

**Comitê Municipal de Mudanças do Clima e Ecoeconomia**  
**Grupo de Trabalho “Sustentabilidade nos Transportes”**  
**Ata da 5ª Reunião, ocorrida em 31/ 08/ 2010**

Presentes:

Lisandro Frigerio – SMDU  
Daphne Savoy – SMT  
Adriana Lopes Schneider – SPTrans  
José Carlos Andersen – CET  
André Goldman – SVMA

Ausências Justificadas:

Fernando H. Gasperini – SMDU

Observadores:

Maria Cecília Lisbôa de Azevedo – SGM  
Mariana Rezende Ayroza – FGV  
Adalberto Felício Maluf Filho – Fundação Clinton  
Carolina Gomes de Souza – SMDU  
Marcelo Pereira Sales – CETESB  
Helena Orenstein de Almeida – ITDP  
Alberto F. Lauletta – SMDU  
Anna Bray Sharpin – ITDP

**Lisandro** (SMDU) iniciou a reunião comentando que a apresentação desta reunião – a ser realizada pela Daphne (CET) – encerraria a fase de apresentações do grupo, e também que na última reunião do Comitê foi prevista uma data para a apresentação das propostas do GT – Transportes ao Comitê na 3ª semana de outubro.

**Daphne** (CET) inicia então a sua apresentação, sob o título: “*Medidas para a melhoria do trânsito de São Paulo*”, abordando os seguintes temas:

- I - ***Dados Gerais do Município***
- II - ***Evolução da Frota Registrada***
- III - ***Sistema Viário***
- IV - ***Viagens Diárias***
- V - ***Caracterização dos Fluxos***
- VI - ***Ações do Poder Público***

### ***I - Dados Gerais do Município***

1. Área – 1.509 km<sup>2</sup>
2. Área urbana – 900 km<sup>2</sup>
3. População Estimada 2010 – 11.057.000 habitantes (*Fonte: Projeção SEADE/2010*)
4. Sistema Viário – 15.600 km
5. Frota de Veículos - 6.733.100 veículos (*Fonte: DETRAN janeiro/2010*)

### ***II - Evolução da Frota Registrada***

**Daphne** (CET): Comenta que o número da frota de veículos é o de veículos cadastrados no município de São Paulo, e não a frota circulante. E complementa dizendo que nos últimos 10 anos houve um significativo aumento da frota em 45%, em contrapartida o sistema viário no mesmo período teve um aumento de apenas 2,5%.

**Adalberto** (F. Clinton): Comenta que no horário de pico (18 às 19hs) uma foto aérea tirada da cidade de São Paulo registra em torno de 700 mil veículos.

**Daphne** (CET): Comenta que passam pela cidade 3.600.000 veículos/dia.

**Lauletta** (SMDU): Comenta que nesse valor estão incorporados todos os veículos do Estado, ou seja, de outros municípios além de São Paulo.

**Adalberto** (F. Clinton): Pergunta se nesse valor do “horário de pico” pode ser considerada toda a frota de transporte público? Os 15.000 ônibus.

**Lauletta** (SMDU): Diz que não. Que o número da frota de transporte público em “horário de pico” deve ser algo em torno de 10.000 veículos, pois os ônibus param para manutenções, paradas e troca de períodos.

### ***III - Sistema Viário***

- É um recurso público limitado de usufruto da sociedade.
- Cabe ao poder público mediar os conflitos e a disputa pela ocupação dos espaços, assegurando os deslocamentos.

### ***IV - Viagens Diárias***

Por modo principal de transporte:

- Metrô – 2.207.....(9%)
- Trem – 627.....(2%)
- Ônibus – 7.281 .....(28%)
- Automóvel – 7.219 .....(29%)

- A pé – 7.363 .....(29%)
  - Bicicleta – 156 .....(0,6%)
  - Outros – 581 .....(2,4%)
- Total de Viagens 25.434

OBS:(X 1.000) (Fonte: Pesquisa Origem/Destino – 2007)

**Daphne** (CET): As principais viagens diárias são de ônibus / automóvel / a pé com 30% cada.

**Lisandro** (SMDU): Faz uma comparação entre as viagens dos motorizados, diferenciando os públicos (metrô / trem / ônibus) com 39% dos privados (automóveis) 29%.

**Lauletta** (SMDU) Comenta que para a realização desta estimativa do número de viagens é contado apenas um modal utilizado, sendo a ordem acima a que prevalece, ou seja, mesmo que o passageiro utilize o metrô e o ônibus em sua viagem, é computada apenas uma viagem de metrô.

**Daphne** (CET): Os metrô transportam 3.700.000 / dia e os ônibus 10.000.000 / dia.

**Adalberto** (F. Clinton): Comenta 75% pessoas circulam de ônibus.

**Lisandro** (SMDU): Diz que isso ocorre porque a rede de metrô não é tão distribuída, assim reforça a necessidade de expansão do mesmo.

**Adalberto** (F. Clinton): Sugere que sejam feitas simulações que estime o quanto essas novas linhas em implantação gerariam de aumento no número de usuários e viagens.

**Adalberto** (F. Clinton): Comenta que o orçamento do município é na ordem de R\$ 1 bi por ano, e que o projeto do Monotrilho prevê um gasto de 4,5 bi, ou seja, a cidade ficaria quase 5 anos sem caixa para novos investimentos nessa área, e transportará apenas 200 mil passageiros / dia.

## ***V - Caracterização dos Fluxos***

### ***VI - Ações do Poder Público***

- Operação Horário de Pico (Rodízio)\_1997 (foi feito um estudo em ampliar a restrição para mais placas por dia, mas o benefício era muito pequeno).  
Rodízio: Índice de obediência = 84%.
- ZMRC\_2008 – no período de 2007 / 2008 foi ampliado perímetro de restrição aos caminhões de 25 km<sup>2</sup> para 100 km<sup>2</sup>. Caminhões serão proibidos de circular na Av. Marginal Pinheiros, Roberto Marinho – A partir do dia 02/09.

**Adalberto** (F. Clinton): Comenta que a ZMRC não abrange a Av. Mq. De São Vicente, e pergunta se isso é proposital.

**Daphne / J.C. Andersen** (CET): Respondem que sim, pois são zonas industriais, e complementam dizendo que o mesmo serve para a área do CEAGESP, mas que há uma proposta de ampliação do perímetro de restrição que incorpore essas áreas, mas temem a resistência das indústrias.

**Adalberto** (F. Clinton): Comenta que conhece o gerente de distribuição da Coca-Cola, e que este por sua vez comentou que a restrição de circulação dos caminhões em determinados horários diminuiu o custo da distribuição, pois esta passou a ser realizada em menor tempo.

**Daphne / J.C. Andersen** (CET): Respondem que este é o tipo de retorno que eles esperam para essas restrições e intervenções na cidade.

- ZMRF\_2009 – fretados não circulam no perímetro estabelecido, com o objetivo de regulamentar o trânsito de fretados na cidade de São Paulo, promovendo a integração com o transporte público de média e alta capacidade;

**Daphne / J.C. Andersen** (CET): Fretados (concorrência injusta transporte público), deve voltar à idéia original de parar em outros locais e transferir para o transporte público.

**Lauletta** (SMDU): Comenta que na Av. Paulista os fretados ficam parados até 10 min esperando os passageiros e dificultando o trânsito dos ônibus públicos.

**Adriana** (SPTtrans): Completa que existe um sistema de tarifa única nos fretados, em que o usuário pode descer de um e pegar o próximo sem pagar outra tarifa, “linha especial de fretados” (sistema de transporte público privado).

**Lisandro** (SMDU): Ressalta que essa mudança do fretado para o transporte público acarreta um aumento de custo de viagem e de tempo ao usuário do fretado.

**André** (SVMA): Pergunta qual a porcentagem do uso do fretado X público?

**Daphne** (CET): Responde que o volume de fretados é em torno de 1 ou 2%, por isso não podem ser priorizados.

- Nova Marginal – 2010.

**Lisandro** (SMDU): Contradição – as obras viárias geram melhorias no tráfego e isso, estimula circulação de frotas reprimidas.

- Liberação do VUC em ZMRC – 2010.
- Evolução das Lentidões.

**Lauletta** (SMDU): No gráfico tem-se uma constante significativa, ou seja, a variação do crescimento das lentidões é muito baixa.

**J.C. Andersen** (CET): Isso reforça que as intervenções realizadas na cidade foram medidas bem sucedidas, visto o aumento significativo de frota.

**Marcelo Bales** (CETESB): Pergunta se a CET possui outros indicadores como velocidade média antes e depois das intervenções, para viabilizar as estimativas de redução de emissão de gases efeito estufa.

**Daphne** (CET): Sim.

**Adalberto** (F. Clinton): Sugere que o grupo faça uma simulação: pegar uma linha de base, como por exemplo, a da Anhaia Melo e calcular a velocidade média e a quantidade de Ônibus / Automóveis que circulam, identificar o consumo combustível (emissão de gases) e a partir daí, propor uma determinada intervenção e calcular o quanto passaria a ser o novo quadro, ou seja, aumento de velocidade, menor fluxo de automóveis, redução dos gases, entre outros.

**Lauletta** / Lisandro (SMDU): Os maiores contribuintes nas emissões de gases são os automóveis (conf. Tabela Inventários SVMA, onde aponta a gasolina como o maior combustível consumido (25%) do transporte rodoviário (48%). Assim, deve-se propor uma política que reduza o nº de viagens de automóveis, ou transferi-las para outros meios.

**Lauletta** / **Adalberto**: Comentam que a restrição de caminhões vai gerar uma redução alta nas emissões dos gases, pois são aproximadamente 110.000 veículos a menos.

**Adalberto** (F. Clinton): O que dá para ser feito em 2 anos? Faixas reversíveis e corredores de ônibus? Quanto melhoraria? Essas propostas deveriam subsidiar o PDE.

**Daphne** (CET): Lembra que no PDE foi proposto um sistema diferenciado, como corredores de ônibus na Avenida Nove de Julho.

**Lauletta** (SMDU): Comenta que deve-se trabalhar em rede e em cada área trabalhar a sua especificidade.

**Lisandro** (SMDU): Concorda. Cada local possui suas especificidades, portanto exige uma intervenção diferenciada (como por exemplo, por conta do uso do solo). Tem avenidas que compõem todos os tipos de viagens (automóveis / ciclistas / corredores de ônibus), outras avenidas apresentam largura insuficiente.

**Lauletta** (SMDU): Diz que a modernização da CPTM é a ação mais urgente, pois são 130 km já existentes. Com isso, será capaz de atrair novos usuários.

**Adalberto** (F. Clinton): Não consegue levar mais de 25.000 passageiros / sentido no horário de pico.

**Lauletta** (SMDU): Diz que um aumento para 40.000 passageiros, já seria bastante significativo para depender menos de outros meios.

- Requalificação da política de estacionamento:

Nos bairros Centro, Jardins, Vila Olímpia e Moema foram dobradas o número de vagas Zona Azul.

Em Moema foi estabelecido que nas ruas e avenidas onde circulassem transporte coletivo fosse proibido estacionar dos dois lados.

**Daphne** (CET): Comenta que apesar da aversão dos lojistas quanto à proibição de estacionamento, com a implantação de Zona Azul na área pode gerar certa rotatividade.

**Lisandro** (SMDU): Pergunta se essa medida seria viável na Rua Teodoro Sampaio.

**Daphne** (CET): Sim, e ressalta que ainda existiriam as transversais para estacionamento.

**Adriana** (SPTrans): Lembra que no caso de Moema, além da restrição de estacionamento, o recuo das faixas de pedestres em alguns cruzamentos contribuiu nos 26% de aumento da velocidade.

**Adriana** (SPTrans): Pergunta se na estimativa de emissões dos gases são considerados os aviões e sugere se não seria interessante fazer uma proposta.

**J.C. Andersen** (CET): Os aviões queimam querosene na saída e chegada (manutenções e testes são feitos sem controle nenhum e emissões significativas).

**Lauletta** (SMDU): Sugere que sejam feitos 2 projetos pilotos 1.Moema e 2.Faria Lima x Rebouças, para ver o quanto melhorou.

**André** (SVMA): Comenta que esteve em uma reunião sobre Ciclofaixa, e que eles tinham a visão que essas propostas de proibição de estacionamento em Moema eram mal vistas. E perguntou se existe uma pesquisa de satisfação da população.

**Adalberto** (F. Clinton): Diz que na maioria os moradores são favoráveis e os lojistas não.

**Adriana** (SPTrans): Diz que foi proposto para a população da região uma linha circular que pudesse servir de apoio à essas lojas e comércio e ninguém quis.

**Daphne** (CET): Comenta que eles não fazem pesquisa de opinião. Que praticamente sempre fica 50% x 50%, sempre no meio da briga, e que eles tem que conciliar.

- Plano cicloviário SMT.

A CET realizou um estudo dos principais locais de uso de bicicleta como transporte. Na Zona Leste: Jd. Helena – por volta 8.000 viagens/ dia de bicicleta; no Grajaú – 6.000 / dia; e no Jd. Brasil – 6.000 / dia.

Já está no projeto executivo a 2ª fase da Ciclofaixa, que vai do Jóquei ao Villa Lobos (Cid. Univeristária).

Ciclofaixa Operacional – ligação entre parques (domingo das 7 às 12h) – Projeto de 3.800m<sup>2</sup> de sinalização horizontal.

FASE 1 – Parques das Bicicletas – Ibirapuera e do Povo – 5 km.

FASE 2- Parque do Povo e Parque Vila Lobos - 10 km.

**Daphne** (CET): Comenta que existe um problema, pois os veículos de baixa velocidade pela lei devem circular à direita. E lembra que em Setembro sai o projeto de licitação do projeto executivo das 3 Ciclofaixas.

**Lauletta** (SMDU): Diz que em Mauá tem um plano de ciclovias que abrange um perímetro de 5 km de distância das estações de trem.

**Daphne** (CET): Comenta que o projeto na Zona Leste, a ciclovia proposta liga as principais estações de trem. (muitas vezes a bicicleta passa a noite no bicicletário – o usuário vem de metrô, usa a bicicleta para ir ao trabalho e volta de metrô, deixando a bicicleta à noite).

**Daphne** (CET): Encerra a sua apresentação e destaca os assuntos que faltaram ser abordados: Mini anéis / Nova Marginal / Nova restrição de caminhões.

**Lisandro** (SMDU) sugere na próxima reunião sejam iniciadas as propostas do GT - Transportes, agradece a todos os presentes e encerra a reunião.