

PANAMBY

MAGAZINE

Ano 2 - Edição 25 - A.V. 1 2016

Renata Spallici,
atleta fitness e
moldosa do Panamby

PONTE LAGUNA
Finalmente
realidade

PARQUE BURLE MARX
CENÁRIO IDEAL PARA
UMA VIDA SAUDÁVEL

Enfim, a PONTE LAGUNA



Audiência Pública no Colégio Pentágono.

Pontes são novas opções para atravessar o rio. Audiência Pública sobre a faixa de ônibus da Giovanni levanta sugestões para melhorias na mobilidade.

A paisagem da Marginal Pinheiros no acesso ao Panamby está mudando definitivamente. As obras da Ponte Laguna (que irá operar no sentido Chácara Santo Antonio/Panamby) foram concluídas. Segundo a SP Obras, responsável pela construção, a inauguração está prevista para o final de abril. São 365 metros de extensão, três faixas de rolamento em mão única, ciclovia e passeio para pedestres. A nova ponte será uma alternativa à Ponte João Dias, tendo acessos pela Rua Laguna e pela Marginal Pinheiros para os carros que seguem sentido Castelo Branco e querem retornar sentido Interlagos. A Ponte Laguna possui acessos pela Rua Professor Alceu Maynard Araújo e pela Marginal Pinheiros e o acesso dos motoristas ao Panamby será pela Rua Itapaiúna – os carros que saem da ponte não poderão continuar pela Rua Dona Helena Pereira de Moraes.

Já a Ponte Itapaiúna segue em obras e, conforme a Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) da Prefeitura, está 85% concluída. Há 140 funcionários

trabalhando no local para que a ponte fique pronta em julho próximo. A Ponte Itapaiúna tem 654 metros de extensão e dará acesso aos veículos que saem da Rua Itapaiúna e da Marginal Pinheiros, e que querem atravessar o rio Pinheiros e entrar na Marginal no sentido Castelo, ou seguir por meio da Rua Itapaiúna sentido Interlagos. Segundo a SIURB as duas novas pontes irão melhorar o fluxo no trânsito da região, juntamente com a ampliação da Av. Chucrí Zaidan e os corredores de ônibus interligados Berrini e Chucrí Zaidan. “Com esses corredores, os ônibus que hoje transitam na Marginal irão circular pelos corredores – que serão conectados – diminuindo tempo de percurso e conectando os modais”, afirmou em nota a assessoria de imprensa da SIURB.

FAIXA DE ÔNIBUS: SUGESTÕES E ALTERNATIVAS

Poder circular no Morumbi e Panamby com maior fluidez é o que todos os moradores querem. As novas pontes são uma esperança para que chegar e sair do bairro seja ta-

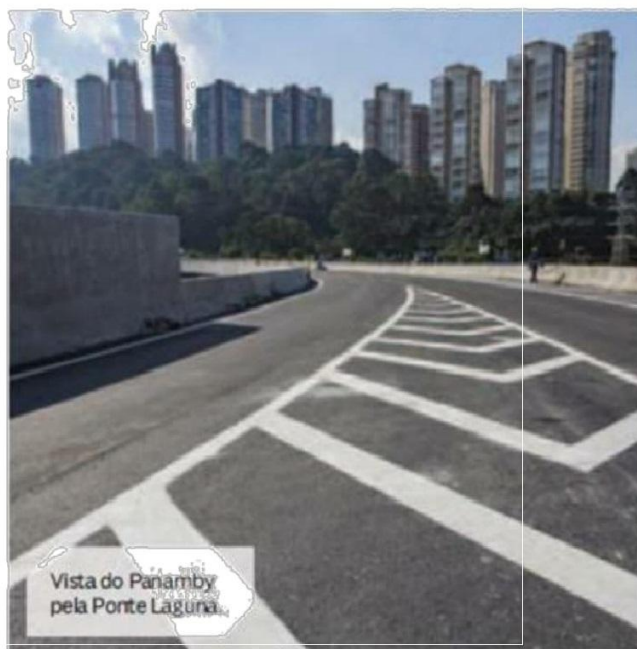


Ponte Laguna: opção para chegar ao Panamby.

18

refa mais fácil. Porém, transitar pela região, especialmente depois da implantação da faixa exclusiva de ônibus na Avenida Giovanni Gronchi e da instalação de novos faróis em alguns cruzamentos, tem se tornado um sofrimento para os motoristas. No último dia 9 de abril, cerca de 200 pessoas se reuniram no Colégio Pentágono em uma Audiência Pública, requerida pelo vereador Aurélio Nomura, líder do PSDB na Câmara Municipal de São Paulo.

Participaram da Audiência o presidente da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara de São Paulo, vereador Jonas Camisa Nova (DEM), o representante da Secretaria Municipal de Transportes (SPTTrans), José Tarcísio de Oliveira, e os representantes da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) Edgard de Souza e Luis Claudio Abromovick, além do vereador Aurélio Nomura, que conduziu os debates por mais de quatro horas. Mo-



Vista do Panamby pela Ponte Laguna.

“Existem questões que afetam demais a região e o que pretendemos é encontrar uma adequação que seja favorável a todos.” Vereador Aurélio Nomura

radadores presentes enfatizaram que não são contra a faixa exclusiva, mas pedem a realização de estudos técnicos que comprovem sua real necessidade. “O que estamos discutindo é um projeto de mobilidade com planejamento”, explicou Marco Munhoz, que participou do grupo de moradores recebidos pela CET ainda em fevereiro, logo após a implantação da faixa exclusiva de ônibus.

Uma moradora relatou que, para ir ao Brooklin, onde trabalha, precisa pegar três ônibus para cumprir um trajeto de 8 quilômetros. Também foi demonstrado o problema causado no transporte de escolares, já que as vias antes usadas como rotas alternativas se tornaram trajetos principais, levando o caos às ruas vizinhas à Giovanni Gronchi. Uma sugestão dos moradores é liberar a faixa exclusiva de ônibus para veículos de transporte escolar.

Outras sugestões foram levantadas na Audiência, entre elas: criar faixas reversíveis com mudança de direção de acordo com o maior volume de carros no período; concluir e garantir condições de uso da Av. Hebe Camargo; realizar estudo de impacto da faixa de ônibus para os motoristas de automóveis; melhorar a iluminação das vias à noite; atentar para a implantação de semáforos desnecessários, que pioram a fluidez dos veículos (por exemplo, o da Rua Dep. João Sussumu Hirata com Av. Hebe Camargo); promover obras de melhoria para aumentar o fluxo das vias laterais, como eliminar valetas que fazem com que os carros saiam muito lentamente; melhorar o asfalto das vias laterais e também da Giovan-

ni, para que os ônibus possam manter-se em sua faixa e não invadir a dos carros.

Na Audiência Pública, José Tarcísio de Oliveira, da SP-Trans, prometeu estudar as demandas apresentadas: “Vou sair daqui em busca de alternativas e um consenso.” Para Luis Cláudio Abromovick (CET) a faixa exclusiva foi motivada pelo grande fluxo de carros na avenida e a ideia foi dar mobilidade para os ônibus. Questionado sobre a reversibilidade da faixa Luis Cláudio não confirmou a execução e informou que não existem estudos do impacto que o trânsito, causado pela implantação da faixa, exerce na saúde da população.

O vereador Aurélio Nomura informou que irá fazer um requerimento para implantar uma Subcomissão da Mobilidade Urbana para discutir o problema de maneira mais ampla. Nomura ainda solicitou os estudos técnicos para a implantação da faixa, os dados que retratam a melhoria de fluidez no trânsito após a implantação da faixa, estudos de impactos ambientais e estudos técnicos pertinentes ao custo que a população terá com o trânsito. “Existem questões que afetam demais a região e o que pretendemos é encontrar uma adequação que seja favorável a todos. É bom que se lembre de que em São Paulo não temos um Plano de Mobilidade Urbana e é um absurdo como o Plano Diretor Estratégico de São Paulo e a nova Lei de Zoneamento estão trabalhando de maneira desassociada, por isso precisamos discutir a mobilidade urbana de maneira mais ampla o mais rápido possível”, finalizou. 🗣️