



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 24 de abril de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 89/19-C

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1215/2018

DOCREC

166/2019

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao Requerimento RDS nº 1002/2018, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes a respeito dos polos geradores de tráfego na Zona Sul da Cidade

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

A SGP - 23

25/04/19

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Ao

38º. GV

Vereador Rodrigo Goulart

Anderson Roberto de Souza
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

PARECER TÉCNICO

Do Ofício SGP-23 nº 01215/2018

OFÍCIO SGP-23 nº 01215/2018

Ref: Informações acerca de Polos Geradores de Tráfego na Zona Sul da Cidade.

DP/GEE

Sr Gerente

Com referência ao relatório do Nobre Vereador Rodrigo Goulart o item 1 - Análise do impacto dos Polos Geradores para a região da Av. engenheiro Luiz Carlos Berini e todo o seu entorno, cita vários empreendimentos em uma determinada região aos quais podem ou não serem classificados como PGTs, e os quais podem não ter Certidão de Diretrizes de SMT.

Vale lembrar que os Empreendimentos têm seus processos originais de aprovação, protocolizados em SMUL, onde os PGTs são identificados e comunicados a apresentarem Certidão de Diretrizes de SMT/CET, somente nestes casos é que os Empreendedores são impelidos a solicitarem a referida Certidão na CET, para que possam ser aplicadas medidas mitigadoras em relação ao trânsito da região, caso sejam necessárias.

Cada PGT, em sua particularidade conforme a categoria de uso, é analisado levando-se em conta modelos matemáticos e de geração de viagens conforme o que segue:

CALCULO DE VAGAS E GERAÇÃO DE VIAGENS SMT

BOLETIM 32 - HOSPITAIS, INDUSTRIAS, LOJAS E SUPERMERCADOS

BOLETIM 36 - ESCRITÓRIOS E ESCOLAS

BOLETIM 46 - CENTRO DE COMPRAS (SHOPPING CENTER)

ITE - INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - RESIDENCIAIS

Nos casos não previstos é utilizado o MODELO UNIVERSAL.

Era o que havia a ser informado.

Adevilson Maia

Reg.CET: 13303
12/12/18

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00524/18-37

Revisão: 1

Reg. CET: 13302

12/12/18

Analista: CARLOS EDUARDO SILVA DIETHELM

PARECER TÉCNICO

Sr. Gerente,

Em atenção ao solicitado no Ofício SGP-23 nº 01215/2018 de 11/10/2018 da CMSP, informamos por item:

2) Há relatório de fiscalização e controle do cumprimento das Diretrizes, pelos empreendedores ?

- entenderemos "cumprimento das "Diretrizes", como implantação das medidas mitigadores de impacto de trânsito definidas na respectiva Certidão de Diretrizes, neste sentido a CET através de normativa estipulada pelo Ato do Presidente nº057/15 definiu responsabilidades às áreas envolvidas com elaboração de pareceres técnicos e controles;

3) Se afirmativa a resposta, a quem cabe a fiscalização, o controle e o gerenciamento de dados ?

- à Superintendência de Engenharia de Sinalização - SSI, que agruparia os pareceres emitidos pela Superintendência de Engenharia de Tráfego e Superintendência de Tecnologia naquilo que for pertinente a cada uma delas emitindo relatório final consolidado;

4) Que ações decorrem do descumprimento ?

- a interrupção do processo de obtenção do Termo de Recebimento Definitivo.

Carlos Eduardo Silva Diethelm

Reg. CET: 13302

12/12/18

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00524/18-37

Reg. CET: 45489

Revisão: 2

27/12/18

Analista: ANTONIO CARLOS VIEIRA ABRANTES

PARECER TÉCNICO

À

Diretoria de Operações - Sr. Assessor

Restituímos o presente, informando que de acordo com o Ato do Presidente nº 057/15 - A Superintendência de Engenharia de Tráfego, elabora planos de ações operacionais, por área geográfica identificando problemas de segurança e melhorias viárias. Tais estudos resultam em propostas de intervenções de viárias - projetos geométricos, projetos de sinalização viária, alterações de circulação e/ou incremento de equipamentos de monitoramento viário (semáforos/CFTV) - através de projetos funcionais.

Na medida em que as propostas de intervenções viárias são aprovadas e inseridas em Certidões de Diretrizes, cabe a SET aprovar projetos executivos, bem como, em conjunto com SSI e STE identificar, se as medidas mitigadoras constantes na Certidão de Diretrizes foram implantadas/executadas de acordo.

Neste sentido, esclarecemos que todas estas etapas foram cumpridas em relação aos empreendimentos classificados como PÓLO GERADOR, na região da Av. Engenheiro Luiz Carlos Berrini e região.

Atenciosamente,

Antonio Carlos Vieira Abrantes

Reg. CET: 45489
27/12/18

PARECER TÉCNICO

Ofício SGP-23 nº1215/2018

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - Vereador Rodrigo Goulart

Assunto: Informações acerca de Polos Geradores de Tráfego na zona sul da cidade de SP

SEI 6010.2018/0001829-1

GPL- Sra Gerente

Em atenção ao solicitado no Ofício SGP-23 nº1215/2018 da Câmara Municipal de São Paulo informamos que os itens 1 a 4 foram respondidos pelas áreas de polos geradores de tráfego, da competência de GEE.

A Av. Engenheiro Luis Carlos Berrini está inserida no perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada que tem seu desenvolvimento coordenado por SPUrbanismo, onde SMT/CET participa como membro do grupo gestor que discute e apresenta constantemente estudos para subsidiar todas as propostas de melhorias viárias, tendo por objetivo minimizar o impacto do adensamento neste perímetro, provocado pela venda de potencial construtivo adicional nesta área.

Recentemente, em outubro de 2018, CET encaminhou um Relatório à SPUrbanismo demonstrando que a proposta de aumento do potencial construtivo formulado no PL 722/15 iria agravar o problema de mobilidade local.

Os edifícios construídos na região da Berrini e Marginal Pinheiros ofertam hoje, aproximadamente, 57.000 vagas de estacionamento e enfatizamos a preocupação com a mobilidade nas áreas afetadas pelo adensamento característico das Operações Urbanas. Recomendamos, então, que as revisões na Legislação estabeleçam números máximos de oferta de vagas de garagem.

Os acréscimos de estoque pretendidos para os Setores Berrini e Chucri Zaidan necessitam da compatibilidade de ampliação do sistema viário e da rede transportes, propostas estas que encaminhamos à SPUrbanismo.

Denise Maria Saliba Dias Gomes

Reg.CET: 08758
22/01/19

Anexo 5 - EDIFICAÇÕES QUE NÃO PASSARAM PELA ANÁLISE DA SMT/CET - ANTERIORES À LEI OU NÃO SE ENQUADRAM COMO POLOS GERADORES MAS GERAM IMPACTO NO TRÂNSITO*

EMPREENDIMENTO	ENDEREÇO	TIPO	VAGAS EXISTENTES
EDIFÍCIO GRANVILLE	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 936/962	COMERCIAL	200
CENTRO EMPRESARIAL E CULTURAL JOÃO DOMINGUES DE ARAUJO	PÇA. GENERAL GENTIL FALCÃO, 108	COMERCIAL	320
RESIDENCIAL BROOKLIN	RUA SANSÃO ALVES DOS SANTOS, 175	RESIDENCIAL	300
BERRINI LAVRA	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1140	COMERCIAL	88
PUF - PALMARES, URCA E FLORIDA	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1178, 1670, 1738	COMERCIAL	220
BERRINI 550	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 500	COMERCIAL	196
PALACE BERRINI	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 716	COMERCIAL	200
EDIFÍCIO ITAMARACA	RUA QUINTANA, 887	COMERCIAL	135
EDIFÍCIO BANDEIRANTES	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 828	COMERCIAL	88
EDIFÍCIO PRESIDENTE ARTHUR BERNARDES	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1500	COMERCIAL	110
PLATINUM BUILDING	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1422	COMERCIAL	120
MAXHAUS	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1618	RESIDENCIAL	160
BERRINI TRADE CENTER	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1694/1700	COMERCIAL	58
THE BRIDGE TOWER	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1747	COMERCIAL	175
ALICE MARIA SAMPAIO FERREIRA	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1645	COMERCIAL	344
BERRINI 1511	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1511	COMERCIAL	194
ITAMAMBUCA	R. LUIGI GALVANI, 200	COMERCIAL	110
SUDAMERIS	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1307	COMERCIAL	250
METLIFE	AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI, 1253	COMERCIAL	180
		TOTAL	3448

*Apenas os edifícios significativos - acima de 10 andares

Anexo 6 - EDIFÍCIOS INFORMADOS NA CARTA - QUE NÃO CONSTAM DAS TABELAS ACIMA E NÃO LOCALIZADOS NOS ESTUDOS SMT/CET - VAGAS INFORMADAS PELA APEOP		
EMPREENDIMENTO	ENDEREÇO	VAGAS
EVEN CONST. E INC. LTDA – QUADRA 310	Av. Nova Independência, 1004	290
F.REIS ADM. IMOVEIS LTDA – QUADRA 514	R. George OHM esq R. James Watt e R. Samuel Morse	179
F. REIS ADM. IMOVEIS LTDA – QUADRA 419	R. Surubim 504, 508 x R. Osvaldo casemiro Muller, 245, 251, 237, 243	181
F. REIS ADM. IMOVEIS LTDA – QUADRA 504	Av. Luis Carlos Berrini x R. James Watt	206
FLEXPAR EMP. PART.LTDA – QUADRA 560	Av. Jurubatuba	67
CAMARGO CORREA D.I. S/A – QUADRA 42	R. Nicolau Barreto 614, 644 x R. Miguel Sutil 229, 233, 237 x R. Rabelo Jr.	42
INCorp. INDEPENDENTE LTDA. – QUADRA 447	R. Nova Independência, 87 x R. Anésio Pinto, 29, 37, 41, 43, 61, 63	187
BNI TURMALINA DI LTDA – QUADRA 519	Av. Luis Carlos Berrini X R. Leon Foucault	218
FREJUS HOLDINGS AS – QUADRA 506	R. William Kelvin 12, 23, 26, 27, 29	152
INCORPORADORA RPF LTDA – QUADRA 185	R. Soberana x R. Abaí x Av. Nova Independência	SEM INFORMAÇÃO
VR ALUGUEIS E SERVIÇOS – QUADRA 601	R. Rosa Gaeta Lazara x Av. dos Bandeirantes x R. Araberi	245
HAYER E JCR – QUADRA 653	R. Francisco Dias Velho x Av. Jurubatuba x Av. Jornalista Roberto Marinho	SEM INFORMAÇÃO
	TOTAL	1767

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA
RELATÓRIO E ANÁLISE TÉCNICA SOBRE VAGAS DE GARAGEM NO
SETOR BERRINI

Novembro/2017

O presente documento visa subsidiar resposta à Carta s/nº de 15/09/17, emitida por membros do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada para a Diretoria de Gestão das Operações Urbanas. A cópia do documento foi encaminhada à CET por e-mail em 05/10/17 e questiona, dentre outros aspectos, o número de vagas de garagem relacionadas ao adensamento ocorrido na região e citado pela CET na reunião do Grupo Gestor.

O interesse de parte dos membros da sociedade civil é aprovar de imediato, através da Revisão do Projeto de Lei 722/15, um acréscimo de 100 mil m² no Setor Berrini, enquanto a preocupação da SMT/CET se refere à ampliação da oferta de vagas de garagem, agravando as condições operacionais da Av. Eng. Luís Carlos Berrini.

Desde o início dessa Operação Urbana, a CET realizou diversos estudos e simulações de tráfego, na busca das melhores soluções para o sistema viário, conforme Relatórios encaminhados à São Paulo Urbanismo e São Paulo Obras, listagem dos documentos no anexo 1.

Dessa forma, fornecemos as informações agora solicitadas pela São Paulo Urbanismo, consolidando no Mapa 1 – Anexo 2, a localização dos empreendimentos já edificadas na Av. Eng. Luís Carlos Berrini e imediações; e nos anexos 3 a 6, tabelas detalhadas com os dados obtidos.

No Mapa 1 pode-se verificar que os empreendimentos indicados não correspondem à totalidade dos imóveis da Av. Eng. Luís Carlos Berrini, uma vez que algumas Certidões de Diretrizes não foram localizadas e, portanto, somente teremos as informações oficiais após o desarquivamento dos processos.

Cabe esclarecer que os números de vagas informados nas tabelas citadas se referem **somente a vagas de automóveis**. Não foram consideradas as demais vagas especificadas na Legislação, tais como deficientes físicos/necessidades especiais, carga e descarga, utilitários, motos, caminhões, fretados e taxis, muito embora também sejam responsáveis pelo impacto no sistema viário.

Observamos que as informações oferecidas na tabela anexada à Carta citada são inconsistentes, uma vez que foram obtidas através de base matemática ($1/35m^2$), o que não corresponde à realidade. Comprova-se este fato com a comparação do número de vagas exigidas pela Legislação com o número de vagas ofertadas pelos empreendimentos, sendo que no Setor Berrini identificamos cerca de 20% a mais no total de vagas de automóveis e no Setor Marginal Pinheiros 10% a mais.

Conforme já é de conhecimento da São Paulo Urbanismo, enfatizamos a preocupação com a mobilidade nas áreas afetadas pelo adensamento característico das Operações Urbanas e recomendamos que as revisões na Legislação estabeleçam números máximos de oferta de vagas de garagem. Essa preocupação foi registrada nos Relatórios da CET citados, sendo que os estudos realizados já indicavam esgotamento da capacidade viária na Marginal Pinheiros sentido Jaguaré e na Av. Eng. Luís Carlos Berrini, além do transbordamento dos fluxos de passagem para as vias internas do bairro.

O cenário previsto nos estudos se concretizou e a CET vem adotando medidas mitigadoras operacionais para minimizar os impactos gerados, tais como proibição de caminhões e ônibus fretados, alteração de circulação nas vias transversais com a criação de binários e a implantação do Corredor de Ônibus Berrini.

Conforme observação das nossas equipes operacionais, a situação do trânsito nessa Avenida obteve melhora com a implantação do Corredor e das Pontes Laguna e Itapaiuna. No entanto, a via ainda se encontra congestionada nos horários de pico.

De acordo com contagens veiculares realizadas em outubro/2017, transitam no pico da manhã, nas duas faixas destinadas ao tráfego geral da Av. Eng. Luís Carlos Berrini, o volume de 2200 veq/h no sentido Santo Amaro e 1500 veq/h no sentido Moema, indicando a sobrecarga do sistema. Os volumes de ônibus no corredor são 84ôn/h e 103ôn/h respectivamente.

Em outubro/2017 realizamos pesquisa de informação em alguns estacionamentos da região, sendo que 65% dos usuários pesquisados indicaram dificuldade na saída da garagem devido ao trânsito congestionado.

Nos levantamentos realizados constatamos que as edificações de polos geradores analisadas pela CET nos Setores Berrini e Marginal Pinheiros resultaram em 15.434 vagas de garagem para automóveis (Anexo 3). Outros empreendimentos analisados nas imediações indicaram o acréscimo de 36.830 vagas de autos impactando diretamente no eixo em questão (Anexo 4). Além dessas, identificamos algumas edificações que não foram analisadas pela CET uma vez que não se enquadraram como polos geradores, resultando em 3448 vagas de automóveis (Anexo 5), conforme levantamento realizado em campo.

ANEXO 1 - RELATÓRIOS CET – OPERAÇÃO URBANA ÁGUA ESPRAIADA

AGOSTO/1994 – Estudo da demanda veicular – Análise do projeto funcional

MAIO/1995 – Relatório Síntese – Sistema Viário Estrutural e Via Expressa

OUTUBRO/2001 – Simulação da Requalificação do Trecho Existente Av. Jornalista Roberto Marinho

SETEMBRO/2008 – Estudos de Circulação - Trecho Brooklin Jabaquara

SETEMBRO/2009 – Proposta do Sistema Viário – Jardim Edith

ABRIL/2010 – Estudos dos Setores Brooklin, Jabaquara e Americanópolis

JUNHO/2010 – Simulação e Previsão de demanda – Alteração no trecho da R. Lino de Moraes Leme e ligação com Rodovia dos Imigrantes

ABRIL/2012 – Análise Técnica dos projetos do Complexo Viário Pedro Bueno e Lino de Moraes Leme

SETEMBRO/2012 – Simulação de Tráfego Av. Jorn. Roberto Marinho – Transposições do Projeto SPUrbanismo

MARÇO/2013 – Túneis no prolongamento da Roberto Marinho – Estudos no emboque da Imigrantes

DEZEMBRO/2013 – Estudo das Vias Locais do Brooklin

SETEMBRO/2014 – Oficialização do parecer – Vias Locais do Brooklin – Projeto Paulo Bastos

No Anexo 6, relacionamos os empreendimentos listados na tabela que acompanha a Carta, porém não localizados nos nossos arquivos e, portanto, não constantes das tabelas anteriores.

TOTAL DE VAGAS DE AUTOMÓVEIS – IMPACTANDO A BERRINI E A MARGINAL PINHEIROS

	TOTAL DE VAGAS
POLOS GERADORES ANALISADOS PELA SMT/CET* NOS SETORES BERRINI E MARGINAL	15434
POLOS GERADORES ANALISADOS PELA SMT/CET NAS PROXIMIDADES DA AV. DR. LUIS CARLOS BERRINI - IMPACTO DIRETO	36830
EDIFICAÇÕES QUE NÃO PASSARAM PELA ANÁLISE DA SMT/CET - ANTERIORES À LEI OU NÃO SE ENQUADRAM COMO POLOS GERADORES MAS GERAM IMPACTO NO TRÂNSITO	3448
EDIFÍCIOS INFORMADOS NA CARTA - QUE NÃO CONSTAM DAS TABELAS ACIMA E NÃO LOCALIZADOS NOS ESTUDOS SMT/CET - VAGAS INFORMADAS PELA APEOP	1767
	57479

Como demonstrado, o adensamento promovido pela Operação Urbana Consorciada Água Espraiada concentrou empreendimentos de grande porte, gerando atração de cerca de 40mil veículos/h para o sistema e, conseqüentemente dificuldades para a circulação do trânsito. Os acréscimos de estoque pretendidos para os Setores Berrini e Chucri Zaidan necessitam de novos estudos de ampliação do sistema viário frente às alterações das melhorias viárias planejadas e não implementadas até o momento, inclusive as propostas da CET para o PL. 722/15.

Informamos que o eixo Berrini não está previsto como ZEU nos Mapas 3 e 3-A – EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA do Plano Diretor Estratégico – Lei nº 16.050/2014. Além disso, a Lei nº 16.402/2016 estabelece que a região é território de qualificação, ou seja, diversificação de usos e adensamento moderado predominando ZC – Zona Centralidade ao longo da avenida.

GPL/DPJ-Novembro/2017

PARECER TÉCNICO

Ao

DAE - Sr. Supervisor,

Em atenção à **Solicitação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 014213474:**

"Escusas pela devolução, mas a manifestação 014135227 não esclareceu o questionamento 1 feito na solicitação 013958966, já que ali perguntou-se acerca da gestão de dados relativos à fluência do trânsito e não os referentes à segurança viária. Rogo prestar a informação faltante.

Aproveito o ensejo para solicitar que o relatório encaminhado à SPUrbanismo mencionando no parecer 014135322 seja anexado ao presente, a fim de melhor instruir a resposta ao nobre vereador.

Pede-se máxima prioridade, vez que o prazo de resposta já se encontra expirado."

Temos que:

1. Gestão de dados relativos à fluência do trânsito:

Podemos dividir a gestão de dados relativos à fluência do trânsito em dois trabalhos distintos, a saber:

- **DADOS HISTÓRICOS PARA SUBSÍDIO AO CONTROLE, ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS E PROJETOS DE APRIMORAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO:** A Gerência de Planejamento - GPL, através do Departamento de Pesquisas de Tráfego - DPT, publica todos os anos dados de volumes e velocidades de diversas vias da cidade nos relatórios denominados "Mobilidade no Sistema Viário Principal - MSVP". Os dados são coletados nos períodos de pico manhã e tarde, tabulados e analisados, com apresentação de séries históricas da evolução ao longo dos anos. O objetivo é fornecer informações técnicas, tanto para a empresa como premissa básica na determinação de critérios de engenharia de tráfego em projetos e soluções diversas para o funcionamento da circulação viária na cidade de São Paulo, como para a população.

Ressaltamos que esses dados representam uma amostra das demandas das vias principais da cidade, não sendo adotados para monitoração diária do trânsito.

Os relatórios estão disponíveis no link <http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>, contendo todos os volumes elaborados desde o início desta pesquisa, em 1979.

- **MONITORAÇÃO DIÁRIA DO TRÂNSITO - SITUAÇÃO DE FLUIDEZ E DE OCORRÊNCIAS NO SISTEMA VIÁRIO**

A Diretoria de Operações - DO realiza durante 24 horas ininterruptamente o monitoramento do trânsito e das ocorrências no sistema viário (eventos, lentidões, interferências nas vias, etc.), efetuando, também, a interface com os órgãos de imprensa e mídia no fornecimento de informações em tempo real. Sugerimos, assim, encaminhar à DO para ciência e complemento de informações.

2. Av. Eng. Luís Carlos Berrini:

Segue em anexo a este parecer o relatório entregue à SP Urbanismo referente à análise do adensamento da região da Av. Eng. Luís Carlos Berrini. Ele contém as propostas de revisão da legislação da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, de modo que os acréscimos de estoque pretendidos sejam compatibilizados com a ampliação do sistema viário e da rede de transportes.

Atenciosamente,

Caio Cesar Baldocchi Darno

Reg.CET: 07159
04/02/19

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00524/18-37

Reg. CET: 12988 **Revisão: 8**
14/02/19
Analista: LUCIANA YANAGIMORI UETA

PARECER TÉCNICO

Do Ofício SGP-23 nº 01215/2018
OFÍCIO SGP-23 nº 01215/2018
Ref.: Informações acerca de Polos Geradores de Tráfego na Zona Sul da Cidade.

GEE - Sr. Gerente

Em atendimento ao questionamento 1 feito na Solicitação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 013958966 a fim de melhor esclarecer as dúvidas do Nobre Vereador Rodrigo Goulart, e complementando a manifestação 014135227, informamos que para cada categoria de uso é aplicado um modelo matemático de geração e atração de viagens específico que poderá levar em consideração o número de vagas projetadas, área computável ou número de unidades residenciais, dados fornecidos pelo interessado no projeto apresentado.

Sendo o que nos cabe informar, segue para prosseguimento.

Luciana Yanagimori Ueta

Reg.CET: 12988
14/02/19



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Informação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 015333596

CASA CIVIL/ATL II;

Senhora Assessora:

Encaminho o presente a Vossa Senhoria com as informações abaixo, respondendo aos questionamentos do Nobre Vereador RODRIGO GOULART:

1) Relativamente a análise do impacto dos Polos Geradores para a região em comento, quem é o responsável pelo fornecimento dos dados aos quais serão aplicados os modelos matemáticos de geração e atração de viagens elaboradas na CET?

A Diretoria de Operações da CET faz o monitoramento permanente da fluidez do trânsito, enquanto a Gerência de Planejamento os consolida, juntamente com outros dados disponíveis, nos relatórios denominados "Mobilidade no Sistema Viário Principal – MSVP".

2) Há relatório de fiscalização e controle do cumprimento das Diretrizes, pelos empreendedores?

O cumprimento das medidas mitigadoras de trânsito é condição para a emissão do Termo de Recebimento Definitivo (TRAD) nos termos do artigo 7.º de Lei Municipal 15.150/2010.

3) Se afirmativa a resposta, a quem cabe a fiscalização, o controle e o gerenciamento dos dados?

Nos termos do artigo 7.º de Lei Municipal 15.150/2010, incumbe à COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO emitir o parecer final do aceite dos serviços.

4) Que ações decorrem do descumprimento?

A ausência de implantação das medidas mitigadoras de trânsito estabelecidas na respectiva Certidão de Diretrizes inviabiliza a regularização da edificação ou concessão do respectivo "habite-se" ao empreendimento caracterizado como pólo gerador, a teor do artigo 15 do já referido diploma legal.

5) Qual o panorama que se verifica no sistema viário da Zona Sul em função da concentração de pólos geradores de tráfego e que alternativas estão sendo desenvolvidas no âmbito da engenharia de tráfego para, DE FATO, REDUZIR o índice de congestionamento provocados por eventos e otimizar a mobilidade?

Para a região em comento, que se encontra dentro da área da Operação Urbana Consorciada Águas Espraiadas (OUCAE), foi elaborado um relatório para a SÃO PAULO URBANISMO relativo aos impactos no trânsito decorrentes de novos empreendimentos, cuja cópia segue em anexo (documentos SEI 015159161, 015159046 e 015158970).

Sendo o que havia a informar, subscrevo-me.

EDSON CARAM



Documento assinado eletronicamente por **Edson Caram, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes**, em 25/03/2019, às 15:52, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **015333596** e o código CRC **61EB92B9**.