

**Alteração do Plano de
Investimentos 2017**

SIURB X FUNDURB

Junho 2018

Alteração Plano de Investimentos 2017 – SIURB

PROPOSTA SIURB:

FUNDURB PLANO DE UTILIZAÇÃO DO SUPERÁVIT - 2017

EMPREENDIMENTO / INTERVENÇÃO	Valor
Projeto Executivo - Corredores (Amador Bueno - Jaime Torres, Imirim, Santo Amaro, Itapeperica, Interlagos, M'Boi Mirim e Radial Leste)	20.000.000,00
Corredor Leste Itaquera I e II	9.670.000,00
Term Itaquera	3.589.366,59
Total	33.259.366,59

[30% mobilidade]

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

- ✓ **Investimento de 20 Milhões em Projetos nas seguintes vias:**
 - **Avenida Amador Bueno**
 - **Avenida Imirim**
 - **Corredor Santo Amaro / João Dias**
 - **Corredor Estrada de Itapecerica**
 - **Avenida Interlagos**
 - **Avenida M'Boi Mirim**
 - **Corredor Radial Leste I**

O projeto está subdividido em 6 empreendimentos, sendo 4 (quatro) empreendimentos de requalificação e ampliação de faixas exclusivas à direita e a requalificação de 2 (dois) trechos do corredor Santo Amaro / João Dias e Estrada de Itapecerica com faixas exclusivas a esquerda.

Requalificação do Corredor Radial Leste I com faixas exclusivas à esquerda, e faixa adicional de ultrapassagem nas paradas.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Amador Bueno da Veiga

Localizada na Zona Leste da Cidade de São Paulo, a Avenida Amador Bueno da Veiga é uma importante alternativa paralela à Avenida São Miguel.

Com 5,17 Km de extensão, a via possui caixa viária variável entre 9.30m e 13.30m e variações em 3 ou 4 faixas de rolamento, sendo que, onde encontram-se 4 faixas são só para veículos pequenos.

A avenida possui 11 pontos de parada no sentido Bairro-Centro e 16 pontos de parada no sentido Centro-Bairro com aproximadamente 250m entre paradas.

Com comércio característico de subcentro em quase toda a sua extensão, o viário em questão possui calçadas estreitas e com significativas interferências, o que dificulta o caminhar do pedestre e impossibilita a utilização da calçada por cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Amador Bueno da Veiga



Os volumes de ônibus estão em média de 140 ônibus/hora pico manhã, porém, isto no primeiro trecho de 2,1 Km da Avenida Amador Bueno da Veiga que após o desvio de várias linhas para a Avenida São Miguel fica com uma demanda aproximadamente de 70

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Imirim

Localizada na Zona Norte da Cidade de São Paulo, a Avenida Imirim é uma importante conexão perimetral entre as avenidas Inajar de Souza, Dep. Emilio Carlos, Eng. Caetano Alvares, Alameda Afonso Schmidt e Conselheiro Moreira de Barros.

Com 4,63 Km de extensão, a via possui caixa viária variável entre 9.60m e 15.60m e variações em 3 a 5 faixas de rolamento, sendo que, onde se encontram 5 faixas onde 2 estão no sentido bairro-centro e 3 no sentido centro-bairro. A avenida possui 15 pontos de parada no sentido Bairro-Centro e 16 pontos de parada no sentido Centro-Bairro com aproximadamente 250m entre paradas. Com comércio característico de subcentro com mescla a clínicas e consultórios, o viário em questão possui calçadas médias à estreitas e com significativas interferências, o que dificulta o caminhar do pedestre, além da elevada declividade da via onde a topografia naturalmente impossibilita a utilização da calçada por cadeirantes e dificulta a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Imirim



Os volumes de ônibus estão entre 50 e 150 ônibus/hora pico manhã, porém, com variações, tendo o trecho do encontro com a Avenida Inajar de Souza bastante carregado com volume próximo dos 150 ônibus/hora gerando um fluxo intenso e complexo para a região.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Interlagos



Localizada na Zona Sul da Cidade de São Paulo, a Avenida Interlagos é uma importante via de continuidade do corredor Norte-Sul e uma perimetral com 9,1km que cruza diversos viários importantes na região como as Avenidas Whashington Luís, Nossa Senhora do Sabará, Miguel Yunes, Interlagos, Senador Teotônio Vilela, Atlântica.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida Interlagos



Os volumes de ônibus tem variações entre 80 e 240 ônibus/hora pico manhã com o trecho do binário extremamente carregado, a via necessita de tratamento em pavimento rígido, paradas alteadas para uma melhor fluidez do transporte público coletivo.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

- Corredor Santo Amaro / João Dias
- Avenida João Dias



Os volumes de ônibus estão entre 63 e 310 ônibus/hora pico manhã com pequenas variações, porém altíssimos principalmente na chegada ao Terminal João Dias.

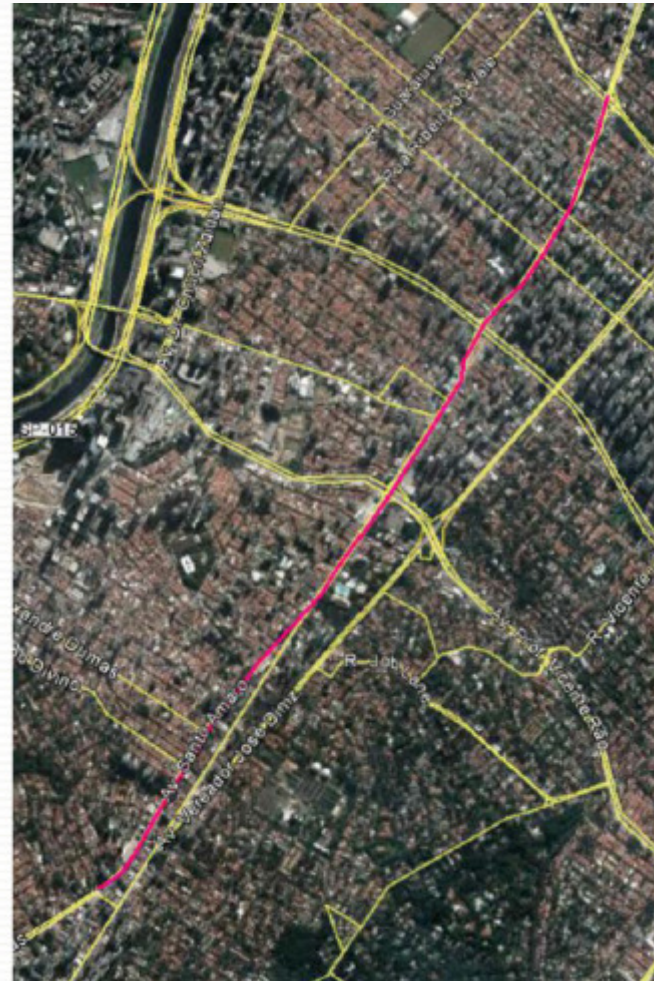
PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

- **Corredor Santo Amaro / João Dias**
- **Avenida Santo Amaro**

Localizada na Zona Sul da Cidade de São Paulo, a Avenida Santo Amaro é uma importante conexão com um grande fluxo do transporte coletivo por ônibus.

A avenida possui paradas em canteiro central o que garante uma melhor fluidez.

Apesar das calçadas não serem extremamente estreitas, estão sem conservação, muito em decorrência das obras do Metrô e das recém feitas alterações do binário Santo Amaro, o que impossibilita a utilização da calçada por cadeirantes e dificulta a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

- **Corredor Santo Amaro / João Dias**
- **Avenida Santo Amaro**



Os volumes de ônibus estão entre 140 e 290 ônibus/hora pico manhã com pequenas variações, porém altíssimos.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Corredor Estrada de Itapecerica

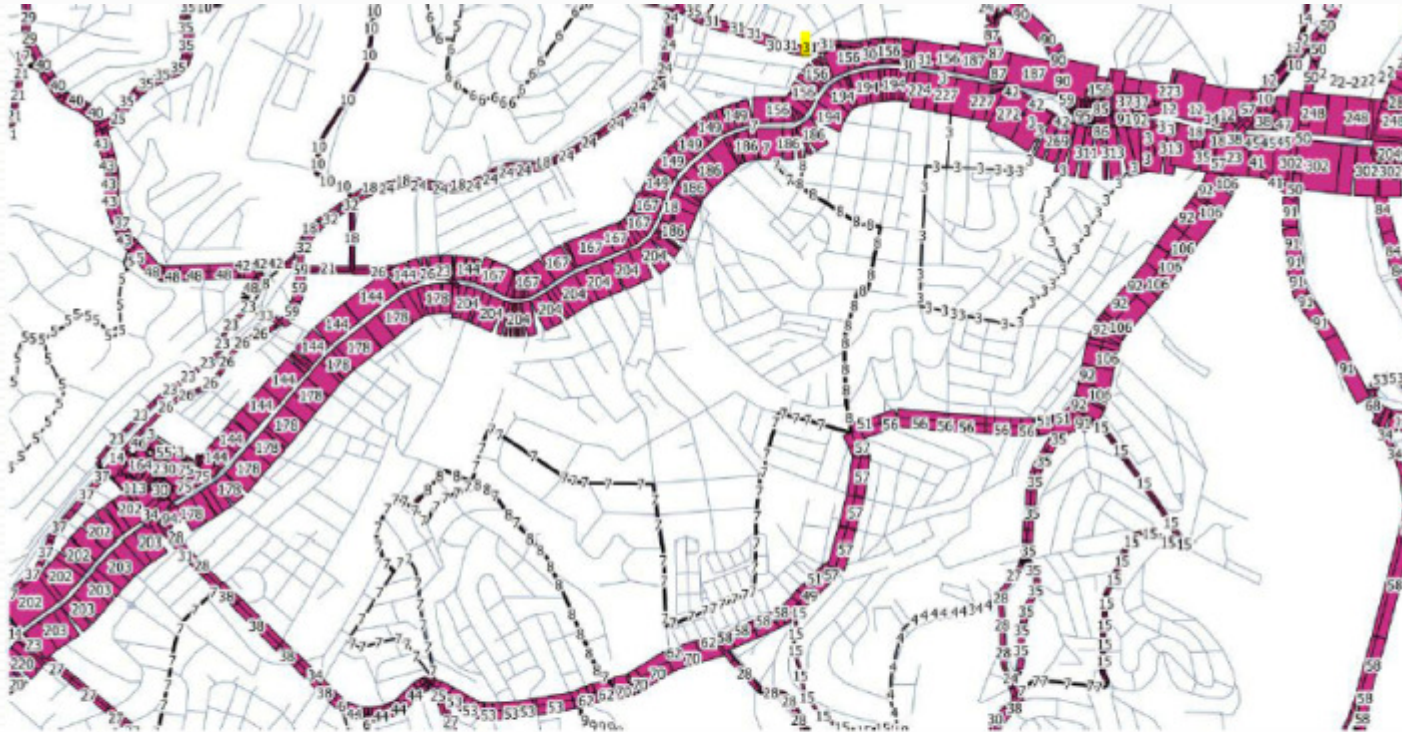
Localizada na Zona Sul da Cidade de São Paulo, a Estrada de Itapecerica é parte importante da conexão entre Rodoanel Mario Covas e a Avenida Ibirapuera. Com 3,5 Km de extensão, a via possui caixa viária variável entre 9.60m e 15.60m e variações em 3 a 5 faixas de rolamento, sendo que, onde se encontram 5 faixas onde 2 estão no sentido bairro-centro e 3 no sentido centro-bairro.

A avenida possui 15 pontos de parada no sentido Bairro-Centro e 16 pontos de parada no sentido Centro-Bairro com aproximadamente 250m entre paradas. Com comércio característico de subcentro com mescla a clinicas e consultórios, o viário em questão possui calçadas médias à estreitas e com significativas interferências.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Corredor Estrada de Itapecerica



Os volumes de ônibus estão entre 150 e 250 ônibus/hora pico manhã com pequenas variações, tendo o trecho da chegada no Terminal João Dias muito carregado.

PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

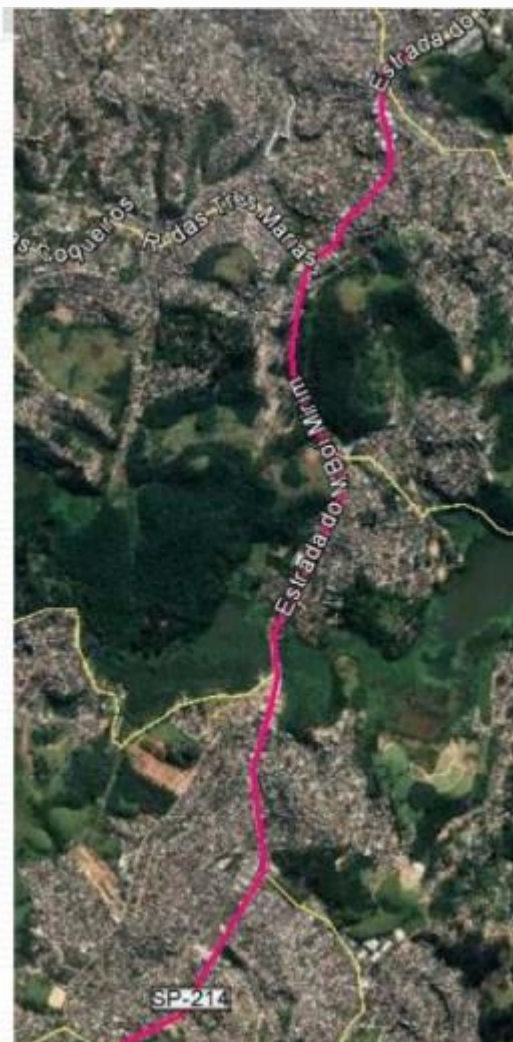
➤ Avenida M'Boi Mirim

Localizada na Zona Sul da Cidade de São Paulo, a Estrada do M'Boi Mirim é parte importante de ligação com as áreas envoltórias da Represa de Guarapiranga.

Com 5,9 Km de extensão, a via possui caixa viária variável.

A avenida neste trecho possui 39 pontos de parada com aproximadamente 250m e 350m entre paradas.

O viário em questão possui calçadas estreitas e com significativas interferências, ou em alguns casos calçadas praticamente inexistentes o que dificulta o caminhar do pedestre, além da elevada declividade da via onde a topografia naturalmente impossibilita a utilização da calçada por cadeirantes e dificulta a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Avenida M'Boi Mirim

Os volumes de ônibus tem variações significativas entre 30 e 270 ônibus/hora pico manhã com o trecho da chegada ao Terminal Jardim Ângela extremamente carregado. Em decorrência dos sequenciais estreitamentos da via optou-se pela colocação do pavimento rígido somente nas paradas com 30m de extensão.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Corredor Radial Leste I

Como um dos principais acessos do Centro para a Zona Leste da cidade, a Avenida Radial Leste, tem início no centro da cidade junto ao Terminal Parque Dom Pedro II, onde conta com três faixas de rolamento por sentido em via segregada e mais duas faixas de rolamento para tráfego geral e uma para ônibus por sentido nas extremidades.

No trecho seguinte onde ela passa a chamar Avenida Melo Freire conta atualmente com quatro faixas por sentido e uma via marginal com duas faixas de rolamento no sentido bairro – centro. A via segue alternando em três ou quatro faixas por sentido até o trecho que define este anteprojeto no entroncamento da Avenida Radial Leste com a Avenida Aricanduva, sob o viaduto Engenheiro Alberto Badra em uma nova via elevada.



PROGRAMA MOBILIDADE URBANA [30% mobilidade]

➤ Corredor Radial Leste I

Os volumes de ônibus chegam a 196 ônibus/hora pico. Assim o local que hoje já é atendido por faixas exclusivas na direita passará a ter a faixa da esquerda reservada ao corredor de ônibus, altamente justificável pelos volumes.



CORREDOR LESTE ITAQUERA I e II [30% mobilidade]

NOME	VALOR (R\$)	CONTRATO 045/SIURB/2013 Valor do Contrato: R\$ 150.406.618,68 Processo: 2013-0.136.235-9 Empresa Contratada: CARIOCA/HELENO & FONSECA
Corredor Leste Itaquera 1	9.670.000,00	
ESTÁGIO	AÇÃO	
Em andamento	- Continuidade das obras do Corredor	

Projeção



Integração:

1. Terminal de Ônibus Vila Carrão
2. Terminal / Estação Itaquera (Linha 3 Metrô / Linha 11 CPTM)

Composição da Obra:

3. Obra de arte: Viaduto Eixos 1 e 2 Av. Aricanduva sobre Av. Itaquera.

CORREDOR LESTE ITAQUERA I [30% mobilidade]



TERMINAL LESTE ITAQUERA [30% mobilidade]

NOME	VALOR (R\$)
Terminal Itaquera Corredor Leste Itaquera 2	3.589.366,59

ESTÁGIO	AÇÃO
Em andamento	- Continuidade das obras do Terminal

CONTRATO 051/SIURB/2013
Valor do Contrato: R\$ 456.360.434,19
Processo: 2013-0.136.203-0
Empresa Contratada: Camargo Côrrea / Constran

Projeção



TERMINAL LESTE ITAQUERA [30% mobilidade]





**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
INFRAESTRUTURA
URBANA E OBRAS

