



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PRESIDÊNCIA

OF. SGP-23

nº 948/2018

São Paulo, 03 de agosto de 2018.

CET	Área de Origem: DAE	Data do Cadastro: 21, 8, 18
CS Nº 962600393/18.60		
Área Responsável (Destino): LE		Físico para a Área? () Sim () Não

Senhor Presidente,

Cumpre-me encaminhar a Vossa Excelência cópia do Requerimento **RDS 770/2018**, de iniciativa da Vereadora **Sâmia Bomfim**, solicitando informações.

Na oportunidade, apresento protestos de elevada consideração e respeito.


MILTON LEITE
Presidente

**SMT-DAF.DA
PROTOCOLO**

16 AGO 2018

**RECEBIDO
60.20.10.001**

A Sua Excelência o Senhor João Octaviano Machado Neto,
Presidente do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito -
CMTT.

ARS/wdg.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereadora Sâmia Bomfim

OF-SGP23
0948/2018

TID
Ofício nº /2018

REQUERIMENTO

RDS

770/2018

Considerando a Lei Federal nº 12.527/2011, que regulamenta o direito constitucional de acesso às informações públicas;

Requeiro à Douta Mesa, nos termos do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo (Resolução nº 2 de 26 de Abril de 1991), que seja oficiada o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT por meio de seus representantes, para que forneçam as seguintes informações:

Recebemos questionamentos de munícipes usuários do transporte público municipal referente a informação que a partir do dia 21/07, o corredor Celso Garcia/Rangel Pestana, que possui cerca de 8 km de extensão ligando a Zona Leste ao Centro, será desativado, passando a ser apenas uma faixa exclusiva que funcionará unicamente das 6 às 10h da manhã.

Essa mudança seria extremamente prejudicial aos usuários de ônibus (42 linhas transportando cerca de 460.000 pessoas/dia, grande parte delas trabalhadoras e trabalhadores que moram no extremo da Zona Leste). Antes o fluxo de automóveis só era permitido no sentido bairro, só os ônibus trafegam no contra fluxo, com a mudança, as avenidas passarão a ser de mão dupla, suprimindo também as áreas de ultrapassagem para dar espaço ao transporte individual. Essas áreas são essenciais, tendo em vista que as 42 linhas são divididas em três pontos de parada. Além disso, os ônibus demorarão mais para retornar ao centro no período da tarde, atrasando as partidas no sentido bairro e fazendo com que trabalhadoras e trabalhadores demorem ainda mais tempo para chegar nas suas casas.

Vale lembrar que a avenida Celso Garcia é extremamente degradada e a prefeitura não está fazendo nem o básico para implementar essa mudança, como limpeza, iluminação e recapeamento. A mão dupla não irá resolver os problemas da avenida, que é bastante complexa, com realidades e demandas distintas no Brás, no Belém e no Tatuapé. A diminuição de uma faixa de rolagem sentido bairro aumentará sobremaneira o trânsito no período da tarde (período de maior demanda) e apenas uma faixa de rolagem sentido centro não criará uma real alternativa à Radial Leste, ficando saturada em pouco tempo. A proibição das conversões à esquerda no sentido bairro farão com que os carros desviem para as ruas locais e residenciais, estendendo o trânsito para os já saturados bairros e aumentando a poluição. E o mais absurdo: A Avenida Celso Garcia não tem diâmetro para comportar quatro faixas (com carros, ônibus, caminhões e carretas), a não ser que os ônibus trafeguem nas sarjetas completamente esburacadas.

01 ADO 2018

A alegação principal da CET é a que o ônibus no contra fluxo é gerador de acidentes com pedestres. Porém, a proposta não reduzirá esse número, pois as faixas laterais continuarão trafegadas pelos ônibus induzindo os pedestres a uma falsa percepção do trânsito (as faixas centrais congestionadas e as laterais livres). Milhares de pessoas continuarão transitando no comércio popular da região do Brás, onde os pedestres devem disputar espaço em calçadas pequenas com comerciantes informais, postes, pontos de ônibus, e, agora, ainda mais carros.

Além disso, solicitamos informações sobre o processo de consulta e participação social da comunidade local e especialistas na área, para construção desta alternativa para a mobilidade e transporte dessa região.



Sâmia Bomfim
Vereadora

Anexo p. 04, 05, 106

Tatiana de Lima Paulino
Reg. CET - 13355-8

19/10/18

pp04
Tatiane de Lima Paulino
Reg. CET/13355-8

PARECER TÉCNICO

À
Diretoria de Operações

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 semaforicos 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.

Parecer elaborado por Alexandre F. Trunkl

Luís Rodolfo Fugimato

Reg.CET: 07954
31/08/18

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

phos
Tatiane de Lima Paulino
Reg. CET / 13355-8

Nº: 96.26.00393/18-60

Revisão: 1

Reg. CET: 06011

05/09/18

Analista: CLAUDIO MENDES MARTIN

PARECER TÉCNICO

DAE - Sr. Supervisor

Restituímos o presente, com as informações da área técnica responsável pela gestão operacional e de fiscalização local, desta Diretoria, para ciência e providências decorrentes.

Claudio Mendes Martinho

Reg.CET: 06011

05/09/18

Papel para informação rubricado como folha N.º 06

Da RDS

N.º 770/2018

Data 10 OUT/2018

Assinatura


Tatiane de Lima Paulino
Reg. CET - 13355-8

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Vereadora Sâmia Bomfim

Srª Vereadora

Restituímos o presente com as informações da Gerência de Engenharia de Tráfego Leste – GET-LE, às fls. 04 e da Diretoria de Operações – DO, às fls. 05 para a solicitação de esclarecimentos sobre as recentes mudanças na Av. Celso Garcia.

PR, / / 2018

10 OUT 2018


RAFAEL RODRIGUES DE OLIVEIRA
Chefe de Gabinete da Presidência

 CS 96.26.00393-18-60


DAE
EN/CTW