

São Paulo, 20 de setembro de 2018

DOCREC
754/2018

Ofício n.º 732/18-SMT-GAB.

Ref.: Ofício SGP-12 nº 429/2018 de 22/08/18 – SIMPROC 2018-9.133.210-0

Senhor Presidente,

Em atenção ao Ofício em epígrafe, encaminhamos cópia do Parecer Técnico elaborado pela Diretoria de Operações – DO, da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, relativo ao assunto.

Com os votos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,


JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO
Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes

Exmo. Sr.

Vereador MILTON LEITE

Câmara Municipal de São Paulo - CMSP
Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré nº 100 – 2º andar – Sala 213-A – Bela Vista
CEP: 01319-900 - São Paulo – SP

TR/mtf/exp/wd

PARECER TÉCNICO

À
Diretoria de Operações

SANDRELY JANEIRO
Reg. 9099-9

Para ciência e providências cabíveis.

Eixo de 6,7 km de extensão, do Largo da Concórdia ao Viaduto Alberto Badra, as avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, na zona leste, foram objetos de estudos e projetos de reconfiguração de sinalização viária, que teve início de implantação em 11/06 último e mobilizou um trabalho integrado entre várias áreas da Companhia, como também o apoio da Prefeitura Regional Mooca e SPTrans.

Implantado nos anos 70, o contra fluxo de ônibus no sentido B/C deu lugar a um corredor de mão dupla repaginado, com faixas exclusivas à direita para o transporte coletivo preservadas, bem como faixas veiculares, nos dois sentidos. As mudanças visam aumentar a segurança viária para os usuários. Principalmente os Pedestres.

O contra fluxo de ônibus dificulta a percepção de quem está a pé quanto ao comportamento do tráfego, induzindo à ocorrência de acidentes graves, principalmente atropelamentos por ônibus. Em 2017, a Av. Celso Garcia teve 27 atropelamentos, dos quais 14 por coletivos. Desses 14, dez no contra fluxo.

Outrossim, rever o sistema de circulação implantado na década de 70 neste corredor, quando as condições de trânsito eram bem diferentes das atuais, faz parte de uma política de segurança viária.

O projeto restringiu quatro conversões à esquerda, no sentido C/B: em vez de ser no corredor, esses movimentos agora são feitos por meio de "loopings" de quadra. Para tanto foram criados retornos, ou seja, os desejos de conversão à esquerda continuarão a ser atendidos, porém executados de outra forma, contribuindo para a fluidez e segurança do trânsito. Também 23 novas travessias de pedestres surgiram ao longo da via, bem como novos dispositivos semafóricos com vista à aumentar a segurança dos pedestres, entre outros, totalizando: 119 botoeiras para pedestres, 44 cruzamentos com estágios específicos para travessia e 90 travessias com focos exclusivos para os pedestres.

Quanto ao horário de funcionamento da faixa exclusiva do ônibus no sentido C/B, a ampliação foi de uma hora, das 16 às 20 horas durante a semana (e não mais das 17 às 20hs). Já no B/C, com o fim do contra fluxo, a exclusividade do ônibus no pico da manhã, é das 6 às 10 horas, de segunda a sexta-feira. Aos sábados, a exclusividade dos ônibus, é das 6 às 14 horas, em ambos os sentidos.

É importante ressaltar que com o fim do contra fluxo e, limitando a exclusividade dos ônibus aos períodos de pico, os pedestres terão mais segurança. A Celso Garcia voltará a ser o que era antes da implantação do contra fluxo, ou seja, uma importante via de ligação entre bairros e o centro, bem como um corredor comercial, com prestação de serviços e agora com vocação residencial, pois acreditamos que o comércio voltará a ocupar os espaços atualmente vazios, assim como a tendência observada nos últimos anos da implantação de condomínios verticais, considerando-se o uso misto do solo.

Sobretudo pelo aumento dos condomínios residenciais ao longo do corredor, é que entendemos ser

de máxima importância e urgência, o fim do contra fluxo, pois a circulação de pedestres tem aumentado muito e, pelos lançamentos em andamento, certamente aumentarão ainda mais.

Outra mudança importante foi a uniformização da velocidade máxima para 40 km/h em toda a extensão do eixo, nos dois sentidos.

Também foi dado um tratamento à questão de carga e descarga, que ocorrerá fora dos horários de pico e nas vias transversais.

Os técnicos continuarão a realizar ajustes que se fizerem necessários, de maneira a termos a melhor mobilidade, com mais segurança.

Quanto a questão de consulta e participação, destacamos que antes do projeto ser implantado, foi apresentado à vários segmentos, dentre eles os CONSEGs do Belém, do Parque São Jorge, Alobrás, Condomínio Projeto Viver, além de após a implantação, em 21/07/2018, disponibilizarmos uma central de informações, instalada em um ônibus da CET, na Praça Major Rudge, lá permanecendo, de 21 à 25/07/2018.

Reg.CET: 06254
04/09/18