



ANEXOS VOLUME 1



METODOLOGIA PARA DEFINIÇÃO DA BASE CARTOGRÁFICA ANEXO 4-1

Georreferenciamento de informações

Para a espacialização dos dados obtidos e produzidos optou-se pela utilização de um sistema de Informação Geográfica – SIG. Este sistema permite a captura, armazenamento, manipulação, atualização e análise de dados georreferenciados, isto é, associados a um sistema de coordenadas geográficas. A adoção do SIG possibilitou uma melhor organização dos dados, facilitando a consulta e análise, bem como auxiliando na apresentação dos resultados obtidos. A seguir são apresentadas algumas premissas adotadas no georreferenciamento das informações:

- Projeção – Universal Transversa de Mercator (UTM);
- Datum – South American 69 (SAD 69);
- Zona 23, Sul;

O banco de dados georreferenciados e os mapas temáticos decorrentes foram produzidos com o auxílio do software ArcGis/ArcView. Desta forma, os dados recebidos em diferentes formatos, principalmente shapefile (shp) ou AutoCad (dwg), foram convertidos para a extensão ESRI Geodatabase (gdb), devido às funcionalidades avançadas deste formato. A visualização das informações produzidas pode ser realizada pelo programa gerador (ArcGis/ArcView) ou por softwares livres como o ArcExplorer ou ArcReader. Na via impressa os mapas foram plotados em tamanhos variados, respeitando-se a escala adotada, e na via digital os mesmos foram convertidos para o formato PDF.

Fontes de Dados

Os dados utilizados em um estudo dessa complexidade e extensão são provenientes de diversas fontes e em alguns casos produzidos pelos especialistas nos temas estudados. A origem dos dados utilizados para a confecção de mapas temáticos específicos, utilizados dos meios físico, biótico e socioeconômico, é apresentada no corpo do texto e nos próprios mapas. Ressalta-se, no entanto, que priorizou-se a adoção de dados oficiais, produzidos por institutos de pesquisa como IBGE e SEADE ou pelas diversas instâncias de governo, em especial pela Prefeitura do Município de São Paulo e suas respectivas secretarias.

Existem alguns dados que são comuns a diversos mapeamentos e utilizados, inclusive, na elaboração da base cartográfica utilizada para a elaboração do projeto urbanístico. Esses dados foram divididos em espaciais e tabulares, sendo que o primeiro grupo corresponde a dados já espacializados e o segundo, a atributos (tabela de dados) que foram submetidos ao georreferenciamento. As características desses dados bem como os processamentos realizados são apresentados a seguir:

Dados Espaciais

Mapa Digital da Cidade – MDC (PMSP, 2004)

- Aerofotogrametria (ortofoto);
- Camadas Vetoriais (layers/feature class);
- Quadras viárias;
- Quadras Prediais;
- Lotes;
- Edificações;
- Hipsometria (curvas de nível)

Informações obtidas em campo e/ou processadas em gabinete

- Linhas e Estações (CPTM/METRÔ);
- Obras de Engenharia (Pontes, túneis e viadutos)
- Eixos de logradouro (obtidas a partir das quadras e lotes do MDC)
- Hidrografia (obtidas a partir de mapeamento EMPLASA e GGRAM)

Dados Tabulares

Arrolamento

Os dados derivados do arrolamento, cuja metodologia é exposta no diagnóstico socioeconômico (item 8.3.1), foram geocodificados a partir do endereço dos imóveis. Com efeito, todas as informações levantadas em campo foram inseridas no banco de dados do SIG tornando-se passíveis de análise e mapeamento. Seguem os principais dados levantados pelo arrolamento:

- Tipo do imóvel (edifício, casa, sobrado, galpão, cômodo)
- Uso do imóvel (residencial, comercial, misto)
- Comercial – tipo (lanchonete, loja de eletrônicos, etc)
- Número de funcionários/número de moradores

Cadastro Territorial e Predial, de Conservação e Limpeza – TPCL

O TPCL é um cadastro da Prefeitura municipal mantido pela Secretaria Municipal de Finanças, que tem como principal finalidade o lançamento dos valores do IPTU. Apesar de possuir um enfoque notadamente tributário este cadastro possibilitou a obtenção de informações importantes para a formação do banco de dados espaciais, a saber:

- Código Setor, Quadra, Lote, Condomínio, Unidades por Condomínio,
- Área Construída por Unidade;
- Padrão Construtivo;
- Ano de Construção;
- Nº Pavimentos.

Cruzamento dos dados do TPCL com Mapa Digital da Cidade (MDC)

Quando da combinação das informações constantes no TPCL com o MDC observou-se a existência de algumas divergências que impossibilitavam a integração desses dados. Nesses casos foram utilizadas duas abordagens: (i) modificação vetorial do MDC para adequação aos registros do TPCL; (ii) criação de novos registros no banco de dados. Com esses procedimentos, todas as informações necessárias foram associadas aos seus respectivos lotes no perímetro da Nova Luz, subsidiando a elaboração dos mapeamentos.

Houve casos em que o registro TPCL não coincidia com o registro MDC, de modo que a combinação desses dados não pode ser realizada de modo automático. Nessas situações a associação era feita de modo manual por meio de um ou mais atributos, como logradouro, área do terreno e número de pavimentos.

Destaca-se, entretanto, que para a maioria dos casos, o código SQL contido no TPCL era o mesmo do existente na base cartográfica do MDC. Para esses casos não existiram problemas com o cruzamento das informações, de modo que todos os dados constantes no TPCL foram trazidos para a base do MDC.

Alteração da base cartográfica do MDC.

Foi criada uma nova Camada Geográfica, cópia de Lote MDC, que acomodou as alterações de geometria necessárias. Inicialmente padronizaram-se os códigos SQL (Setor Quadra Lote) do MDC e posteriormente o condomínio (CD). Os agrupamentos e divisões de lotes realizados são apresentados em sequência.

- **Quadra 26 – Lotes 0007.00, 0008.00 e 0009.00**

Os três lotes foram agrupados e associado ao respectivo código SQL.CD no TPCL (001026010500).



- **Quadra 54 – Lote 0194.00**

O lote foi dividido e associado aos respectivos códigos SQL.CD no TPCL (008054026900/008054027000).



- **Quadra 60 – (Lotes 0052.00 e 0046.00) e (Lote 0001.00)**

Os dois lotes foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008060000002).

O lote 0001.00 é uma via de acesso (servidão) dos lotes 0027.00 ao 0031.00. Está com o SQL.CD (008060000000) e não foi associada a nenhum registro do TPCL.



- **Quadra 61 – (Lotes 0010.00 e 0011.00) e (Lotes 0374.00 a 0379.00 e 0064.00)**

Os dois lotes (0010.00 e 0011.00) foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008061011600).

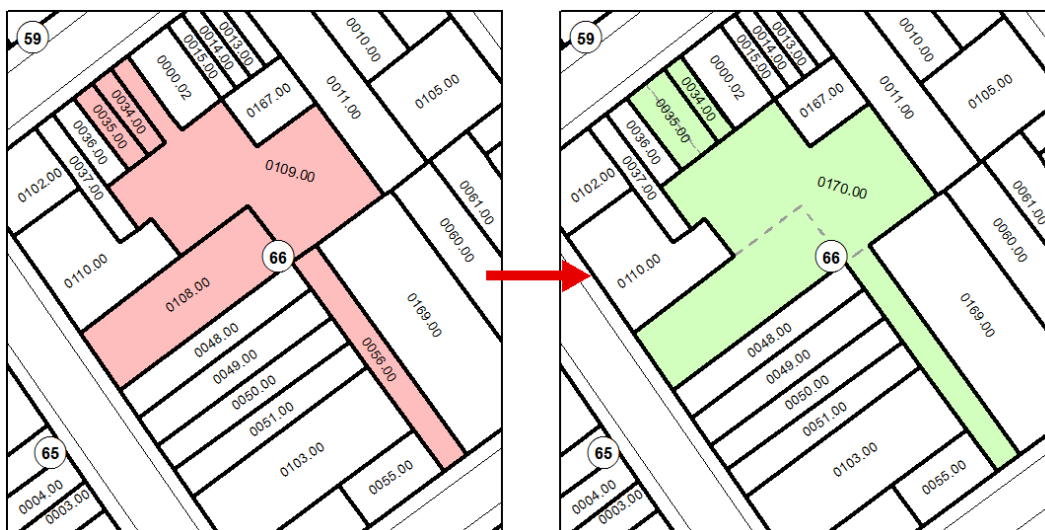
Os lotes (0374.00 a 0379.00 e 0064.00) foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008061000007).



- **Quadra 66 –(Lotes 0108.00, 0056.00 e 0109.00) e (0035.00 e 0034.00)**

O lote 0108.00 foi editado e agrupado com os lotes 0056.00 e 0109.00 e associado com seu respectivo código SQL.CD (008066017000).

O lote 0034.00 ocupa a área subtraída do lote 0108.00. A área em que se encontrava o lote 0034.00 foi incorporada ao lote 0035.00.



- **Quadra 67 – Lotes 0040.00 e 0064.00**

O lote 0040.00 foi editado e a área subtraída foi incorporada ao lote 0064.00.



- **Quadra 72 – Lotes 0010.00 e 0011.00**

Os dois lotes foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008072005100).



- **Quadra 73 – Lotes 0004.00, 0103.00 e 0035.00**

Os três lotes foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008073012400).



- **Quadra 79 – Lotes 0353.00, 0013.00 e 0019.00**

Os três lotes foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008079051800).



- **Quadra 82 – Lotes 0027.00 e 0026.00**

Os dois lotes foram agrupados e associado ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008082005400).



- **Quadra 88 – Lotes 0012.00, 0028.00, 0027.00 e 0227.00**

Os lotes 0012.00, 0028.00 e 0027.00 foram agrupados e associados ao código SQL.CD no TPCL (008088026700).

O lote 0227.00 foi desmembrado e associado, aos registros no TPCL (008088023000/008088023100).



- **Quadra 89 – Lotes 0005.00, 0006.00 e 0007.00**

Os três lotes foram agrupados e associados ao respectivo código SQL.CD no TPCL (008089027600).



- **Quadra 93 – Lote 0059.00**

Este lote foi dividido exatamente ao meio e os lotes resultantes foram associados com seus respectivos códigos SQL.CD no TPCL (008093033500/008093033600).



Inclusão de registros no TPCL.

- **Quadra 67 – Lotes 0056.00 a 0064.00**

Para este caso existe um único registro no TPCL (008.067.0068.00). Este registro equivale a área de todos estes lotes, porém alguns deles precisarão ser detalhados pelo projeto urbanístico e, além disso, parte do lote faz parte de Processo de Tombamento. Neste caso mantiveram-se os desenhos da base cartográfica do MDC e criaram-se registros no TPCL para seus respectivos códigos SQL. As informações de área construída foram extraídas do “Edificações (MDC)” e a área de terreno do “Lote (MDC)”.

- **Quadra 73 – Lote 0099**

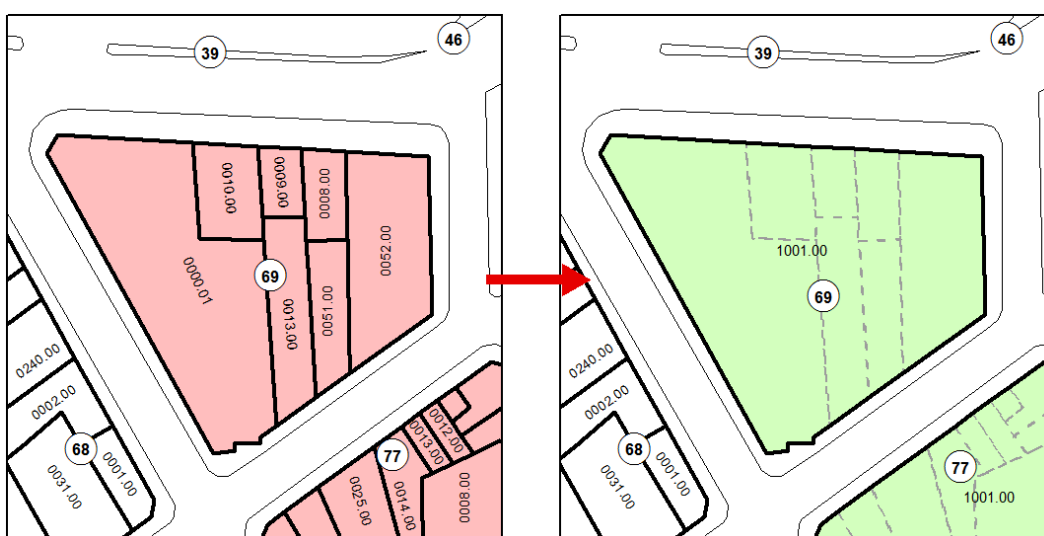
Para este lote não existe registro no TPCL. Foi criado um novo registro com SQL.CD (008.073.0099.00) e manteve-se o desenho do MDC. . As informações de área construída foram extraídas do “Edificações (MDC)” e a área de terreno do “Lote (MDC)”.

Quadras demolidas

Nos casos em que os trabalhos de campo evidenciaram a existência de imóveis já demolidos, optou-se pelo agrupamento dos imóveis no mesmo registro SQL.CD.

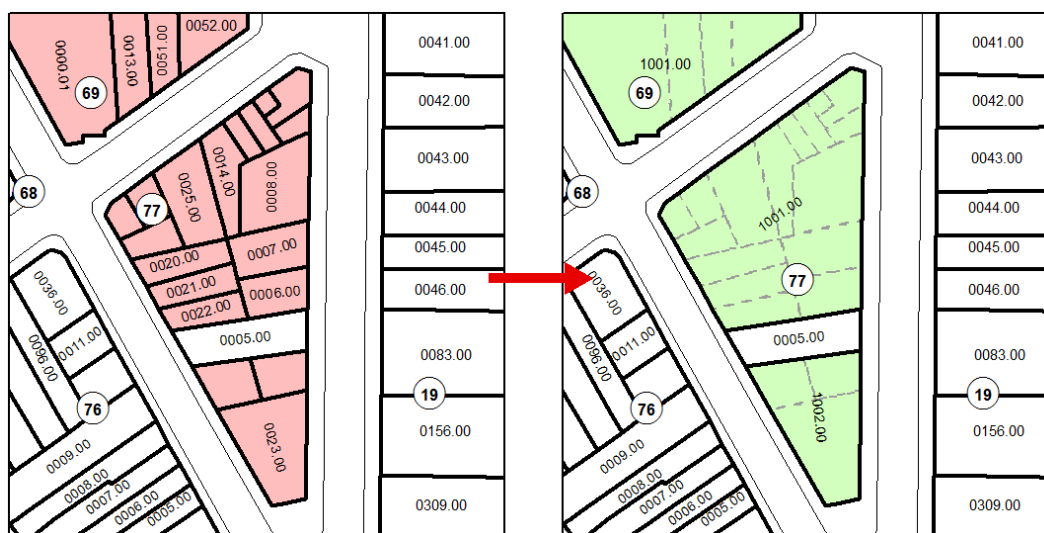
- **Quadra 69 – Lotes 0000, 0008, 0009, 0010, 0013, 0051, 0052**

Todos os lotes foram agrupados no SQL.CD (008069100100).



- **Quadra 77 – Lotes (0006, 0007, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014, 0017, 0018, 0019, 0020, 0021, 0022, 0025) e (0023, 0026, 0027)**

Os lotes 0006, 0007, 0009, 0010, 0011, 0012, 0013, 0014, 0017, 0018, 0019, 0020, 0021, 0022 e 0025 foram agrupados no SQL.CD (008077100100). Os lotes 0023, 0026 e 0027 foram agrupados no SQL.CD (008077100200).



- **Quadra 90 – Lotes 0004, 0005, 0006, 0007, 0008, 0011, 0012, 0013, 0014, 0017, 0022, 0026, 0027, 0028, 0029, 0030, 0031, 0032, 0042**

Todos os lotes foram agrupados no SQL.CD (008090100100).



Síntese das Modificações Realizadas na Integração TPCL - MDC

O quadro 1, a seguir, apresenta a síntese de todas as modificações realizadas no banco de dados para a integração do TPCL com o MDC.

Quadro 1 – Síntese das Alterações realizadas no Banco de Dados

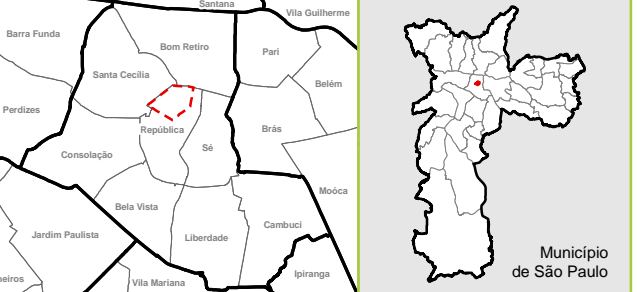
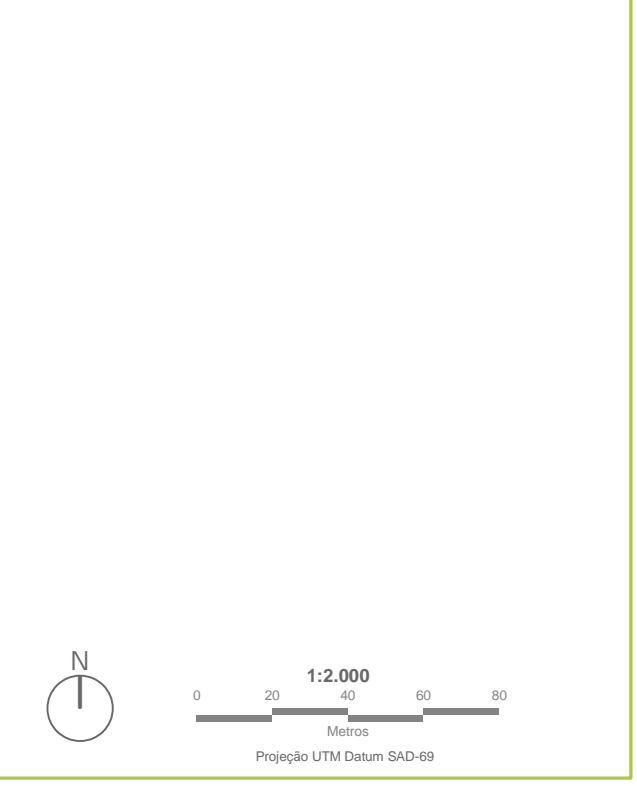
SETOR	QUADRA	LOTE	CD	SQL.CD
MODIFICADOS				
001	026	0007/0008/0009	00	001026010500
008	054	0194	00	008054026900
008	054	0194	00	008054027000
008	060	0001	00	008060000000
008	060	0052/0046	00	008060000002
008	061	0374 a 0379/0064	00	008061000007
008	061	0010/0011	00	008061011600
008	066	0056/0108/0109	00	008066017000
008	072	0010/0011	00	008072005100
008	073	0004/0035/0104	00	008073012400
008	079	0013/0019/0353	00	008079000002
008	082	0026/0027	00	008082005400
008	088	0012/0027/0028	00	008088026700
008	088	0227	00	008088023000
008	088	0227	00	008088023100
008	089	0005/0006/0007	00	008089027600
008	093	0059	00	008093033500
008	093	0059	00	008093033600
CRIADOS				
008	067	0056	00	008067005600
008	067	0057	00	008067005700
008	067	0058	00	008067005800
008	067	0059	00	008067005900
008	067	0060	00	008067006000
008	067	0061	00	008067006100
008	067	0062	00	008067006200
008	067	0063	00	008067006300
008	067	0064	00	008067006400
008	073	0099	00	008073009900

SETOR	QUADRA	LOTE	SQL.CD
QUADRAS DEMOLIDAS			
008	069	0000/0008/0009/0010/0013/0051/0052	008069100100
008	077	0006/0007/0009/0010/0011/0012/0013/0014/ 0017/0018/0019/0020/0021/0022/0025	008077100100
008	077	0023/0026/0027	008077100200
008	090	0004/0005/0006/0007/0008/0011/0012/0013/0014/0017/ 0022/0026/0027/0028/0029/0030/0031/0032/0042	008090100100



4 Metodologia Geral

- ADA - Nova Luz
- Quadras
- NL_ZEIS3
- Parque
- Praça
- Canteiro
- Lotes: 4 dígitos após o ponto, Número do Lote
2 dígitos após o ponto, Número do Condomínio na Quadra



PROJETO NOVA LUZ ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA

Códigos Lote, Condomínio pelo TPCL

Data: 9 / 6 / 2011 Figura: 4-1
 Revisão: R01 Folha: 01/01

Conforme atendimento ao Ofício nº013/2011 (TID 7420598) que solicita diretrizes para a utilização das vias públicas, conforme Lei Municipal 13.614/2003 e Decreto 44.755/2004, sobre as informações ao perímetro e adjacências da Nova Luz, a partir do banco de dados de Geoconvias, foi recebido em 03 de julho de 2011 o Ofício nº 157 / CONVIAS G / 2011 documento anexo.

Ressalta-se que para a realização do diagnóstico socioambiental no que diz respeito à infraestrutura foram feitas consultas diretamente junto aos órgãos competentes.

São Paulo, 03 de junho de 2011.

Ofício nº 157/Convias G/2011


REF.: Do Ofício nº 013/2011 (TID 7420598)

Sr. Assessor Chefe,

Conforme solicitado na inicial, verificamos que para o local em tela, constam os projetos conforme relação anexa.

Informamos que os cadastros de redes existentes devem ser levantados diretamente com as empresas ou órgãos competentes, conforme lista anexa.

Sem mais para o momento, aproveitamos o ensejo para apresentar nossos protestos de estima e consideração.



ANTONIA RIBEIRO GUGLIELMI
Diretora de Departamento
CONVIAS

À
CONSÓRCIO CONCREMAT – CIA. CITY – AECOM - FGV
A/C: ELIZEU ALVAREZ DE LIMA
Representante do Consórcio e Diretor da
empresa líder Concremat Engenharia e Tecnologia S.A.
Tel.: 55 (11) 5501-8588 / Fax 5506-6789
Av. da Nações Unidas, 13.771, Bloco I, 2º andar
CEP: 04794-000
NESTA



São Paulo, 18 de maio de 2011.

Ofício nº 049/2011/SMDU.NOVALUZ

Prezado Senhor,

Encaminhamos, anexo, Ofício DT 103/11, enviado a esta Coordenação Técnica pela São Paulo Transporte S/A – SPTRANS, com o Relatório Técnico DT/SPT 024/11, o qual contém sugestões extras, especialmente com relação às interferências com os corredores rótula e contra-rótula, previstos no PDE.

Atenciosamente,



LUIS OLIVEIRA RAMOS
Coordenação Técnica Geral
Portaria nº 020/2011/SMDU

Recebido 20/05/11
[Handwritten initials]
Roberta Deak

Ilmo. Sr.
ELIZEU ALVAREZ DE LIMA
Representante legal do Consórcio Nova Luz
NESTA


Ofício DT/103/11
São Paulo, 13 de maio de 2011

Assunto: Projeto Nova Luz.

Prezado Senhor,

Considerando as observações feitas pela SPTrans na reunião realizada em 6 de abril de 2011, sobre o projeto em pauta, encaminhamos o Relatório Técnico DT/SPT 024/11, o qual contém sugestões extras, especialmente, com relação às interferências com os corredores rótula e contra-rótula, previstos no PDE.

Aproveitamos para renovar nossos protestos de distinta consideração.



Pedro Luiz de Brito Machado
Diretor de Planejamento de Transportes
e de Gestão Corporativa

Excelentíssimo Senhor
MIGUEL LUIZ BUCALEM
Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano-
SMDU

SMDU/GABINETE
Entrada: 16/05/11
Horário: 14:00
Nome: Falcao

Assunto: Nova Luz: Atendimento da contrarrótula pelo transporte público

1 Introdução

Em reunião dia 6 de abril de 2011, SMDU solicitou parecer da SMT sobre as interferências do Projeto Nova Luz com o funcionamento do viário central da cidade, especialmente a Rótula e a Contrarrótula. SMDU garantiu que a posição de consenso que viesse a ser tomada entre as partes (SMDU, SPTrans e CET) seria repassada à projetista da Nova Luz para que esta fizesse o seu detalhamento.

Este relatório levanta algumas características dos projetos citados e apresenta uma proposta alternativa de geometria viária para estudo.

2 Antecedentes

2.1 Rótula

A Rótula é um dos anéis viários da cidade de São Paulo. É formado pelas vias:

- Av. Sen. Queirós
- Av. Casper Libero
- Av. Ipiranga
- Av. São Luís
- Vd. 9 de Julho
- Vd. Jacarei
- R. Maria Paula
- Vd. D. Paulina
- Pr. João Mendes
- R. Anita Garibaldi
- Av. Rangel Pestana
- Vd. 25 de Março
- Vd. Mercúrio
- Av. Mercúrio


É anel viário mais central da cidade e sua implantação remonta aos anos 40.

Tem pouco mais de 5km de extensão e funciona em sentido único de circulação anti-horário

2.2 Contrarrótula

A Contrarrótula também é um anel viário da cidade de São Paulo. É formado pelas vias:

- Av. Duque de Caxias
- Rua Mauá
- Vd. Gen. Couto de Magalhães
- Rua Prates
- Rua Ribeiro de Lima
- Rua João Teodoro
- Av. do Estado
- Ligação Leste-Oeste
- Av. Amaral Gurgel
- Lg. do Arouche


 Neuze Maria Oliveira de Alcântara
 RF. 772.664
 SMOU / GAB

Trata-se do segundo anel viário mais central da cidade.

A contrarrótula tem quase 9km de extensão. Entre a Rua Prates e a Av. Amaral Gurgel, funciona em duplo sentido de circulação. Entre o Lg. do Arouche e o Vd. Gen. Couto de Magalhães, funciona em sentido único de circulação, somente no sentido Campos Eliseos – Luz (sentido horário).

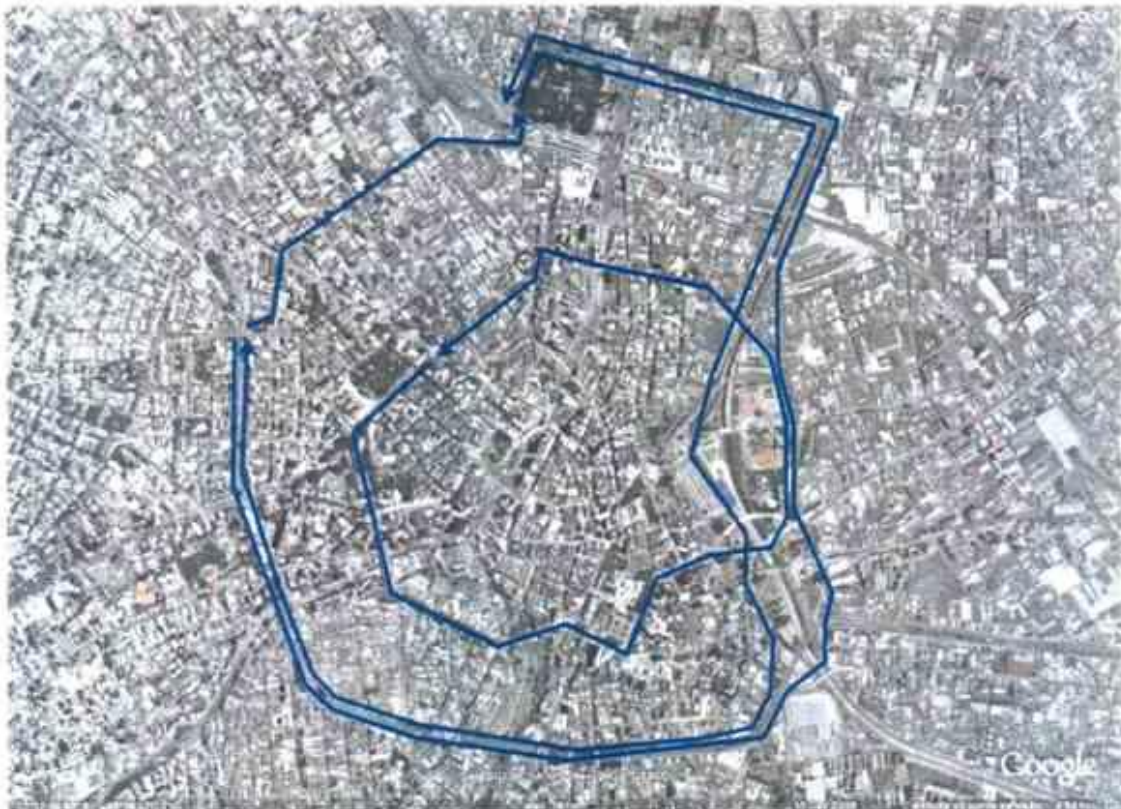


Figura 1: Rótula e Contrarrótula, com os sentidos de circulação indicados

Fls 04

Neuza Maria Oliveira da **Alcantara**
 RF. 772.684
 SMDU / GA8

2.3 Nova Luz

A Nova Luz é um projeto da SMDU que visa à requalificação de 47 quadras no distrito República, Subprefeitura Sê.

A área de intervenção do projeto Nova Luz é delimitada pelas seguintes vias:

- Av. Duque de Caxias (parte da Contrarrótula central de São Paulo)
- Rua Mauá (parte da contrarrótula central de São Paulo)
- Rua Casper Libero
- Av. Ipiranga (parte da Rótula central de São Paulo)
- Av. São João

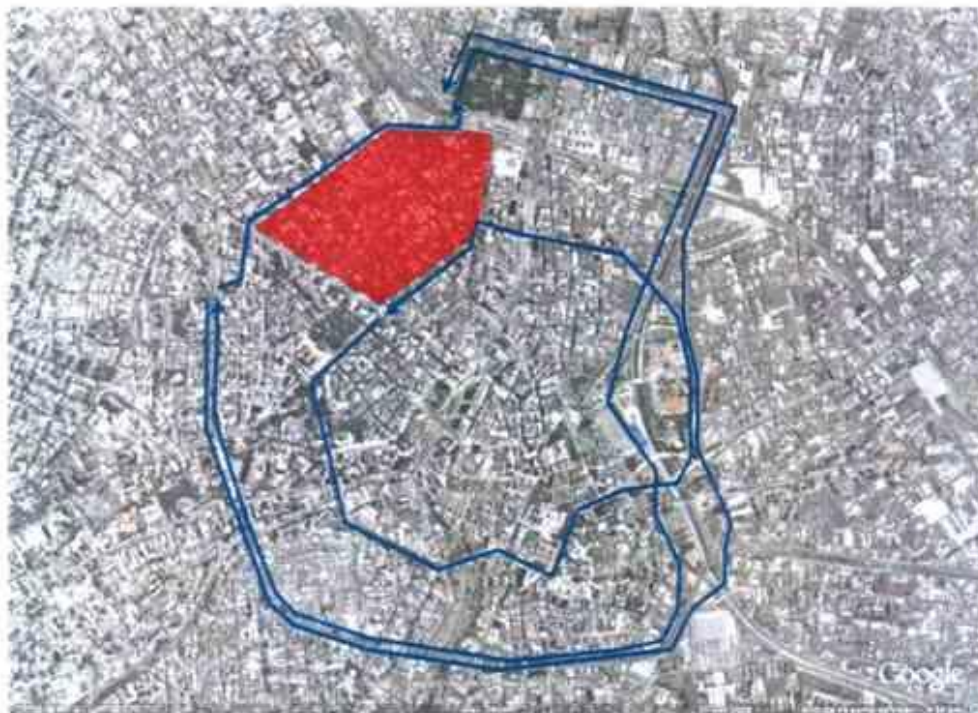


Figura 2: A Nova Luz (em vermelho) tangenciada pela Rótula e pela Contrarrótula

O projeto prevê grande adensamento da área, com a construção de quase 300 mil m² de área residencial (55% de acréscimo em relação à área construída atual) e quase 325 mil m² de área não residencial (47% de acréscimo). Pelos números do projeto, haverá aumento de 75% na população residente dentro do perímetro da Nova Luz.

As figuras abaixo dão a dimensão do quanto representa a renovação e adensamento proposto pelo Nova Luz em relação às construções atuais.

16-05
*Nova Luz - Oitavo
 Rf. 712-3
 SMDU / 045*
USOS PROPOSTOS - PAVIMENTO TÉRREO

USOS PROPOSTOS - PAVIMENTOS SUPERIORES


Figuras 3 e 4: Os edifícios a serem mantidos estão mostrados em tons de cinza, enquanto as cores representam as novas edificações propostas pelo Nova Luz.

16.06

 Neuza Maria Oliveira de Alcântara
 RF. 772.564
 SMDU LGAB

3 Os projetos do ponto de vista da circulação

3.1 O projeto Rótula

Há projeto de se implantar prioridade ao transporte público no sistema viário da Rótula, em atendimento ao disposto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Sé.

3.2 O projeto Contrarrótula

Há projeto de se implantar prioridade ao transporte público no sistema viário da Contrarrótula, em atendimento ao disposto no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Sé, por meio da implantação de faixas exclusivas para ônibus junto aos canteiros centrais. Este projeto também propõe a implantação de sentido duplo de circulação na totalidade da Contrarrótula.

O projeto de prioridade ao transporte coletivo tanto na Rótula quanto na Contrarrótula parte da observação do elevado carregamento de passageiros sobre esses anéis viários e também sobre as vias internas a eles (R. Xavier de Toledo, R. Sen. Feijó, R. Cons. Crispiniano, Vd. do Chá, R. Roberto Simonsen, R. Venceslau Brás, Pr. da Sé, R. Dr. Bitencourt Rodrigues, Lg. do Paiçandu, R. do Seminário, etc). Os carregamentos em questão são da mesma quase da mesma ordem de carregamentos radiais tradicionais e acabam por congestionar vias antigas do Centro. Em boa parte dessas vias, o volume de passageiros em modos coletivos (ônibus) é maior que em modos individuais (automóveis, motos e taxis). Em trechos como a Av. Mercúrio, A Av. Ipiranga e a Av. S. Luis, a predominância de passageiros em modos coletivos é muito significativa.

O mapa a seguir mostra de forma combinada o volume de passageiros e a divisão modal. A largura das barras é proporcional à demanda de passageiros e a sua cor é proporcional à divisão modal.

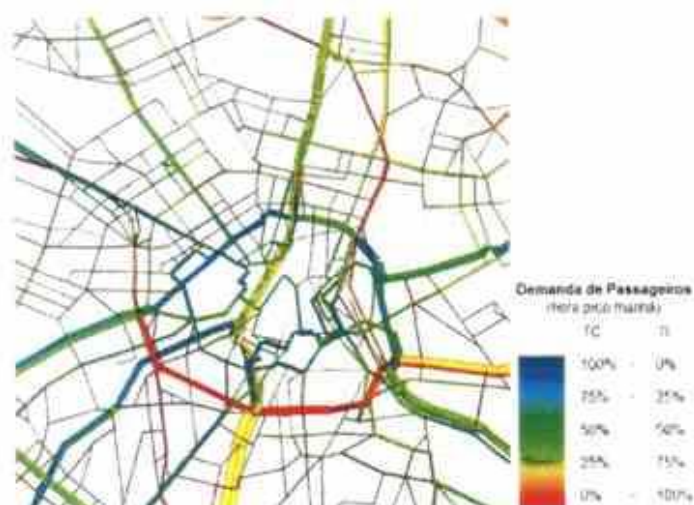


Figura 5: Demanda de passageiros no viário da área central na hora-pico da manhã.

1.15.07


Neusa Maria Oliveira de Azevedo
 • RF. 772.884
 SNEU / GAB

O projeto de prioridade ao transporte coletivo na Contrarrótula permitiria ligar com eficiência os terminais centrais de ônibus, especialmente os terminais Pq. D.Pedro II e Mercado, na porção leste do Centro, com os terminais Amaral Gurgel e Princesa Isabel, na porção oeste do Centro. Uma ligação mais eficiente para o transporte público nas vias que conformam a Contrarrótula (e também a Rótula) reduziria a necessidade dos ônibus de linhas radiais e diametrais utilizarem o viário estreito e descontínuo das vias do Centro Histórico, restando nessas vias mais internas primordialmente o atendimento de captação e distribuição dos passageiros lindeiros.

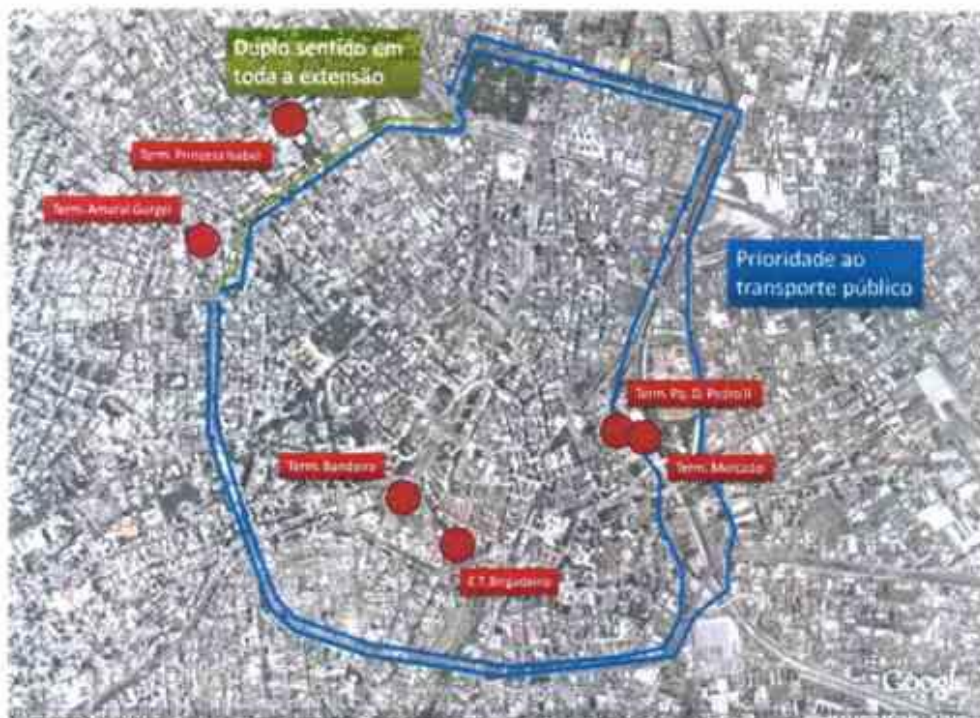


Figura 6: Resumo do Projeto Contrarrótula

fls. 08
[Handwritten Signature]

Neuza Maria Oliveira de Alcântara
RF. 772.884
SMDU / GAB

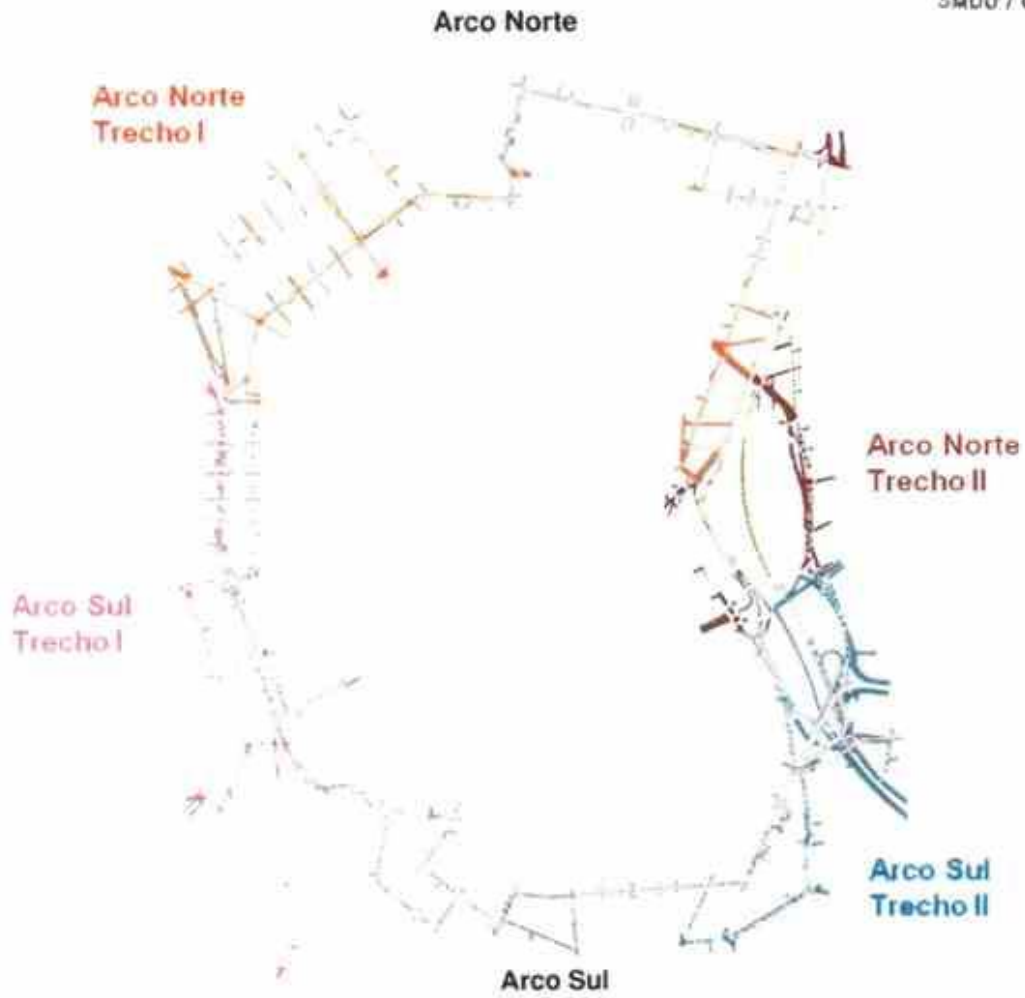


Figura 7: Detalhamento do Projeto Contrarrótula



Figura 8: Exemplo do Projeto Contrarrótula no trecho lindeiro à Nova Luz

3.3 O projeto Nova Luz

O projeto Nova Luz que vem sendo desenvolvido pela SMDU apresenta propostas de intervenções no sistema viário que visam, entre outros objetivos, o aumento do espaço para pedestres e ciclistas, notadamente a transformação de algumas ruas em vias preferenciais ou até exclusivas para pedestres.

No caso da Contrarrótula, inicialmente o projeto Nova Luz propunha reduzir a largura do leito carroçável em trecho da Av. Duque de Caxias e da Rua Mauá de 6 faixas para 3 faixas, transformando o restante da caixa viária em uma área para pedestres.

Esta proposta conflitava com a citada proposta de utilização da Contrarrótula em duplo sentido, ambos com prioridade para o transporte público.

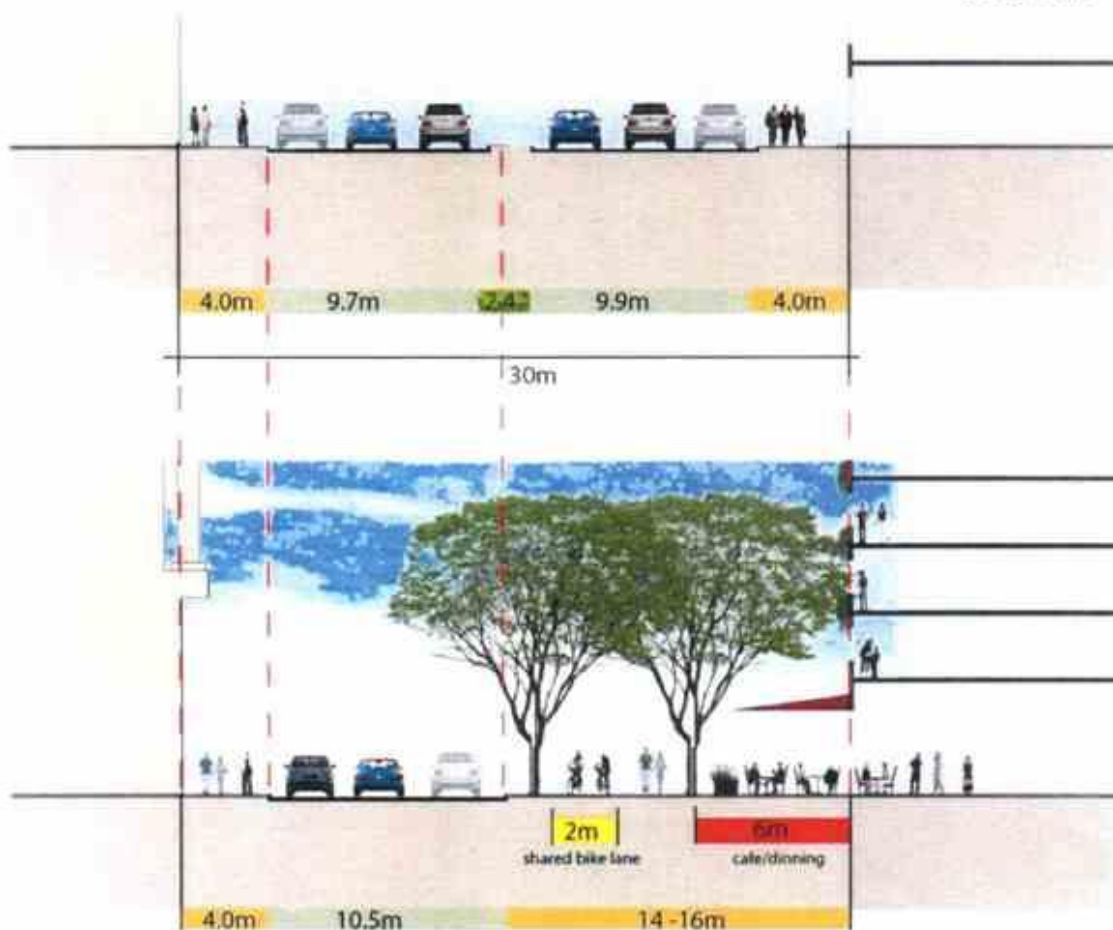


Figura 9: Detalhamento do Projeto Nova Luz na R. Mauá

4 O desenvolvimento dos projetos

Durante o desenvolvimento do projeto Nova Luz, foram citadas três alternativas de projeto para o trecho da Contrarrótula formado por Av. Duque de Caxias, Rua Mauá e Vd. Couto de Magalhães, entre a Av. Rio Branco e a Estação da Luz:

- 3 faixas em sentido único (total 3 faixas);
- 2 faixas por sentido (total 4 faixas); e
- 1 faixa exclusiva de ônibus por sentido (total 2 faixas).

Notar que, hoje, a Av. Duque de Caxias, a Rua Mauá e o Vd. Couto de Magalhães têm 6 faixas em sentido único e todas as propostas reduzem a capacidade viária no trecho.

Em reunião de 30/3 entre SMDU, projetista e SMT, de acordo com a ata produzida pelo Consórcio Nova Luz, o encaminhamento foi pelo detalhamento da proposta nº 2, apesar da discordância do representante da SMT presente à reunião. A proposta nº 2 apresenta duas faixas por sentido, sendo 1 faixa com 3m de largura, mais 1 faixa com 3,5m de largura em cada sentido, e o restante destinado ao espaço do pedestre.

Tal proposta não permite a reserva de uma faixa prioritária ao transporte público por sentido, não atendendo à determinação legal do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Sé e à premissa do projeto Contrarrótula como detalhado pela SPTrans.

5 Proposta SPTrans

A proposta da SPTrans é a implantação de sistema viário na Contrarrótula entre a Av. Rio Branco e a Estação da Luz com 4 faixas, sendo:

- Sentido Campos Eliseos – Luz:
 - 2 faixas de 3m cada para tráfego geral
 - 1 faixa de 3,5m para transporte público
- Sentido Luz – Campos Eliseos:
 - 1 faixa de 3,5m para transporte público

A proposta da SPTrans pode ser vista na seguinte seção transversal.

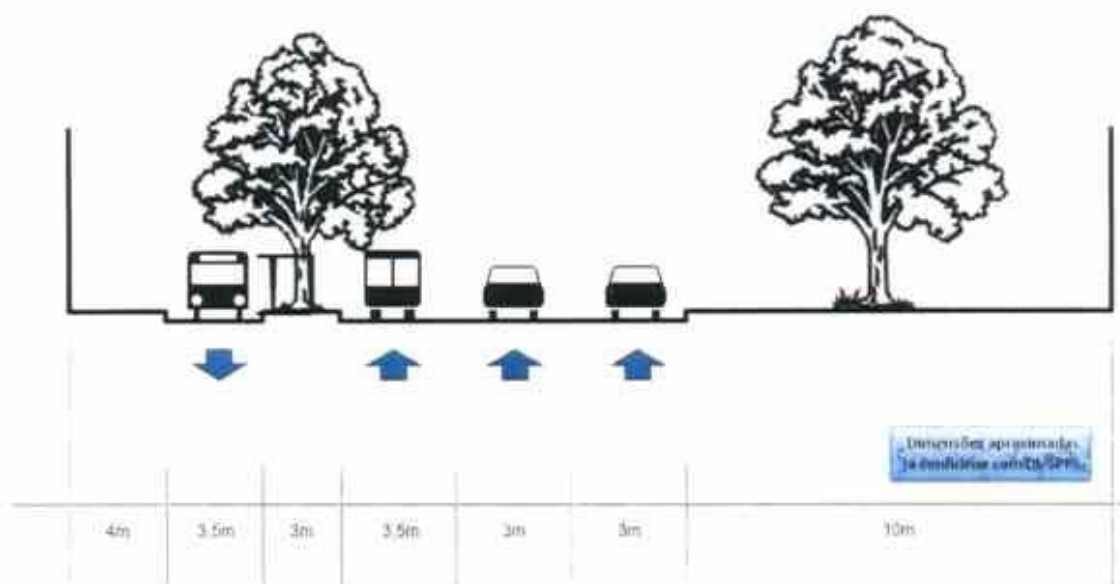


Figura 10: Seção transversal da proposta SPTrans para a R. Mauá

Os fluxos de circulação de transporte público seriam atendidos como constam do projeto da Contrarrótula feito pela SPTrans.

Os pontos de parada poderiam se localizar nas praças (acentuando a centralidade dos espaços) ou nas quadras intermediárias (atendendo com mais proximidade aos estabelecimentos comerciais).

Os fluxos de automóvel não seriam alterados em relação à circulação atual, sendo o sentido Campos Eliseos – Luz atendido pela Contrarrótula e o sentido Luz – Campos Eliseos pela Rua Silva Pinto.



Figura 11: Fluxo do tráfego geral na Contrarrótula segue inalterado com a proposta SPTrans

6 Resumo da proposta SPTrans

Vantagens:

- Permite atendimento duplo sentido para o transporte público.
- Libera espaço para pedestre (atende a demanda do projeto Nova Luz).


Fica como está

- Tráfego geral continua usando as rotas atuais.

7 Conclusão

Sugerimos o encaminhamento desta quarta alternativa para a SMDU, com recomendação de estudo e simulação pela projetista do Nova Luz juntamente com as outras 3 alternativas já levantadas na reunião ocorrida em 30/3, para posterior tomada de decisão conjunta entre SMDU e SMT.

Em, 19 de abril de 2011


Eduardo Tavares de Carvalho
Analista de Gestão Sênior

Procedimento 112.854

Folha de informação nº 14

Do Ofício DT/103/11

em 16/5/2011


Neuz Maria Oliveira, Advantara
RF. 772.684
SMDU / GAB

INTERESSADO : SPTrans

ASSUNTO : Projeto Nova Luz

Informação nº 429/2011/SMDU-CG

SP-URBANISMO

Senhora Valéria Tiveron

Para conhecimento, análise e manifestação.

17 /Maio/2011


HELOISA TOOP SENA REBOUÇAS
Chefe de Gabinete
SMDU

1-429/11
/nmoa



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESENVOLVIMENTO
URBANO

Folha de informação nº 15

Do Of. DT/103/11

em 17/05/2011

(a)

V. L. G.

Valéria P. M. Tiveron
Gestora do Contrato 02/2010/SMDU

INTERESSADO: Projeto Nova Luz

ASSUNTO: Relatório Técnico DT/SPT/024/11
contendo sugestões extras, especialmente, com relação às
interferências com os corredores rótula e contra-rótula,
previstos no PDE.

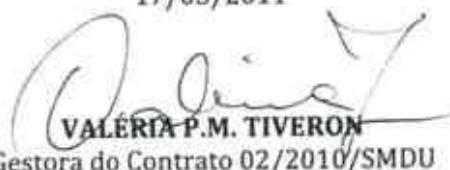
Luiz de Oliveira Ramos

Gestão do Contrato **PORTARIA N. 020/2011/SMDU.G**

Sr Coordenador Técnico

Encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para conhecimento e providências que se fizerem necessárias.

17/05/2011


VALÉRIA P.M. TIVERON
Gestora do Contrato 02/2010/SMDU