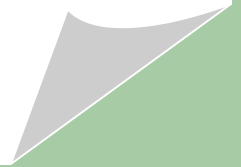
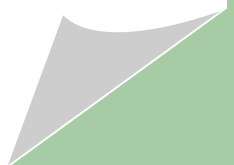


**TRATAMENTO DAS TRAVESSIAS
RODOVIÁRIAS EM ÁREAS
URBANAS**

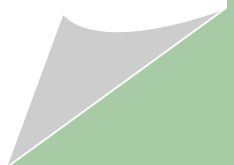


**AS COMUNIDADES LOCALIZADAS ÀS
MARGENS DE RODOVIAS
FREQUENTEMENTE SE DEPARAM COM
SITUAÇÕES NAS QUAIS OS CONFLITOS DE
TRÁFEGO SE TORNAM CRÍTICOS. OS
PREJUÍZOS HUMANOS E MATERIAIS DAÍ
DECORRENTES PODERIAM SER EVITADOS
OU MINIMIZADOS POR MEIO DE AÇÕES
PREVENTIVAS E CORRETIVAS,
RESULTANTES DE ATITUDES COERENTES
DOS RESPONSÁVEIS.**



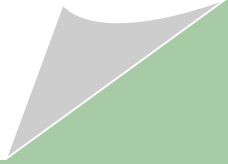
**É COMUM QUANDO UMA RODOVIA
ATRAVESSA ÁREAS URBANAS QUE ELA
TENHA QUE CONCILIAR A SUA FUNÇÃO
DE TRÁFEGO DIRETO COM FUNÇÕES
URBANAS DE TRÁFEGO LOCAL.**

OS TRECHOS URBANOS APRESENTAM:

- ELEVADOS VOLUMES DE TRÁFEGO**
 - INTENSA OCUPAÇÃO DE SUAS MARGENS**
 - ALTAS TAXAS DE ACIDENTES**
 - CONDIÇÕES OPERACIONAIS DEFICIENTES**
 - TENDÊNCIA À OBSOLESCÊNCIA PREMATURA
COMO LIGAÇÃO INTER-REGIONAL**
- 

O PROCESSO DE DETERIORAÇÃO DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS DECORRE, PRINCIPALMENTE, DA INTENSIFICAÇÃO DE USOS DO SOLO NAS ÁREAS LINDEIRAS, NÃO COMPATÍVEIS COM A FUNÇÃO RODOVIÁRIA, E DA AUSÊNCIA DE UMA HIERARQUIZAÇÃO ENTRE A RODOVIA E A REDE VIÁRIA LOCAL, ONDE A MESMA SE INSERE.

GERANDO EFEITOS COMO:

- OCUPAÇÃO NÃO PLANEJADA DAS ÁREAS VIZINHAS À RODOVIA**
 - ATIVIDADES COMERCIAIS ATRAÍDAS PELA CONSTANTE EXPOSIÇÃO DOS USUÁRIOS DA RODOVIA**
 - CONFLITOS ENVOLVENDO PEDESTRES E VEÍCULOS**
 - RODOVIA CONSTITUINDO VETOR DE EXPANSÃO URBANA**
 - LINEARIZAÇÃO DA CIDADE**
- 

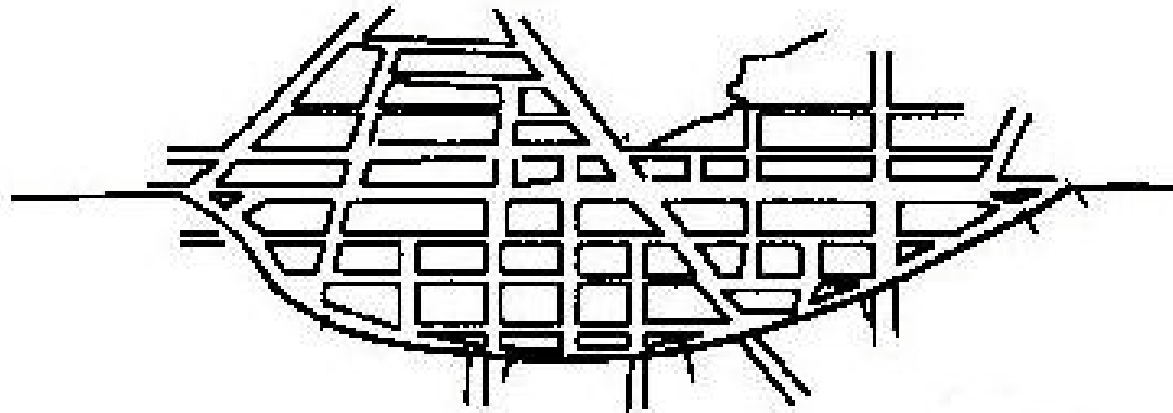
Quando se inicia uma aglomeração urbana temos a seguinte situação:



que evolui para um envolvimento da rodovia:

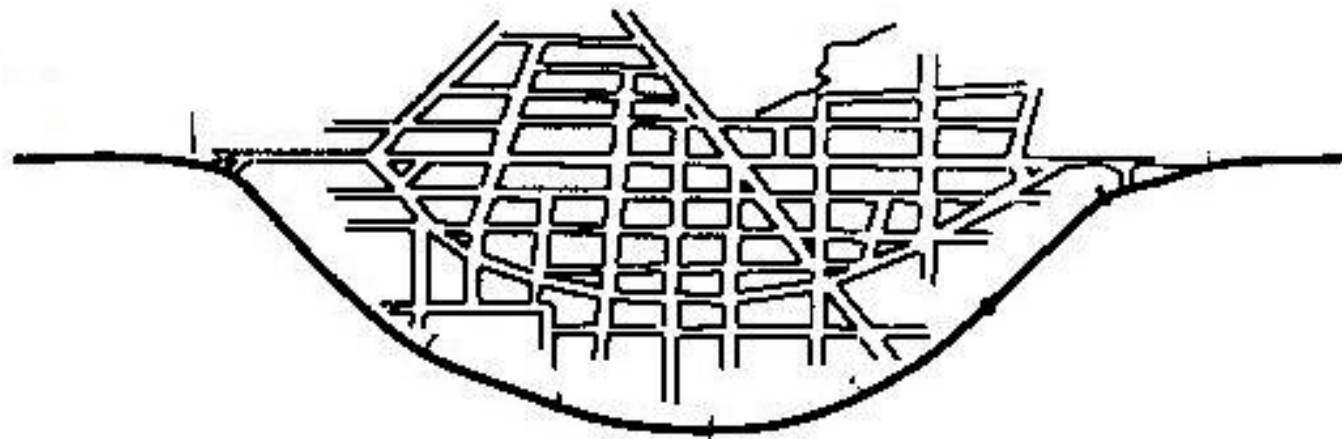


Daí surgem os conflitos de tráfego e a solução do contorno vem naturalmente



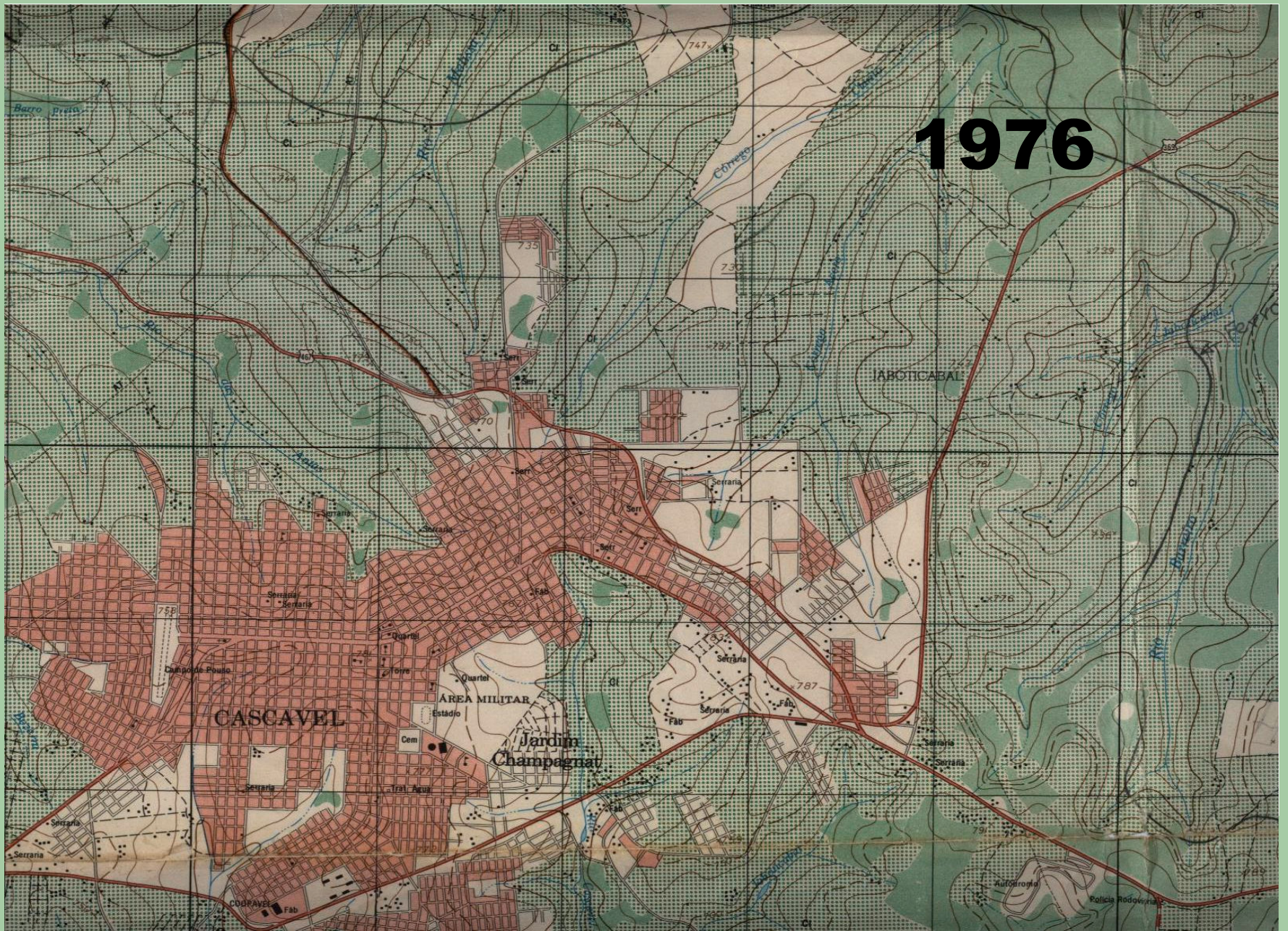
CONTORNO
RODOVIÁRIO

Então há o envolvimento do contorno e se reinvidica a construção de um novo contorno, e assim vai...

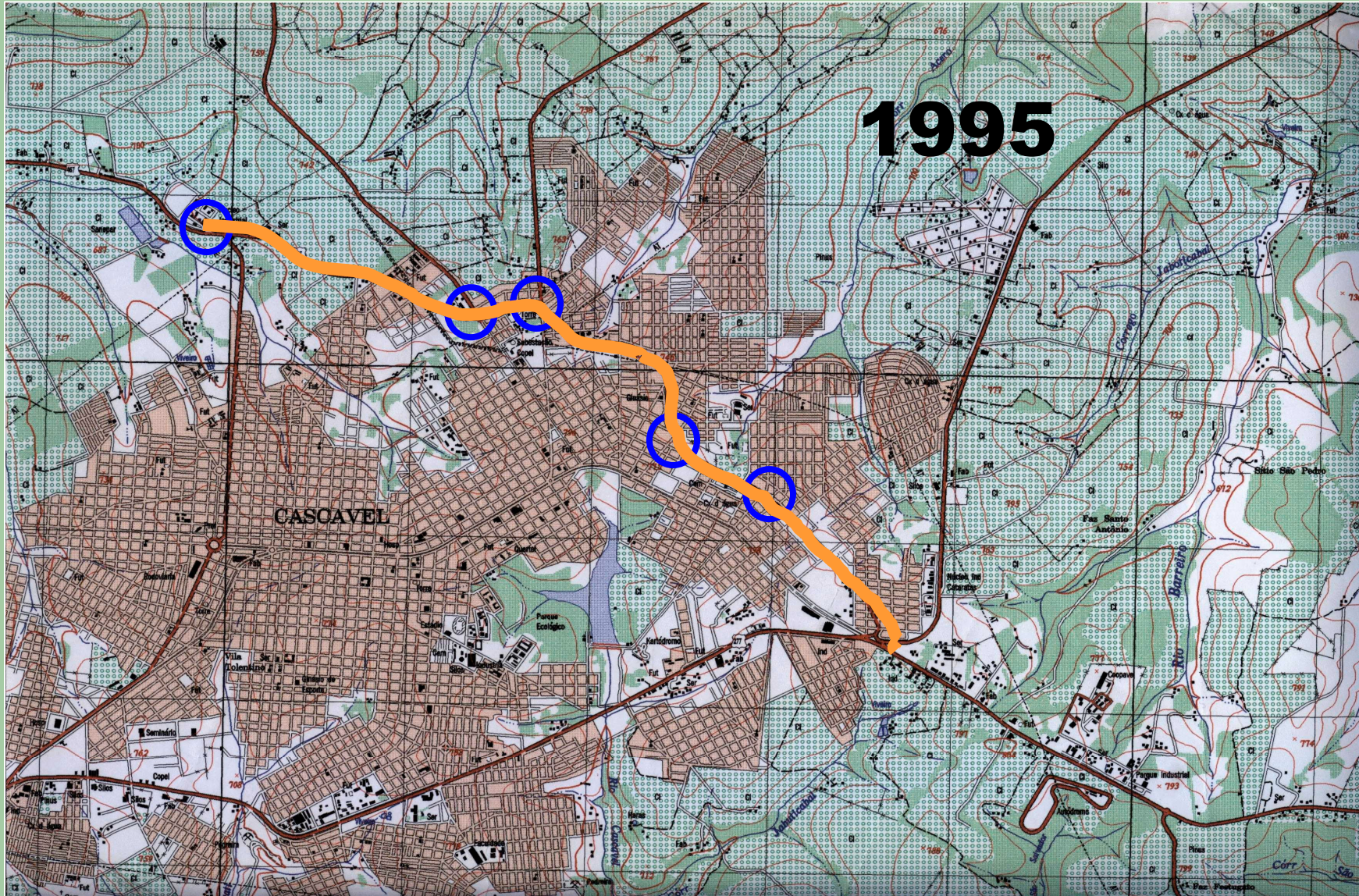


ENVOLVIMENTO DO PRIMEIRO CONTORNO E
CONSTRUÇÃO DE UM NOVO CONTORNO

1976



1995



**DO PONTO DE VISTA ECONÔMICO, A
RODOVIA É UM BEM PÚBLICO, QUE,
JUNTAMENTE COM OUTROS
INVESTIMENTOS, COMPÕE A INFRA-
ESTRUTURA OU CAPITAL SOCIAL
BÁSICO DO PAÍS. NÃO OBSTANTE OS
ESTUDOS DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA
ADOTAREM HORIZONTES TEMPORAIS
DE 20 A 30 ANOS, A RODOVIA DEVE SER
VISTA COMO UM CANAL **PERMANENTE**
DE MOVIMENTO.**

**A DETERIORAÇÃO E OBSOLESCÊNCIA
FUNCIONAL DOS TRECHOS URBANOS
REPRESENTAM UMA PERDA PARA A
SOCIEDADE, EXTREMAMENTE CARENTE
DE BENS PÚBLICOS.**

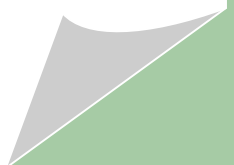
**POR ISSO, DEVE-SE ADOPTAR UMA
POLÍTICA DE NATUREZA PREVENTIVA,
ONDE CONVENHA, ATRAVÉS DO
APROPRIADO CONTROLE DE USO DO
SOLO.**

**DOIS TIPOS DE SOLUÇÃO, ISOLADOS OU
COMBINADOS, TÊM SIDO
FREQUENTEMENTE RECOMENDADOS
PARA OS TRECHOS URBANOS, CUJAS
CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO ATINGIRAM
UM NÍVEL CRÍTICO: O CONTORNO
RODOVIÁRIO E A VIA EXPRESSA.**

**A CONSTRUÇÃO DE CONTORNOS
RODOVIÁRIOS, QUANDO
DESACOMPANHADA DE MEDIDAS DE
BLOQUEIO DE ACESSOS E CONTROLE
DO USO DO SOLO NAS ÁREAS
LINDEIRAS, É EM GERAL DE POUCA
EFICIÊNCIA A LONGO PRAZO.**

**OS ESTABELECIMENTOS EXISTENTES
NO TRECHO ANTIGO TENDEM A SE
RECOLOCAR NO CONTORNO, QUE
TAMBÉM ATRAI INTERESSES DE
EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS E
COMERCIAIS, INDUZINDO O
CRESCIMENTO DA CIDADE PARA A ÁREA
ONDE AS CONDIÇÕES DE
ACESSIBILIDADE FORAM MELHORADAS.**

A SOLUÇÃO EM VIA EXPRESSA BASEIA-SE NA SEGREGAÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEM, NA ELIMINAÇÃO DO ATRITO LATERAL COM A CONSTRUÇÃO DE VIAS MARGINAIS, NA ELIMINAÇÃO DO ATRITO ENTRE CORRENTES OPOSTAS DE TRÁFEGO ATRAVÉS DE BARREIRAS OU CANTEIROS CENTRAIS E NA ELIMINAÇÃO DO ATRITO NOS CRUZAMENTOS COM A CONSTRUÇÃO DE INTERSEÇÕES A NÍVEIS DIVERSOS.



VIAS MARGINAIS :

- FUNCIONAM COMO DISTRIBUIDORAS APENAS PARA AS ÁRAS LINDEIRAS DA RODOVIA.**
- SE O INVESTIMENTO FOSSE LOCALIZADO EM VIAS INTERNAS PARALELAS À RODOVIA MELHORARIA AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE DE UMA ÁREA MUITO MAIOR.**

A PROPOSTA QUE APRESENTAMOS TEM UM ENFOQUE MAIS ABRANGENTE PARA O TRATAMENTO DO PROBLEMA. ELA INCORPORA CONCEITOS E TÉCNICAS DE:

- URBANISMO**
- ENGENHARIA DE TRÁFEGO**
- ENGENHARIA RODOVIÁRIA**

**PARA TANTO ESTA PROPOSTA SE BASEIA
NUM CONCEITO DELIMITADOR DE ÁREAS
DE INFLUÊNCIA JUNTO A INTERFACE
CIDADE/RODOVIA**

ESSES ESPAÇOS SÃO TRÊS:

1- ESPAÇO RESTRITO:

FAIXA DE DOMÍNIO

TOTAL CAPACIDADE DE INTERVENÇÃO PELO ÓRGÃO
RODOVIÁRIO

2- ESPAÇO INTERATIVO:

CONTIGUO A RODOVIA

INTERDEPENDÊNCIA ENTRE ÓRGÃO RODOVIÁRIO E
ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

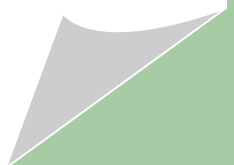
3- ESPAÇO EXTENSIVO:

ÁREAS DE INFLUÊNCIA INDIRETA

INTERVENÇÃO DIRETA DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

MEDIDAS INSTITUCIONAIS

**AS MEDIDAS INSTITUCIONAIS COMPREENDEM
A LEGISLAÇÃO E OS ATOS DOS PODERES
CONSTITUÍDOS QUE TENHAM POR OBJETIVO
DISCIPLINAR O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO,
BEM COMO A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS, DE FORMA
A PREVENIR CONFLITOS NA OPERAÇÃO DA
TRAVESSIA RODOVIÁRIA,
ALÉM DE PROTEGÊ-LA CONTRA O DESGASTE
E A OBSOLESCÊNCIA PREMATUROS.**



OBJETIVAMENTE:

- **DISPOR SOBRE ACESSOS VIÁRIOS.**
- **USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.**
- **DEFINIÇÃO DE ÁREAS SEM CONSTRUÇÕES.**
- **LOTES AVANTAJADOS PARA PARCELAMENTO.**
- **DISPOR SOBRE TAXAS DE OCUPAÇÃO.**
- **DISPOR SOBRE GABARITOS LIMITADORES.**
- **DESESTÍMULO DE RUAS MARGINAIS.**
- **ESTÍMULO À IMPLANTAÇÃO DE VIAS INTERNAS.**
- **CONSULTA PRÉVIA AOS ÓRGÃOS RODOVIÁRIOS E MUNICIPALIDADE, PARA EDIFICAÇÃO E PROJETOS VIÁRIOS.**
- **REDUZIDO NÚMERO DE ACESSOS À RODOVIA.**









mfaraco@der.pr.gov.br

(45) 3323-3122