

# RODOANEL MÁRIO COVAS

## TRECHOS OESTE E NORTE – DERSA



### O DESAFIO

O Rodoanel Mário Covas consiste na implantação de projeto rodoviário que circunda toda a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, promovendo uma interligação direta dos 10 corredores radiais estruturais que convergem para a metrópole paulista, proveniente de diversos quadrantes do País, atendendo também o interior do Estado de São Paulo através das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Castello Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Anchieta, Imigrantes, Ayrton Senna, Fernão Dias e Dutra.

Os principais objetivos de sua implantação:

- Transformar a plataforma logística de transportes de radial para anelar, possibilitando que as ligações de natureza rodoviária não necessitem mais atravessar as porções mais centrais da metrópole paulista para atingir o seu destino final;
- Eliminar ou minimizar o tráfego de passagem na cidade de São Paulo, para melhoria do trânsito de veículos de transporte coletivo e individual, com a devida ênfase ao desvio e distribuição do tráfego de caminhões;
- Contribuir para que o acesso ao Porto de Santos seja provido de melhores condições de infraestrutura, com a possibilidade de implantação de centros integrados logísticos junto aos trechos rodoviários;
- Contribuir para a redução do tempo de viagem (veículos de carga), possibilitando que esta redução reflita em menores fretes para o transporte de mercadorias, devidamente associados a menores extensões de congestionamentos, menor consumo de combustíveis e menor emissão de poluentes.

Com cerca de 177 km de extensão total, o Rodoanel Mário Covas é subdividido em quatro trechos: Trecho Oeste (32 km), Trecho Sul (57 km), Trecho Leste (43,5 km) e Trecho Norte (44 km).

### NOSSA MISSÃO

A SYSTRA atuou nos serviços de elaboração do projeto de engenharia, detalhamento executivo, serviços técnicos especializados de apoio e acompanhamento técnico às obras (ATO) dos Trechos Oeste (Lote 2) e Norte (Subtrecho 16) do Rodoanel Mário Covas.

Nossa atuação ocorreu desde a concepção das soluções até o detalhamento das metodologias construtivas, passando pelo acompanhamento técnico permanente das obras, a fim de garantir a correta implantação das soluções de projeto.

Em ambos os trechos, projetou-se uma rodovia classe 0, com 2 pistas com 3 ou 4 faixas de rolamento (mais acostamento) e velocidade de projeto de 100 km/h, incluindo canteiro central e acessos controlados.

No Trecho Norte, foi desenvolvido o projeto do Lote 6 de obra (Subtrecho 16), com extensão de 11,96 km (municípios de Arujá e Guarulhos), abrangendo a construção de 38 obras de arte especiais, além de segmentos de cortes e aterros. Já no Trecho Oeste, foi desenvolvido o projeto do Lote 2 de obra, com extensão de 32 km, abrangendo a construção de 38 obras de arte especiais e 3 túneis, além de segmentos de cortes e aterros.

O empreendimento, como um todo, teve como premissas em sua concepção minimizar os impactos sobre as áreas de Mata Atlântica remanescentes, assim como a redução de interferências sobre áreas de urbanização consolidadas.

# RODOANEL MÁRIO COVAS

## TRECHOS OESTE E NORTE – DERSA



Diversos programas e ações para efeito de mitigação e compensação de impactos foram previstos e implementados, tais como: plantio compensatório de mudas e árvores, travessias de fauna, reassentamento das famílias removidas, etc.

O projeto apresentou algumas particularidades e inovações tecnológicas e de segurança, como:

- Nos túneis, uso de concreto com tratamento específico para evitar ou minimizar a desagregação, quando da ocorrência de incêndios, aumentando a segurança para os usuários e para a estrutura do túnel;
- Adoção de pavimento de concreto nos túneis, por ser material não inflamável;
- Reaproveitamento de parte da rocha retirada das escavações dos túneis na forma de brita;
- Execução de barreiras acústicas em diversos trechos, para mitigar os impactos causados pela rodovia.



Os pontos abaixo podem ser citados como alguns dos maiores benefícios de sua implantação, ao término das obras do Rodoanel Mário Covas:

- Redução de 6% a 8% da emissão de CO veicular na Região Metropolitana de São Paulo;
- Redução dos tempos de viagem de forma generalizada nas rodovias impactadas pela obra e redistribuição do tráfego de passagem (sobretudo caminhões);
- Redução de 23% do VDM (volume diário médio) de caminhões na Marginal Tietê.

### O ESSENCIAL DO PROJETO

A conclusão do Rodoanel Mário Covas impactará diretamente no transporte nacional de cargas de alto valor agregado, tornando principalmente o tráfego de caminhões mais eficiente (economia de tempo e combustíveis) e melhorando de maneira significativa o transporte coletivo e individual dentro da Região Metropolitana de São Paulo. O sucesso da implantação de um empreendimento de tal porte passa pelo desenvolvimento de estudos e projetos detalhados, sendo essencial a contribuição das equipes da SYSTRA para conceber as soluções construtivas mais adequadas e que atendessem aos rígidos aspectos ambientais da obra.