



ANÁLISE TÉCNICA DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA POR SUBPREFEITURA

SUBPREFEITURA JABAQUARA

ÍNDICE

I. Introdução ao Planejamento Ciclovitário do Município de São Paulo		II. Caracterização da Prefeitura Regional	
1. Estruturação do Planejamento Ciclovitário e o processo de trabalho	2	2. Caracterização do Cenário Atual	15
1.1. Histórico do Planejamento Ciclovitário	2	2.1. Histórico Local	15
1.2. O processo de trabalho para estruturação do Planejamento Ciclovitário	2	2.2. Dados Censitários (2010)	16
1.2.1. Mapeamento dos estudos já realizados de infraestrutura ciclovitária no Município de São Paulo	3	2.3. Viário da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	16
1.2.2. Coleta de dados	3	2.4. Uso do Solo	18
1.2.2.1. Coleta de dados de intervenções viárias	3	2.5. Pontos de Atração de Viagens	19
1.2.2.2 - Coleta de dados estatísticos dos usuários de bicicletas	3	2.6. Integração Modal	22
1.3. Definição das diretrizes	4	2.7. Infraestrutura Ciclovitária Implantada na Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	25
1.3.1. Diretrizes da Rede Ciclovitária	5	2.8. Análise de Acidentes	26
1.3.2. Proposição da Rede Estrutural Ciclovitária para o Município	5	2.9. Demandas	30
1.3.3. Consolidação da rede estrutural ciclovitária	5	III: Definição das Ligações de Interesse Ciclovitário	
1.4. Ações complementares	6	3. Ligações Ciclovitárias na Prefeitura Regional Aricanduva/ Formosa	33
1.4.1. Processo de participação social	6	3.1. Avaliação urbanística atual da Prefeitura Regional Aricanduva/ Formosa	33
1.4.2. Oficinas de capacitação técnica	6	3.2. Plano Diretor Estratégico	33
1.5. A implantação da infraestrutura ciclovitária	7	3.2.1. Uso e Ocupação do Solo do Plano Diretor Estratégico na Prefeitura Regional	34
1.6. O processo de elaboração do Plano de Mobilidade	8	3.2.2 Operação Urbana Consorciada Água Espriada	34
1.6.1. Embasamento legal	8	3.2.3 Plano Regional da Subprefeitura do Jabaquara	34
1.6.2. Objetivo	8	3.3. Classificação das ligações de interesse Ciclovitário	35
1.6.3. Rede Estrutural Ciclovitária	8	3.3.1. Ligações de interesse na Prefeitura Regional Aricanduva/ Formosa	35
1.6.4. O Processo de participação social no Plano de Mobilidade	9	3.4. Vias de utilização ciclovitária	39
1.6.5. Resultados	11	3.5. Viabilidade de Implantação das Ligações Ciclovitárias	41
1.7. Tipologias de tratamento ciclovitário	12	3.6. Melhoramentos Ciclovitários - adequação de trajetos e criação de conexões ciclovitárias	41
1.7.1. Ciclovias	12	IV: Manutenção das Estruturas Ciclovitárias Existentes	
1.7.2. Ciclofaixas	12	4. Manutenção das estruturas ciclovitárias existentes	45
1.7.3. Calçada Partilhada	12	4.1. Análise da manutenção de estrutura ciclovitária existente	45
1.7.4. Espaços compartilhados sinalizados	12	4.1.1. Tabela da Avaliação	46
1.7.4.1. Rota de bicicleta ou Ciclorrota	12	4.1.2. Mapas de Avaliação	46
1.7.3.2. Espaço compartilhado com pedestres	12	4.1.2.1. Sinalização dos Cruzamentos	47
1.8. Legislação Municipal	13		

4.1.2.2. Geometria dos Cruzamentos Cicloviários	48	Mapa 8: Uso predominante do solo na Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	19
4.1.2.3. Manutenção de Pintura	49	Mapa 9: Polos de atração de Viagens na Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	21
4.1.2.4. Conservação do Pavimento	50	Tabela 2: Infraestrutura de estacionamento de bicicletas para integração modal	22
4.1.2.5. Elementos de Separação e Segregação	51	Mapa 10: Plano Regional Estratégico	
4.1.2.6. Avaliação de Semáforos	52	Mapa 11 :Mapa de Estações do Metrô e Estações de Integração Modal de CPTM e EMTU	24
4.1.2.2. Sinalização Vertical	53	Tabela 3: Regras de circulação de bicicletas nos trens	24
		Tabela 4: Estrutura cicloviária existente na Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	25
		Tabela 5: Acidentes nos trechos de via com infraestrutura cicloviária da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	26
		Mapa 12: Acidentes de trânsito com bicicletas – Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	27
5. Conexão entre estruturas cicloviárias existentes e conexão intermodal	55	Tabela 6: Acidentes nas principais vias da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	28
5.1. Proposta de conexões cicloviárias	56	Mapa 13: Total de acidentes de trânsito na Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	29
5.1.1 Conexão 1 – Av. Dr. Hugo Beolchi / Av. Eng. Armando Arruda Pereira / Av. Eng. George Corbusier	56	Tabela 7: Solicitações recebidas no DPM - Departamento de Planejamento de Modos Ativos (CET)	30 e 31
5.1.2 Conexão 2: Ciclovia Caminhos do Parque	57	Tabela 8: Atratividade dos trajetos de uma rede de mobilidade por bicicleta	33
5.1.3 Conexão 3: Ciclovia Av. Cupecê / Av. Vereador João de Luca	58	Tabela 9: Ligações de interesse Cicloviário	35
		Mapa 14: Zonas Integrantes dos Territórios de Transformação, Qualificação e Preservação Plano Diretor Estratégico - PDE – 2014	37
		Mapa 15 – Ligações de Interesse Cicloviário	38
		Mapa 16 - Mapa de calor das viagens de bicicleta	40
		Mapa 17 - Viabilidade das ligações de interesse Cicloviário	42
		Mapa 18 – Melhoramentos Cicloviários	43
		Mapa 19 - Mapa de melhoramentos Cicloviários da Prefeitura Regional do Jabaquara	45
		Tabela 10: Tabela de Avaliação	46
		Mapa 20: Sinalização de Cruzamentos	47
		Mapa 21: Geometria de Cruzamentos Cicloviários	48
		Mapa 22: Manutenção da Pintura	49
		Mapa 23: Conservação do Pavimento	50
		Mapa 24: Elementos de Separação e Segregação	51
		Mapa 25: Avaliação dos Semáforos	52
		Mapa 26: Sinalização Vertical	53
		Mapa 27: Mapa de melhoramentos Cicloviários da Prefeitura Regional do Jabaquara	55
		Mapa 28: Conexão 1	56
		Mapa 29: Conexão 2	57
		Mapa 31: Conexão 3	58
Índice de Tabelas e Imagens			
Mapa 1 : Intervenções propostas nos Planos de 1981, 1994 e 2004	3		
Mapa 2: Acidentes de trânsito envolvendo bicicleta – 2013	4		
Foto 1: Oficina de capacitação técnica – Jon Orcutt e ITDP	6		
Foto 2: Oficina de capacitação técnica – WRI Brasil	6		
Foto 3: Oficina de capacitação técnica – CET	7		
Mapa 3: Intervenções cicloviárias propostas e implantadas	8		
Foto 4: Reunião da Câmara Temática de Bicicleta (1/4/2015)	9		
Foto 5: Reunião Setorial com representantes da zona sul (10/4/2015)	10		
Figura 1: Fac-símile do folheto de divulgação da elaboração do PlanMob	10		
Fotos 6 e 7: Audiência temática do PlanMob - modo bicicleta	10		
Foto 8: Audiência temática do PlanMob - modo bicicleta	10		
Mapa 4: fac-símile de mapa proposto com as contribuições anotadas	11		
Fotos 9, 10 e 11: Ciclovias na cidade de São Paulo	12		
Fotos 12 e 13: Ciclofaixas na cidade de São Paulo	12		
Foto 14: Calçada partilhada na cidade de São Paulo	12		
Foto 15: Ciclorrota na cidade de São Paulo	13		
Figura 2: Modelo padrão de ciclorrota	13		
Fotos 16 e 17: Calçada partilhada na cidade de São Paulo	13		
Mapa 5: Limites das Prefeituras Regionais do Município de São Paulo	15		
Tabela 1: Dados Censitários da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	16		
Mapa 6: Mapa topográfico da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	16		
Mapa 7: Estrutura viária Da Prefeitura Regional Aricanduva/Formosa	17		

I. Introdução ao Planejamento Cicloviário do Município de São Paulo

1. Estruturação do Planejamento Cicloviário e o processo de trabalho

O Planejamento Cicloviário visa incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade, através da consolidação de um Sistema Cicloviário que contempla os elementos da infraestrutura urbana para circulação, do estacionamento e oferta de bicicletas compartilhadas, e das ações complementares de comunicação e educação.

Em uma cidade com 17.000 km de vias, e que até 2012 possuía menos de 100 km de infraestrutura cicloviária, era necessário estruturar um plano de trabalho e de ações a fim de promover o uso da bicicleta, em consonância com a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012). Para desenvolver a atividade, foi realizado um resgate histórico de dados, para o posterior estabelecimento de diretrizes e ações, a fim de consolidar a organização de um plano cicloviário e a indicação de estratégias que permitissem viabilizar sua implantação.

1.1. Histórico do Planejamento Cicloviário

Pensar na inserção da bicicleta como meio de transporte na cidade de São Paulo não é uma proposta nova. Desde 1980 existem estudos de inclusão de infraestrutura cicloviária na cidade, que evoluíram no decorrer dos anos, porém o processo de implementação não acompanhou os estudos já realizados pela CET.

O Boletim Técnico 50, denominado “A História dos Estudos de Bicicleta na CET”, apresenta o histórico do Planejamento Cicloviário, e sua descontinuidade ao longo dos últimos 30 anos.

Em 1981 foi elaborado o primeiro Plano de Ciclovias na cidade, contemplando uma rede de 185 km de extensão, incluindo infraestrutura cicloviária no viário existente e em novas vias a serem abertas, entretanto o plano não foi implementado.

Em 1994 houve a elaboração de um novo Plano Cicloviário, dentro do programa denominado “Projeto Ciclista”, compreendendo 110 km de extensão, sendo que parte das vias indicadas já havia sido contemplada no plano de 1981, mas com a diretriz de estabelecer ligações de áreas de lazer, como parques e praças. Alguns projetos foram desenvolvidos e implementados, como as ciclovias da Avenida Sumaré e da Avenida Faria Lima, porém, como não houve continuidade nas implantações, muitas ciclovias acabaram se transformando em calçadas, como é o caso das duas citadas acima.

Em 2004, no processo de elaboração dos Planos Regionais Estratégicos coordenados pelas Subprefeituras, foram propostos 105 km de intervenções cicloviárias na cidade. No entanto, apesar de algumas vias coincidirem com os outros planos citados, e possivelmente pelo fato de terem sido indicados com a visão regional das Subprefeituras, observa-se o enfraquecimento do conceito de Rede Estrutural prevista nos planos anteriores.

Em 2010, a CET desenvolveu um plano de três intervenções piloto, definidas com base na demanda existente e projetada a partir da Pesquisa Origem e Destino de 2007, elaborada pelo Metropolitan de São Paulo. As áreas de estudos abrangiam pequenos setores da cidade, diferente dos planos citados anteriormente, que propunham redes estruturais para a circulação de bicicletas, mas sem detalhar as vias de ligação entre setores, tendo sido exatamente este o objeto de trabalho da atividade deste plano de 2010.

Estes antecedentes serviram de referência para a elaboração de uma proposta de Plano Cicloviário abrangente, que contivesse uma Rede Estrutural com ligações setoriais, de forma a possibilitar a efetiva inclusão do modo bicicleta na cidade. Indicaram também a necessidade de inserir outras atividades no processo do Planejamento Cicloviário, além da elaboração da Rede Estrutural Cicloviária, envolvendo os demais elementos do Sistema Cicloviário, o processo de elaboração de projetos, a sistematização das informações e o reconhecimento da importância da participação social na elaboração das etapas de trabalho.

A partir da análise desse resgate histórico, a CET, através do Departamento de Planejamento Cicloviário definiu uma estratégia de planejamento para consolidar conceitos e elaborar diretrizes e ações, visando estabelecer um planejamento cicloviário estrutural para a cidade, bem como orientar as demais ações e atividades do próprio Departamento.

1.2. O processo de trabalho para estruturação do Planejamento Cicloviário

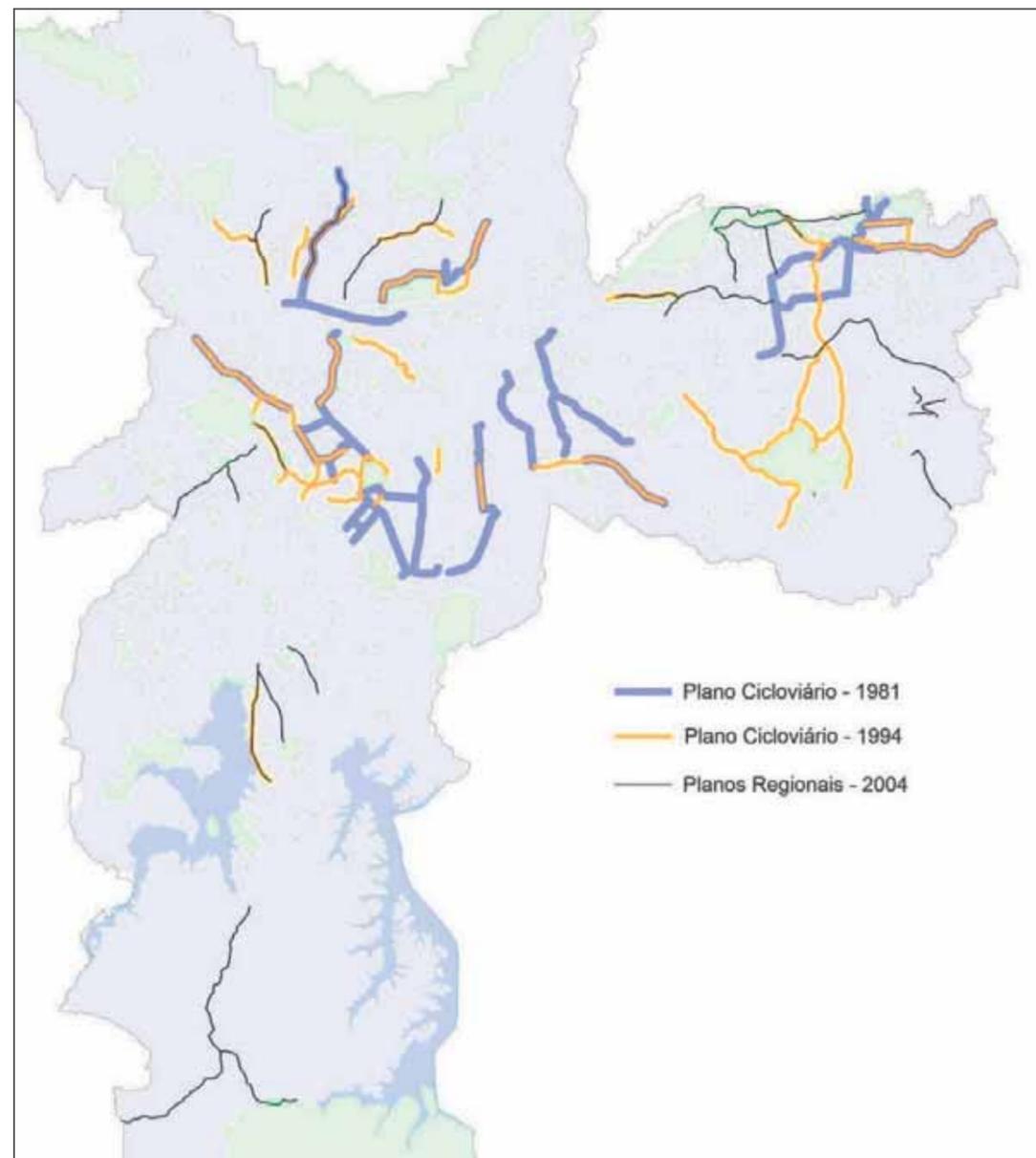
Tomando como base os conteúdos da Lei nº 12.527/12 – Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi realizada a primeira etapa do trabalho que envolveu a equipe técnica, numa discussão horizontal ao longo de oficinas de trabalho, a fim de discutir princípios, diretrizes, objetivos e metas para o desenvolvimento de um Plano Cicloviário.

Inicialmente, compreendeu-se fundamental efetuar o mapeamento dos estudos já realizados e a coleta de dados existentes sobre os elementos que compõem o sistema cicloviário, tanto em relação às propostas elaboradas por outros órgãos, quanto de outras intervenções, como a localização de estacionamentos de bicicletas, e demais dados estatísticos que possibilitassem outros elementos para a realização do diagnóstico.

1.2.1. Mapeamento dos estudos já realizados de infraestrutura cicloviária no Município de São Paulo

O processo consistiu em elaborar o mapeamento com todas as intervenções já propostas para o município. Essencialmente, os mapas contemplaram intervenções propostas nos Planos de 1981, 1994 e 2004.

Mapa 1 - Intervenções propostas nos Planos de 1981, 1994 e 2004



Fonte: DPM

1.2.2. Coleta de dados

A coleta de dados e sua sistematização permitiram elaborar um diagnóstico do cenário municipal sobre a bicicleta. A coleta buscou levantar informações sobre a infraestrutura existente, as propostas de intervenções elaboradas por outros órgãos, e os dados estatísticos sobre esse modal.

1.2.2.1. Coleta de dados de intervenções viárias

A coleta de dados e sua sistematização permitiram elaborar um diagnóstico do cenário municipal sobre a bicicleta. A coleta buscou levantar informações sobre a infraestrutura existente, as propostas de intervenções elaboradas por outros órgãos, e os dados estatísticos sobre esse modal.

O levantamento das propostas realizadas por outros órgãos teve por objetivo incluí-las no mapa de referência para compatibilizar as propostas existentes e futuras. Foram mapeadas as intervenções que contemplavam infraestrutura cicloviária, e as que previam melhoramentos viários e aberturas de vias que, de acordo com a legislação vigente, devem contemplar infraestrutura cicloviária.

Os órgãos municipais que apresentaram intervenções planejadas de infraestrutura cicloviária foram a São Paulo Transportes - SPTrans, São Paulo Obras – SPObras, Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, e as Subprefeituras.

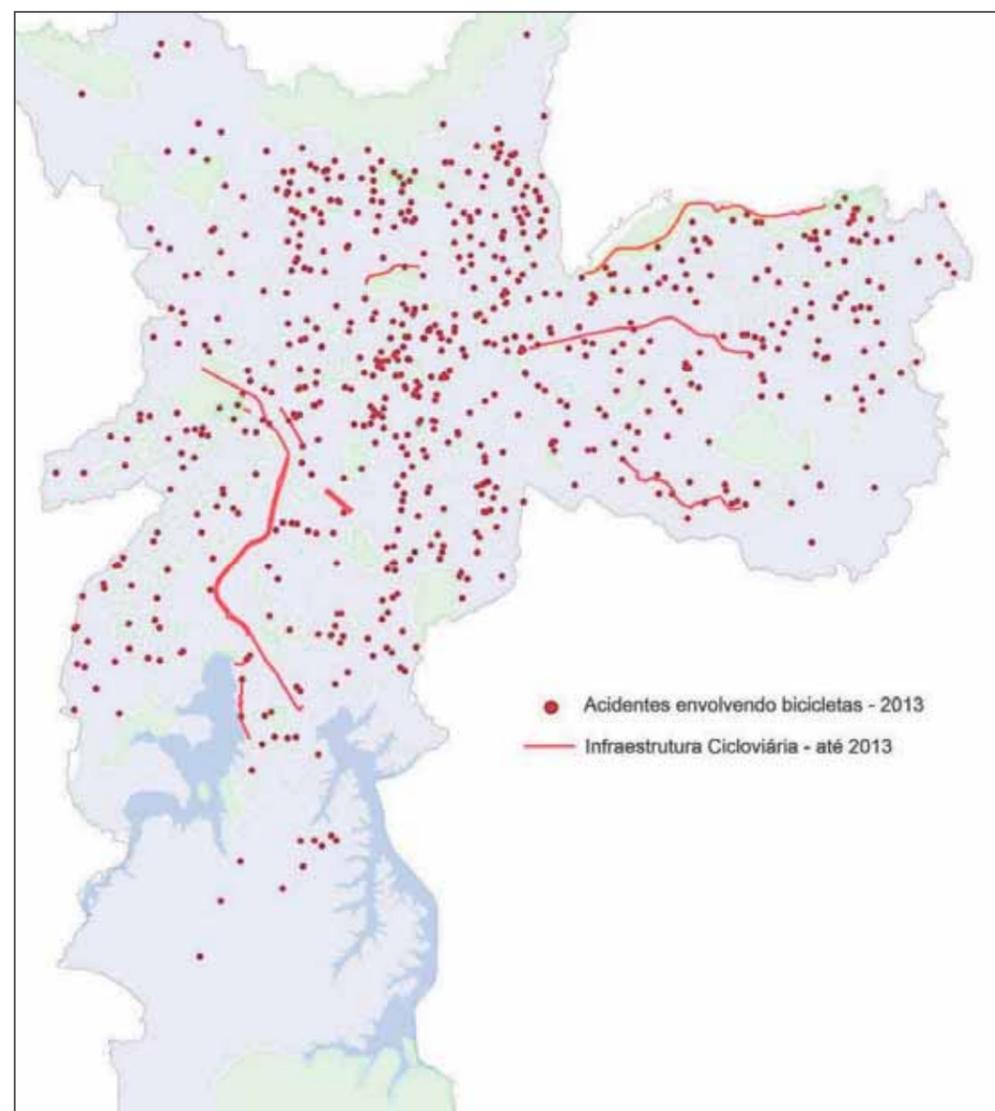
O levantamento de informações também ocorreu com as propostas realizadas pelos órgãos estaduais Metropolitano de São Paulo - Metrô e Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, e com um órgão federal, a Petrobrás.

1.2.2.2 - Coleta de dados estatísticos dos usuários de bicicletas

A CET avalia dados de acidentes dos diferentes modais na cidade. Além disso, a área de pesquisa iniciou um trabalho para coletar dados de ciclistas na cidade, que serão explanados a seguir.

Entre 2009 e 2013 ocorreram 4136 acidentes envolvendo ciclistas (SAT - CET). A localização dos acidentes envolvendo bicicletas indica que as 20 vias com maior número de acidentes são arteriais e acumulam um total de 503 acidentes, ou seja, aproximadamente 12% do total. Porém, na análise total dos acidentes, pode-se observar que no período analisado houve ocorrências em 2662 vias, ou seja, os acidentes ocorreram em um número considerável de vias, com diferentes características, distribuídas em todo o território da cidade. O mapa a seguir ilustra a distribuição espacial dos acidentes envolvendo bicicletas no ano de 2013, como referência da análise.

Mapa 2 - Acidentes de trânsito envolvendo bicicleta – 2013



Fonte: DPM

A análise dos dados de acidentes envolvendo ciclistas permite compreender a importância da rede cicloviária abranger todo o território da cidade. A implantação de uma rede estrutural em toda a extensão do território amplia a condição de circulação neste modal, e possibilita a migração dos ciclistas de vias de circulação geral para as vias com tratamento cicloviário. As vias que apresentam infraestrutura segregada demonstram a redução de acidentes após a implantação da infraestrutura.

Quanto aos dados de demanda, havia poucas referências sobre a bicicleta nas contagens realizadas pela CET. Os dados até então utilizados sempre foram os da Pesquisa de Origem e Destino do Metropolitano de São Paulo, que realizou a última pesquisa completa em 2007, com atualização em 2012. Esta pesquisa aponta que 0,6% das viagens realizadas no município de São Paulo eram feitas exclusivamente por bicicletas. Os dados da pesquisa, entretanto, são referenciados em zonas de Origem/Destino, o que não possibilita a análise do volume de bicicletas no sistema viário sem a utilização do recurso de redes de simulação.

Desde o ano de 2014, a CET vem realizando contagens de bicicletas em diversos corredores da cidade, e publica os resultados nos Relatórios Anuais de Desempenho (MSVP), sendo que parte das vias pesquisadas possui infraestrutura cicloviária. As contagens são realizadas em um dia típico por ano, nos períodos da manhã (das 7:00 às 10:00h) e da tarde (das 17:00 às 20:00h).

No ano de 2016, a CET iniciou a contagens com contadores automáticos de bicicletas, dois do tipo fixo e dois do tipo móvel, e até o final do ano de 2017 foram pesquisadas 28 ciclovias e ciclofaixas da cidade. Os contadores fixos realizaram levantamentos todos os dias do ano, e os contadores móveis foram instalados em locais pré-determinados em períodos de até 10 dias consecutivos ao ano.

Consideramos que o período das contagens é muito curto para uma análise de uso das estruturas cicloviárias, podendo apresentar apenas neste momento um aumento de demanda nas vias em que foram implantadas estruturas cicloviárias. Outras observações dos dados permitem estabelecer hipóteses a serem constatadas após a construção de uma série histórica das contagens:

- as vias com maior concentração de comércio e serviços concentram também o maior número de ciclistas;
- as estruturas com conexões regionais e com integração modal apresentam maior volume de ciclistas;
- as vias coletoras apresentam menor demanda de ciclistas, o que se entende provável pela sua função viária, assim como ocorre com os demais veículos motorizados.

1.3. Definição das diretrizes

Para a definição da Rede Cicloviária, que é componentedo Sistema Cicloviário, a equipe técnica avaliou a legislação vigente, os dados levantados, as propostas de rede já elaboradas e os estudos de casos.

Os elementos componentes do Sistema Cicloviário, como ciclovia, ciclofaixa, faixas compartilhadas, rotas operacionais de ciclismo, bicicletários e paraciclos, são conceituados, além de serem estabelecidos parâmetros para a construção da Rede Cicloviária e para as ações da prefeitura de inclusão da bicicleta no Sistema de Mobilidade.

Inicialmente as atividades focaram na proposição da rede cicloviária, tendo em vista o maior acúmulo de dados sobre o tema, sendo que os demais componentes consolidaram-se na elaboração do documento base do modo bicicleta para o Plano de Mobilidade do Município.

1.3.1. Diretrizes da Rede Cicloviária

A avaliação do diagnóstico indicou a necessidade de estabelecer diretrizes para a consolidação da Rede Estrutural Cicloviária, a partir da análise das intervenções já propostas, e para as futuras intervenções. Desta forma, as diretrizes adotadas foram:

- **Ligações perimetrais e radiais:** constituição de uma rede estrutural cicloviária, que se compõe de estruturas viárias radiais, ou seja, que conectem o centro aos bairros, e perimetrais, que façam as conexões entre os eixos radiais, construindo assim uma malha que permita ao usuário definir seu trajeto, articulando também centralidades.

- **Conectividade dos trajetos:** significa que os percursos cicloviários devem conectar origens e destinos de viagens, para que o ciclista possa fazer uso eficiente da rede. Os pontos de conexão funcionam como nós de integração dos trajetos, possibilitando ao usuário programar o seu caminho da forma como melhor lhe convier;

- **Linearidade:** menor distância no trajeto do usuário na sua viagem. Ou seja, a definição de vias com maior atratividade para a bicicleta será considerada sob a ótica da circulação da bicicleta, independente do sentido de direção viária dos outros modais.

- **Intermodalidade:** conexão com os terminais e estações de transporte coletivo e seus pontos nodais, particularmente através da implantação de estacionamento de bicicletas nestes locais, assim como de ações que possibilitem o transporte de bicicletas pelos veículos do transporte coletivo;

- **Funcionalidade:** definição da via sobre a função urbana que desempenha, de forma a ser atrativa ao usuário do modal (centralidade linear, atração a comércio, serviços, instituições).

Posteriormente, junto aos demais atores envolvidos no processo de mapeamento e análise de viabilidade, novas diretrizes foram definidas:

- **Preferencialmente não eliminar faixa de rolamento:** evitando impactos que geram na redução de capacidade das vias. Cabe aqui, entretanto, salientar que as políticas urbanas de mobilidade

pressupõem a equidade no uso dos espaços e, portanto, no processo de expansão da rede cicloviária poderá ser analisada como distribuir de forma mais equilibrada os espaços de circulação entre os diferentes modais. A retirada ou relocação de locais de estacionamento de serviços essenciais são elementos de análise em todas as intervenções que constituem a rede cicloviária.

- **Preferencialmente bidirecional:** nos casos em que for adequado para a circulação de bicicletas, tendo em vista que essa solução pode ser muito benéfica para o ciclista em vias de mão-única de circulação, além do que reduz a necessidade de retirar vagas de estacionamento nas vias.

1.3.2. Proposição da Rede Estrutural Cicloviária para o Município

As ações consistiram em elaborar estudos e consolidar propostas a partir dos dados acima levantados e analisados, seguindo as diretrizes previamente estabelecidas, considerando também os planos e projetos futuros. O trabalho consistiu primeiramente na análise de viabilidade das intervenções cicloviárias já propostas, considerando a configuração viária atual. Essa atividade inicial foi realizada conjuntamente entre as áreas de planejamento e operação da CET, envolvendo atores externos principalmente os integrantes da Câmara de Temática de Bicicletas do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito, ao longo do período de 2013 a 2015, cuja consolidação da proposta no material de referência para a elaboração do documento base sobre o modo bicicleta que compõe o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo (PlanMob SP/2015). Durante todo o processo de construção junto à área operacional, foram realizadas apresentações e discussões de propostas com os atores externos, composto por diversos representantes de ciclistas e outras entidades na cidade, como associações de bairro, associação comercial e conselhos participativos das Subprefeituras.

1.4. Ações complementares

A estruturação das atividades de planejamento foi fundamental para indicar os horizontes de atuação e o desenvolvimento das ações complementares, como a formalização do grupo de trabalho sobre o modo bicicleta no Conselho Municipal de Transportes e Trânsito, e as oficinas de capacitação técnica desenvolvidas com as equipes envolvidas nos processos de trabalho.

1.4.1. Processo de participação social

A participação social foi institucionalizada por meio do Decreto Municipal nº 58.058/13, que criou o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, estabelecendo dentre os membros um representante da sociedade, vinculado ao segmento bicicleta, e respectivo suplente. Em 13 de março de 2015 foi oficializada a composição da Câmara Temática de Bicicletas, com 22 representantes, sendo 2 representantes do segmento no Conselho, 10 representantes de duas entidades de ciclistas (5 membros por entidade) e 10 representantes setoriais, sendo 2 para cada uma das 5 regiões da cidade: norte, sul, leste, oeste e centro. A Câmara Temática manteve reuniões regulares com a participação do Secretário de Transportes e do Prefeito para definição de pautas e monitoramento das ações desenvolvidas.

Essa organização possibilitou manter uma rotina de trabalho integrado, tanto para discussões referentes a elaboração da rede estrutural cicloviária, como para outras pautas sobre o modo bicicleta, e também para o acompanhamento das ações do planejamento cicloviário. Além das reuniões gerais bimestrais com todos os representantes da Câmara, foram realizadas reuniões setoriais, abertas para a discussão das intervenções cicloviárias em diversas regiões da cidade, qualificando a análise das estruturas e avaliações territoriais.

1.4.2. Oficinas de capacitação técnica

A capacitação técnica é uma ferramenta que auxilia tanto no desenvolvimento funcional quanto nas relações interpessoais. Por isso, foram realizadas no processo de trabalho duas oficinas para capacitar os técnicos envolvidos no projeto.

Em novembro de 2014 foram realizadas as oficinas de “Articulação Regional do Programa Cicloviário”, com a participação do especialista em mobilidade urbana, John Orcutt, e do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP. O objetivo dessas oficinas foi aprofundar questões sobre o processo de implantação das estruturas cicloviárias, além de aproximar os técnicos dos diversos departamentos da CET (planejamento cicloviário, gerências operacionais, Gerência de Relacionamento com o Município) e também das Subprefeituras.

Foto 1 – Oficina de capacitação técnica – Jon Orcutt e ITDP



Fonte: DPM

Em junho de 2016 foi realizada a oficina de “Elaboração de Projetos de Interseções Cicloviárias”, com a participação de especialistas da organização WRI-Brasil Cidades Sustentáveis¹, cujo objetivo era avaliar novas soluções para a elaboração de projetos de cruzamentos viários. Participaram desta atividade os técnicos da CET oriundos de planejamento cicloviário, projetos, gerências operacionais, programação semaforica, além de representantes da Câmara Temática de Bicicleta do CMTT.

Foto 2 – Oficina de capacitação técnica – WRI Brasil



Fonte: DPM

¹ WRI-Brasil – Instituto de Recursos Mundiais, rede global com foco na sustentabilidade das cidades e melhoria da qualidade de vida.

Em agosto de 2016 foi realizada a oficina de “2 anos do Manual de Sinalização Urbana – Espaço Cicloviário” com a participação de técnicos da CET e representantes da Câmara Temática de Bicicleta, com o objetivo de avaliar e propor novas soluções de projetos para a revisão do Manual de Projetos Cicloviários. Participaram desta atividade os técnicos de planejamento cicloviário, projetos, gerências operacionais, programação semafórica, e ciclistas.

Foto 3 – Oficina de capacitação técnica – CET



Fonte: DPM

1.5. A implantação da infraestrutura cicloviária

A Rede Estrutural Cicloviária apresentada como parte integrante do Sistema Cicloviário proposto no PlanMob SP/2015, é composta por cerca de 1600 km de infraestrutura cicloviária na cidade. Porém, dentro do Plano de Metas proposto em 2013 pela Prefeitura, foi estabelecida como primeira etapa, a meta de implantar 400 km de infraestrutura cicloviária até o final de 2016.

A seleção dos locais de implantação foi realizada pelas áreas de planejamento e operação da CET, adotando como principais diretrizes, desde o início do processo, a integração modal e a implantação com o mínimo de intervenções. Na sequência, a definição dos locais seguiu o critério da conectividade entre os trechos já implantados, a fim de consolidar uma rede. A definição dos locais foi feita de forma a abranger todas as regiões da cidade, tendo iniciado na região central.

No início do processo, quando os projetos ainda estavam em fase de desenvolvimento, foi executada uma intervenção piloto na região central da cidade, compreendendo 6 km de infraestrutura cicloviária, com adequação de vagas de estacionamento, carga e descarga e pontos de táxi. Esta intervenção permitiu avaliar detalhes técnicos tanto de projeto quanto de implantação, servindo de referência para a continuidade do processo.

As áreas da CET envolvidas no processo de seleção dos locais acompanharam as etapas de implantação das infraestruturas, através de reuniões periódicas e monitoramento conjunto. Essa ação permitiu que as dificuldades sobrevindas fossem sendo minimizadas e resolvidas conjuntamente,

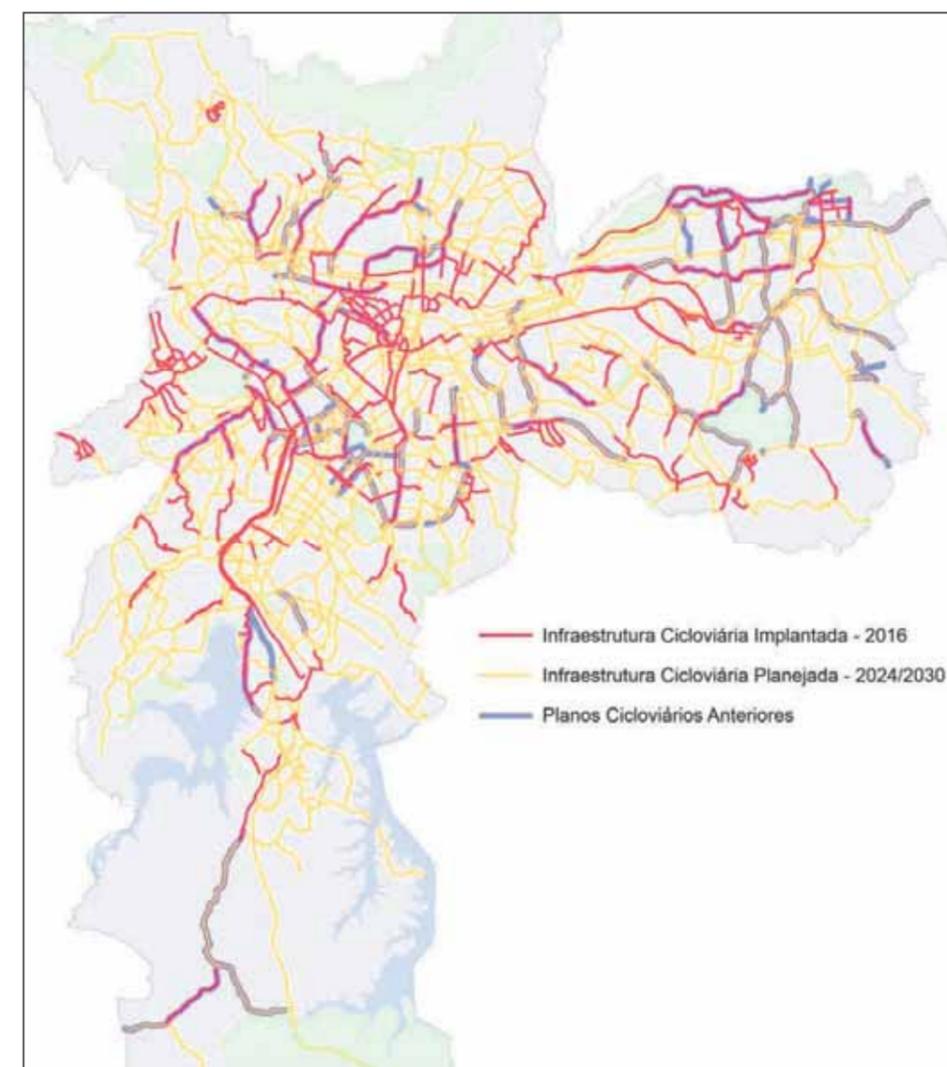
alimentando e corrigindo o conjunto do trabalho, possibilitando qualificar procedimentos e avaliar melhorias na elaboração dos projetos e na sua execução.

Os técnicos acompanharam ainda o desenvolvimento das estruturas cicloviárias executadas por outros órgãos, que em muitos casos foram fundamentais para complementar as ligações cicloviárias em diferentes regiões da cidade.

Ao analisarmos a rede atualmente implantada, e a rede prevista no Plano de Mobilidade, podemos observar a cobertura existente em todo o território, e a consolidação da Rede Estrutural Cicloviária. As propostas elaboradas nos planos anteriores foram analisadas e incorporadas após análise de viabilidade, sendo que muitas constam desta primeira etapa do processo de implantação.

Observa-se, contudo, que são necessárias conexões entre estruturas implantadas, de forma a consolidar uma Rede Básica conectada que potencializará o uso deste modal.

Mapa 3 –Intervenções cicloviárias propostas e implantadas



Fonte: DPM

1.6. O processo de elaboração do Plano de Mobilidade

A elaboração do Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015 iniciou em agosto de 2014 com um Grupo de Trabalho Intersecretarial constituído na Prefeitura do Município de São Paulo com representantes de diferentes secretarias do município.

O PlanMob/SP 2015 é a referência técnica e a proposta estratégica que consolida o Sistema de Mobilidade Urbana para o município. A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, CET/SP, empresa pública vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, SMT, assumiu papel essencial na fundamentação e elaboração de partes do documento proposto à discussão pública. Parte desta tarefa foi desenvolvida pelo Departamento de Planejamentos Estudos e Projetos Cicloviários, DCL, que elaborou o documento técnico de referência do Sistema Cicloviário para a discussão e consolidação de uma política para o modo bicicleta.

1.6.1. Embasamento legal

O Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE, Lei nº 16.050/2014, estabelece a necessidade de um Plano de Mobilidade do Município de São Paulo, atendendo assim a Lei Federal nº 12.587/2012 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU. De caráter inclusivo, universal e que objetiva a garantia da segurança dos cidadãos em seus deslocamentos, a PNMU estabelece um padrão para a mobilidade urbana no Brasil.

Consoante com o estabelecido com o Código de Trânsito Brasileiro, CTB, Lei Federal nº 9.503/1997, e a PNMU, a bicicleta é definida como modo de transporte, que assim como os deslocamentos exclusivamente a pé, constitui um *modo ativo de transporte*.

Respondendo juntos por aproximadamente 1 em cada 3 deslocamentos principais no município de São Paulo, significam mais que uma alternativa de locomoção economicamente menos dispendiosa e ambientalmente mais saudável, quando comparado aos modos individuais motorizados.

O PDE 2014 estabelece em seu artigo 248: “o Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de **infraestruturas necessárias** para a circulação segura dos ciclistas e de **ações de incentivo ao uso da bicicleta**.”

Assim, a elaboração do documento base sobre o modo bicicleta para integrar o Plano de Mobilidade seguiu os parâmetros legais apresentados, incluindo a participação social em todas as etapas da elaboração.

1.6.2. Objetivo

O objetivo da elaboração do documento base sobre o modo bicicleta, para integrar o Plano de Mobilidade – modo bicicleta foi de estabelecer parâmetros técnicos de referência para a constituição de um Sistema Cicloviário.

O Sistema Cicloviário se forma a partir de uma Rede Estrutural Cicloviária, a política pública para o estacionamento de bicicletas, para o empréstimo de bicicletas e pela integração intermodal. Deve incentivar também ações de mobilização social, de comunicação e educativas que estimulem o transporte ativo de maneira geral e a sua integração com as redes de transportes coletivos.

1.6.3. Rede Estrutural Cicloviária

A Rede Estrutural Cicloviária deve abranger toda a municipalidade, permitindo a circulação segura de ciclistas por todas as regiões do município.

A identificação das rotas desejadas e dos pontos de conflito potenciais da bicicleta com os demais modais é a tarefa mais difícil para a qualificação dos trajetos a serem desenvolvidos. A leitura do tecido urbano com especial relevância a aspectos como a classificação viária, o relevo, o tráfego e a localização dos pontos de interesse, tudo influencia a proposta da rede cicloviária. Onde existe hierarquia viária, o tecido urbano geralmente reflete uma maior organização urbana, e nestes locais costumam se concentrar os pontos de interesse e o relevo geralmente é o mais adequado à circulação da mobilidade ativa.

A política de estacionamento para as áreas públicas, principalmente nas concentrações de pontos de interesse, precisa conciliar a demanda com as possibilidades do espaço público e com as obrigações dos entes privados da área envoltória. Estes últimos seguem legislação específica.

A política pública de empréstimo de bicicletas também precisa visar abrangência em todo o município. Sua função social precisa ser ampliada de forma a abranger o maior número de usuários e possibilitando maior potencial de uso.

Considerando-se que a fatalidade de um acidente envolvendo ciclistas sobe vertiginosamente de 5% a 20 mph (32km/h), para 45% a 30 mph (48km/h) e para 85% a 40mph (64 km/h), dados de UK DfT, 1993. A definição da tipologia a ser adotada no tratamento viário é fundamental para garantir a segurança do ciclista. Em 2014, as vias arteriais tinham a velocidade regulamentada em 60km/h de maneira geral, demandando a segregação. Portanto, políticas de redução de velocidade associadas a tratamentos específicos podem melhorar a segurança na circulação.

A consolidação de uma proposta para uma Rede Estrutural Ciclovária deverá compreender todas as áreas e intervenções viárias existentes propostas no Município.

A proposição das vias componentes do mapa de referência da Rede Ciclovária seguiu as seguintes premissas:

1. As vias estruturais do município (VTRs, Arteriais e coletoras) devem ter espaço segregado à circulação pelos modos ativos em virtude dos veículos e das velocidades permitidas aos meios motorizados de deslocamento.
2. As vias a abrir ou reformar devem incluir melhoramentos ciclovários. Por esta razão todos os corredores em elaboração pela SPTrans têm espaços cicláveis propostos.
3. Tratamento das obras de arte (pontes e viadutos) e compatibilização das passagens de pedestres para o uso dos ciclos. As pontes e viadutos são espaços concentradores de viagens dos diferentes modais e o seu tratamento garante a segurança do ciclista ainda que no restante do trajeto não esteja em um espaço segregado.
4. Adoção de redução das velocidades nas vias com inserção de infraestrutura ciclovária, sendo o limite de 40 km/h nas coletoras e 50 km/h nas arteriais.

1.6.4. O Processo de participação social no Plano de Mobilidade

A CET elaborou, com contribuição do Instituto de Desenvolvimento da Política de Transporte – ITDP, o documento base para discussões de política de mobilidade por bicicletas. Este documento elaborado foi previamente submetido aos integrantes da Câmara Temática, assim como disponibilizados na internet, para conhecimento público e contribuições que aconteceram por 60 dias, encerrando-se dia 17 de abril de 2015.

Na reunião da Câmara Temática de Bicicleta em 1 de abril de 2015, foram apresentados e discutidos os conteúdos referentes ao modo bicicleta que integravam o texto base do Plano de Mobilidade.

Foto 4 – Reunião da Câmara Temática de Bicicleta – 1/4/2015



Fonte: DPM

Em continuidade, foram agendadas reuniões setoriais com membros desta Câmara Temática e outros convidados pelos membros com conhecimento e vivências locais, para conhecer, opinar e apresentar propostas para a Rede Ciclovária de referência em sua região.

Foto 5 - Reunião Setorial com representantes da zona sul – 10/4/2015



Fonte: DPM

A audiência pública foi divulgada entre outras formas através de cartazes que anunciavam também a possibilidade de participação pela internet.

Figura 1 – Fac-símile do folheto de divulgação da elaboração do PlanMob

PARTICIPE DA ELABORAÇÃO

PlanMob
Plano Municipal de Mobilidade de São Paulo

Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob

Constitui um instrumento de gestão pública que visa orientar as ações, os projetos e os investimentos em mobilidade urbana já em curso e uma previsão para os próximos anos, seguindo diretrizes do Plano Diretor Estratégico. O plano tem como um dos princípios fundamentais a integração dos sistemas de mobilidade urbana incluindo todos os modos de deslocamento, dando prioridade ao transporte público coletivo e incentivo aos modos ativos (não motorizados).

Elaboração intersecretarial

A elaboração do PlanMob está sob a coordenação da Secretaria Municipal dos Transportes, mas está sendo elaborado de forma coletiva e intersecretarial por meio de um Grupo de Trabalho (GT) composto pelas seguintes Secretarias Municipais: do Verde e Meio Ambiente, do Desenvolvimento Urbano, da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, do Planejamento, Orçamento e Gestão, de Infraestrutura Urbana e Obras, da Habitação e da Coordenação das Subprefeituras.

Participação Social

A participação social é um princípio fundamental e está sendo efetivada por intensa agenda do CMTT por onde estão sendo recepcionadas as demandas das categorias do setor e por eventos presenciais bem como na forma digital.

Na forma presencial Já aconteceram as reuniões com os conselheiros participativos nas grandes regiões da cidade e com a população em geral nas subprefeituras. Mas você ainda pode participar:

Frente de Debates Temáticos para a construção do PlanMob-SP

11 de abril de 2015 - Sábado

Às 9h00

- Idosos
- Meio Ambiente e Saúde
- Ciclistas
- Mobilidade a pé
- Estudantes Secundaristas e Universitários
- Juventude
- Movimentos Sociais
- Sindicatos dos Trabalhadores
- Organizações não Governamentais - ONGs

Na UNINOVE Vergueiro - Rua Vergueiro, 235 - Auditório do 1º andar

Às 13h00 - Pessoas com Deficiência

São Paulo Expo - Reatech - Rodovia dos Imigrantes, km 1,5

Na forma digital A população tem a oportunidade de interagir respondendo um levantamento de opinião que está disponível até 17/04/2015.

<http://smtplanmob.prefeitura.sp.gov.br/>

Ao responder o levantamento de opinião você ajuda a construir o Plano de Mobilidade através de suas experiências e expectativas.

CET **SPT** **PREFEITURA DE SÃO PAULO**
TRANSPORTES

Fonte: Gerência de Marketing CET

A apresentação das propostas e discussão final ocorreu na Audiência Pública PlanMobocorrida em 11 de abril de 2015. Sobre o modo bicicleta, foi realizada uma apresentação dos conteúdos, discussão dos temas e elaboração de oficina para proposição sobre novos trajetos a serem analisados.

A audiência sobre o modo bicicleta foi acompanhada por pessoas de todas as regiões da cidade. Abaixo à esquerda a apresentação das propostas específicas para o setor bicicleta e à direita a interação em mapas que mostravam a rede estrutural de referência proposta, onde os presentes, além de compreenderem a proposta puderam também incluir as suas próprias.

Fotos 6 e 7 – Audiência temática do PlanMob - modo bicicleta



Fonte: DPM

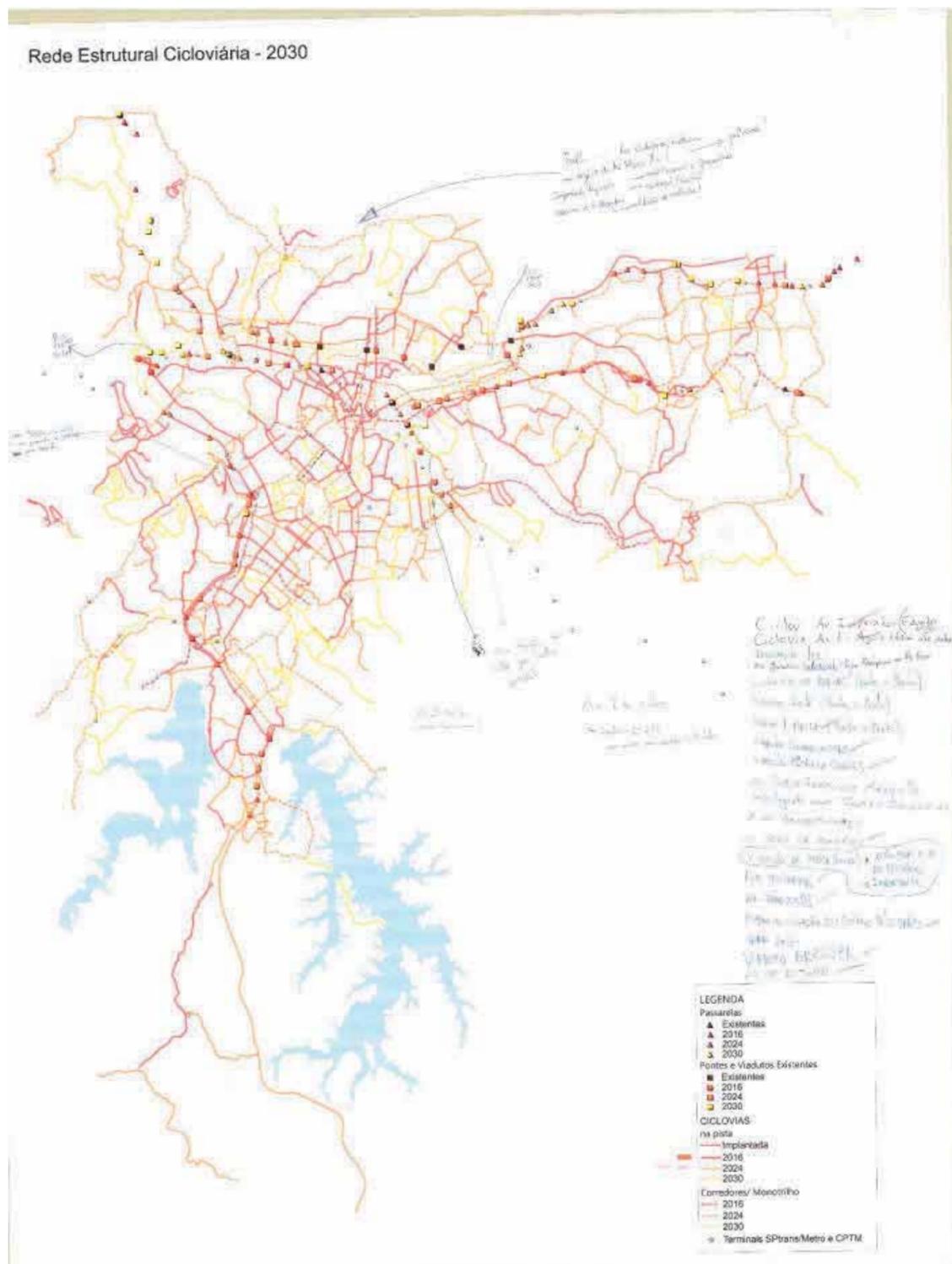
Foto 8 - Audiência temática do PlanMob - modo bicicleta



Fonte: DPM

O mapa a seguir foi um dos dois utilizados para colher as contribuições dos participantes durante a atividade do dia 11/4/2015.

Mapa 4– fac-simile de mapa proposto com as contribuições anotadas



Fonte: DPM

Todo o conteúdo foi analisado pela CET após a audiência, e a revisão final foi consolidada na versão final do Plano de Mobilidade.

1.6.5. Resultados

Consoante com o que vem sendo difundido no Brasil desde a implantação do CTB de 1997 e com as políticas nacionais de incentivo aos modos de transporte ativos e também coletivos, o Plano de Mobilidade focou nestes modos de transporte as suas prioridades. Propondo um amplo conjunto de ações de longa extensão no tempo e no espaço urbano, serve de instrumento aos gestores públicos para referenciar suas ações e também à sociedade para acompanhamento das metas de atendimento da política pública a serem atingidas por cada governante.

A construção coletiva de um ponto de referência para a elaboração de uma Rede Ciclovitária para o Município de São Paulo foi de fundamental importância para a apropriação por todos da sua importância de necessidade. O objetivo de estabelecer uma Rede de Referência foi extremamente importante, porque apontou os desejos de ligações ciclovitárias na cidade. Portanto, o foco não foi a definição de vias para implantação de infraestrutura ciclovitária, mas sim estabelecer as ligações ciclovitárias que atendam todo o território do Município.

Foi de extrema importância a participação da área operacional no processo de planejamento como também no processo de participação social, pois a visão complementa os parâmetros técnicos de planejamento na definição de soluções para a etapa posterior de detalhamento das intervenções para a futura implantação. A sociedade civil participou do processo elaborando propostas, compreendendo as dificuldades e tendo de conciliar seus interesses com outros atores sociais, conciliando os diferentes interesses dos vários setores da sociedade. Tratar sistematicamente as travessias de rios ou de linhas de trem, adequando-as ao tráfego seguro de ciclistas e pedestres é uma das inovações componentes do produto final. Ela só pôde ser construída a partir do processo de análise do que já havia sido produzido anteriormente, conjuntamente com a participação da população que utiliza o modo de transporte e que demanda o incremento de infraestruturas dedicadas a ele.

O produto final do processo, contido no Plano de Mobilidade Urbana, especificamente no que tange ao sistema ciclovitário, possibilita a instrumentalização do desenvolvimento de um Sistema Ciclovitário na cidade, funcionando como uma ferramenta para a expansão e gestão do mesmo, além de reorientar o modelo de urbanização e de circulação de nossa cidade. Suas metas permitem o acompanhamento pela da sociedade.

Considerando-se ainda que o Plano de Mobilidade é um documento de referência, o monitoramento, avaliação e acompanhamento de seus elementos é fundamental para referenciar as intervenções da política ciclovitária a ser implementada nos próximos anos.

1.7. Tipologias de tratamento ciclovário

Os tratamentos ciclovários classificam-se em:

1.7.1. Ciclovia - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, conforme dispõe o Anexo I do CTB.

Caracteriza-se como o espaço em nível ou desnível com relação à pista, separado por elemento físico segregador tais como canteiro, área verde, e outros previstos na legislação vigente.

Quanto à sua localização na via pública, estas podem estar dispostas nas laterais das pistas, nos canteiros centrais e nas calçadas. A sua localização fora da via pública pode se dar em áreas não edificáveis, faixas de domínio e parques públicos.

Quanto ao sentido de tráfego as ciclovias podem ser:

- unidirecional: quando apresenta sentido único de circulação.
- bidirecional: quando apresenta sentido duplo de circulação.

Fotos 9, 10 e 11—Ciclovias na cidade de São Paulo - Fonte: Acervo DPM



1.7.2. Ciclofaixa - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica. Quanto ao sentido de tráfego, a ciclofaixa pode ser:

- unidirecional: quando apresenta sentido único de circulação;
- bidirecional: quando apresenta sentido duplo de circulação.

Fotos 12 e 13—Ciclofaixas na cidade de São Paulo - Fonte: Acervo DPM



1.7.3. Calçada Partilhada - espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.

1.7.4. Espaço compartilhado sinalizado - calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista, devidamente sinalizadas, em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos, criando condições favoráveis para sua circulação, sendo mais conhecidos os seguintes tipos:

1.7.4.1. Rota de bicicleta ou Ciclorrota - vias sinalizadas que compõem o sistema ciclável da cidade interligando pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas, de forma a indicar o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação.

Foto 14 – Ciclorrota na cidade de São Paulo Figura 2: Modelo padrão de ciclorrota



Fonte: Acervo DPM

Fonte: DPM

1.7.4.2. Espaço compartilhado com pedestres - espaço da via pública destinado prioritariamente aos pedestres onde os ciclistas compartilham a mesma área de circulação, desde que devidamente sinalizado. Esta solução é utilizada somente na impossibilidade de conexão da rede por outros tratamentos ciclovários.

Fotos 15 e 16 – Calçada partilhada na cidade de São Paulo - Fonte: Acervo DPM



1.8. Legislação Municipal

- **Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990** - dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no município de São Paulo e dá outras providências.
- **Decreto nº 34.854 de 3 de fevereiro de 1995** - regulamenta a Leis 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.784, de 26 de abril de 1995** - altera a redação do artigo 2º da Lei 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Lei nº 10.908, de 18 de dezembro de 1990** - dispõe sobre a demarcação de espaços para ciclofaixas em praças públicas do município de São Paulo e dá outras providências.
- **Decreto nº 34.855 de 3 de fevereiro de 1995** - regulamenta a Lei 10.908, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.
- **Decreto nº 29.839 de 18 de junho de 1991** - institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.005, de 18 de junho de 1991** -dispõe sobre local para guarda de bicicletas e triciclos nos parques municipais.
- **Decreto nº 35.860 de 6 de fevereiro de 1996** - regulamenta a Lei nº 11.005, de 18 de junho de 1991, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.730, de 9 de março de 1995** - institui a ciclovia do Belenzinho, e dá outras providências.
- **Lei nº 12.400, de 3 de julho de 1997** - institui a Ciclovia da Mooca e dá outras providências.
- **Lei nº 13.769, de 26 de janeiro de 2004** - Altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Engº Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).
- **Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007** - consolida a Legislação Municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo, e dá outras providências. (Instituiu o Dia Municipal Sem Carro e a Semana da Bicicleta, entre outros).
- **Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006** - dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo. (Proíbe a instalação de anúncios em bicicletas e institui o bicicletário como mobiliário urbano de uso e utilidade pública).
- **Lei nº 14.530, de 17 de outubro de 2008** - denomina como Praça do Ciclista o espaço livre sem denominação localizado no canteiro central da Av. Paulista entre a R. da Consolação e a R. Bela Cintra e dá outras providências.
- **Decreto nº 50.708 de 2 de Julho de 2009** - atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista.
- **Lei nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010** - institui a criação da rota ciclo-turística "Márcia Prado" na região entre o Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A. – Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.
- **Decreto nº 51.622, de 12 de julho de 2010** - regulamenta a Lei nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010, que institui a Rota de Ciclo-Turismo Márcia Prado, na região entre o Grajaú e a Ilha do Bororé, passando pela Área de Proteção Ambiental Municipal – APA Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.
- **Decreto nº 54.058, de 1º de julho de 2013** - Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.
- **Lei nº 15.893, de 7 de novembro de 2013** - Estabelece novas diretrizes gerais, específicas e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Água Branca e define programa de intervenções para a área da Operação; revoga a Lei nº 11.774, de 18 de maio de 1995, e altera a redação do § 2º do art. 3º da Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009.
- **Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014** -aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.
- **Decreto nº 55.790, de 15 de dezembro de 2014** - dispõe sobre a permissão de outros equipamentos utilizarem ciclovias, ciclofaixas e locais de tráfego compartilhado.
- **Lei nº 16.388, de 5 de fevereiro de 2016** - institui o programa Integra-Bike São Paulo, e dá outras providências.
- **Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016** - institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015.
- **Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016** - disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE).
- **Decreto nº 57.558, de 21 de dezembro de 2016** - regulamenta a aplicação de disposições da Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016, relativas ao parcelamento do solo.
- **Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016** - institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo.
- **Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017**- aprova o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo; introduz alterações nas Leis nº 15.150, de 6 de maio de 2010, e nº 15.764, de 27 de maio de 2013. (Define o nº mínimo de vagas de bicicletas por área construída computável e a presença ou não de vestiários para ciclistas conforme as subcategorias de uso do solo – Quadro 4A do Anexo I).
- **Decreto nº 57.776, de 7 de julho de 2017** - regulamenta a Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017, que aprovou o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo; define os membros da Comissão de Edificações e Uso do Solo – CEUSO.
- **Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017** - institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- **Decreto nº 57.889, de 21 de setembro de 2017** - dispõe sobre o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.
- **Lei nº 16.885, de 16 de abril de 2018** – cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007 e dá outras providências. (Revoga também a Lei 13.995, de 10 de junho de 2005 e torna sem efeito a Lei nº 16.738, de 7 de novembro de 2017, que altera a Lei revogada nº 14.266).

Prefeitura Regional do Jabaquara

II. Caracterização da Prefeitura Regional



Mapa 5: Mapa dos limites das Prefeituras Regionais do Município de São Paulo

(fonte :<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/subprefeituras/mapa/index.php?p=14894>)

2. Caracterização do Cenário Atual

A caracterização da região da Prefeitura Regional do Jabaquara tem a finalidade de tipificar o cenário atual com dados censitários, estrutura viária, topografia, uso do solo, polos de atração de viagens, acidentes, integração modal, estudo de solicitações inerentes à infraestrutura cicloviária e panorama da infraestrutura cicloviária existente.

O estudo da caracterização apresenta indicativos para avaliação da infraestrutura existente e para sua qualificação tendo em vista as necessidades de alteração, remanejamento e implantação de ligações para composição da rede cicloviária nesta região.

2.1- Histórico Local

A denominação Jabaquara vem do tupi-guarani YAB-A-QUAR-A, que significa rocha e buraco e também Mata dos Negros Fugões. No tempo da escravidão a região era uma mata deserta que servia de abrigo aos escravos fugidos. O local pertencia a uma das inúmeras sesmarias do Padre José de Anchieta, da Companhia de Jesus.

A construção do Sítio da Ressaca data do século XVII. O local foi tombado em 1972. A restauração da construção foi feita em 1978 e retomada em 1986, após um incêndio.

No mesmo local está o Acervo da Memória e do Viver Afro-Brasileiro Caio Egydio de Souza Aranha, que reúne objetos referentes à presença dos negros em São Paulo.

A região era dos viajantes que se dirigiam a Santo Amaro e a Borda do Campo, até o início do século XVII. Nessa época começou a ser procurado por fazendeiros e sitiantes que ali abriram estabelecimentos agrícolas e comerciais. Somente no fim do século XIX a região se popularizou e a prefeitura instalou um logradouro público, o Parque do Jabaquara, para passeios e piqueniques.

Entre 1886 e 1913, circularam os trens a vapor de uma pequena ferrovia que ligava Vila Mariana à Santo Amaro, e cujos trilhos foram implantados sobre uma via do antigo Caminho do Carro.

A linha de bondes implantada pela LIGHT And POWER Co. em 1906 passava ao largo da região, pois seguia mais à oeste, em um trajeto em linha reta que ia desde a Rua Tutia, na Vila Mariana, até o centro de Santo Amaro.

A posterior linha Jabaquara, que na época de sua inauguração avançava além dos limites da zona urbanizada, apenas tangenciava o perímetro atual da Prefeitura Regional. O primeiro loteamento aconteceu na Vila Santa Catarina por volta de 1920/1921.

Até o final da década de 1920, toda a área hoje correspondente à Prefeitura Regional do Jabaquara (PR-JA) era escassamente povoada e apresentava características marcadamente rurais. Apenas chácaras esparsas se destacavam em meio a extensas superfícies não ocupadas.

O "Caminho do Carro", antiga via de ligação entre São Paulo e Santo Amaro após atravessar os atuais bairros Campo Belo e Brooklin.

Podem ser considerados como marco inicial, do processo de ocupação urbana na região a abertura, em 1928, da autoestrada Washington Luiz, ligando Vila Mariana aos loteamentos suburbanos localizados às margens das represas, bem como a instalação do aeroporto de Congonhas em 1936.

A construção da Paróquia São Judas Tadeu, aconteceu em 1940, a pedido do arcebispo metropolitano Dom José Gaspar Afonso e Silva. Atualmente, a Paróquia de São Judas conta com duas igrejas.

A valorização do preço da terra propiciada por estes melhoramentos incentivou a abertura de loteamentos (Jardim Aeroporto, Vila Mascote, Vila Santa Catarina, Vila Parque Jabaquara), que permaneceram, no entanto, praticamente desocupados ou apenas formando núcleos isolados até a década de 1950.

2.2- Dados Censitários (2010)

Prefeituras Regionais	Área (km²)	População (2010)	Densidade Demográfica (Hab/km²)
Jabaquara	14,1	223.780	15.871

Tabela 1: Dados Censitários da Prefeitura Regional do Jabaquara

(Fonte : http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758)

2.3- Viário da Prefeitura Regional do Jabaquara

O sistema viário da Prefeitura Regional do Jabaquara é cortado por vias arteriais, como as avenidas Engenheiro Armando Arruda Pereira, Engenheiro Jorge Corbusier, Avenida Santa Catarina entre outras. São consideradas as principais vias do bairro, sendo que, por meio delas, é possível acessar rodovias estaduais e federais, outros municípios e os principais polos geradores de tráfego da região.

A seguir destacamos importantes vias arteriais e coletoras situadas na região:

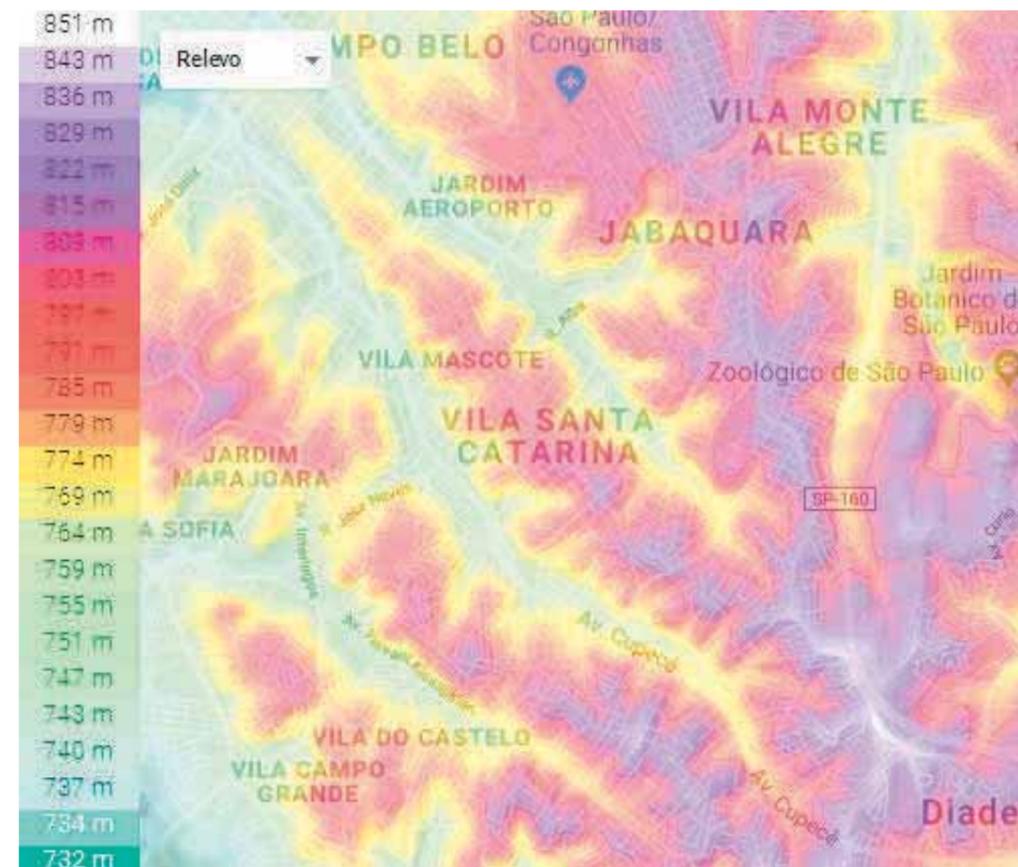
- Engenheiro Armando Arruda Pereira,
- Engenheiro Jorge Corbusier,
- Avenida Santa Catarina
- Avenida Aguiar da Beira
- Avenida Vereador João de Luca
- Avenida Mascote
- Avenida Hélio Lobo

Existem barreiras físicas que influenciam na infraestrutura viária da região, sendo as de maior dificuldade a transposição dos rios e as elevadas altitudes.

A topografia da Região do Jabaquara apresenta altitudes que variam de 740 na Avenida Cupece, até 836 metros, apresentando 'faixas' de maior altitude que divide o bairro.

As elevadas altitudes, notadamente na região da Vila Santa Catarina, propiciam sistemas de circulação viárias não convencionais.

Na figura a seguir verificamos a topografia da região do Jabaquara:



Mapa 6: Mapa topográfico da Prefeitura Regional do Jabaquara

(Fonte: <http://pt-br.topographic-map.com/places/S%C3%A3o-Paulo-8993354/> - acessado em 03/07/2018)

O mapa a seguir (imagem 3) ilustra a classificação viária da região em consonância com as possibilidades de integração entre as diversas modalidades de transporte.



Mapa 7: Estrutura viária da Prefeitura Regional do Jabaquara

2.4- Uso do Solo

As informações utilizadas na elaboração das tabelas, mapas e gráficos sobre a Evolução do Uso do Solo Urbano tiveram como fonte o Cadastro Territorial e Predial, de Conservação e Limpeza (TPCL), da Prefeitura de São Paulo¹. O TPCL é um cadastro de base fiscal, com a finalidade de permitir o lançamento e a cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) sobre a propriedade imobiliária.

Apesar do enfoque predominantemente tributário no registro das informações, o TPCL oferece uma enorme riqueza de dados sobre uso e ocupação do solo no município, sendo utilizado com frequência por urbanistas e planejadores como fonte para análise do espaço urbano.

A Prefeitura Regional do Jabaquara caracteriza-se por uso do solo residencial predominando em seu território, composta principalmente por Residencial Horizontal de Médio Alto Padrão e regiões com residencial vertical de Médio e Alto Padrão lindeiras às avenidas principais, pontuado com pequenos centros comerciais e de serviços. Os principais usos de solo de comércio e serviços estão situados nas áreas lindeiras das principais vias da região, como as Avenidas; Eng. Armando de Arruda Pereira e Eng. George Corbusier.

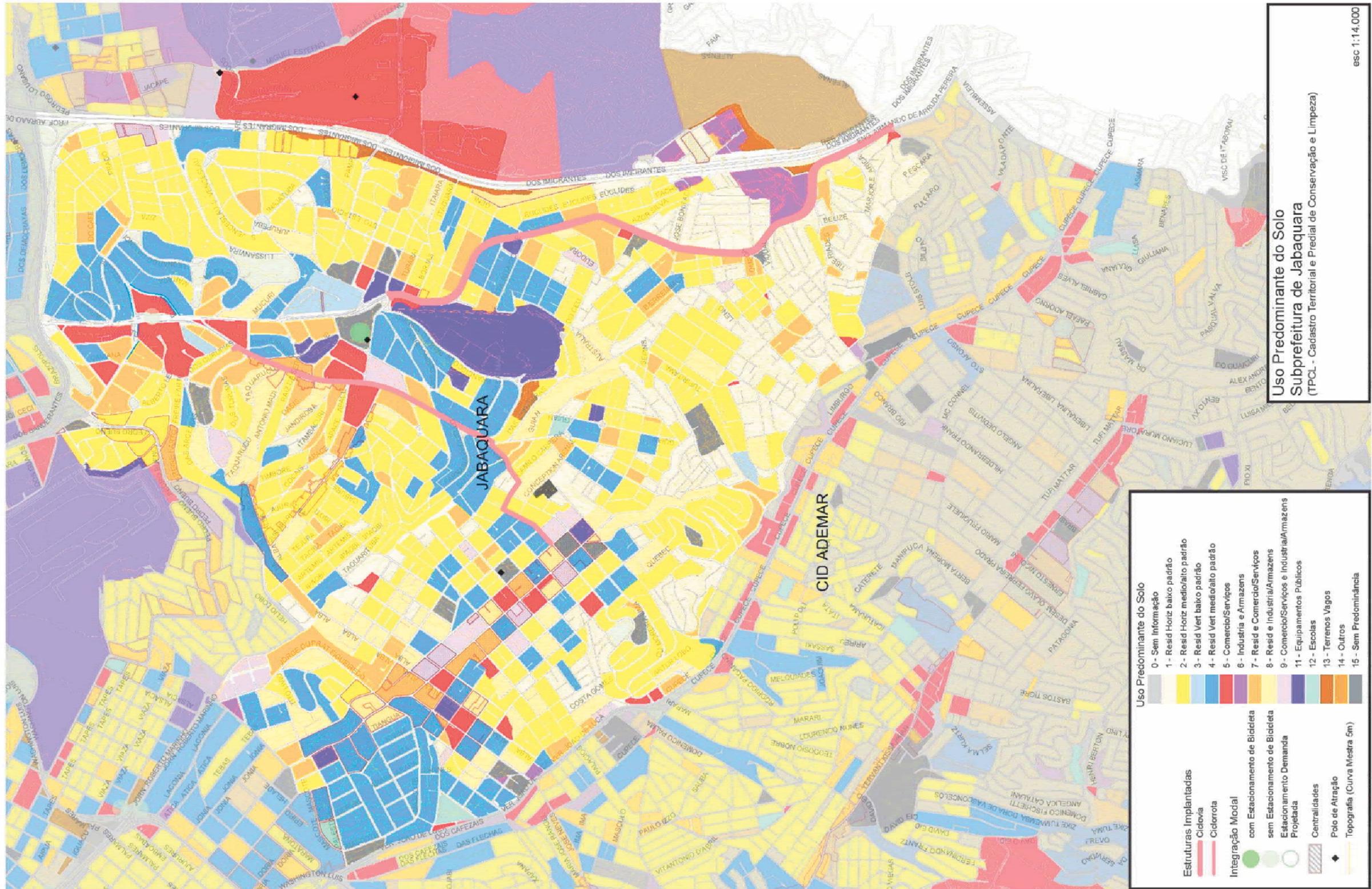
Com base no mapa obtido, foi possível verificar as grandes transformações urbanas ocorridas em decorrência da implantação do Metrô, da Avenida Engenheiro Armando Arruda Pereira e a sucessiva ocupação urbana através de loteamentos. Constatou-se que a implantação do Metrô teve forte impacto na acessibilidade local e regional, implicando também a reorganização física da região com obras viárias complementares, além de induzir a substituição de usos e o provocar o deslocamento da moradia de parte da população.

A EMURB, associada a outras secretarias e ao setor privado, conduziu o processo de reconfiguração urbana da região. Os agentes produtores interessaram-se pela possibilidade de construir mesmo sob as exigências e restrições da EMURB, em função dos coeficientes de aproveitamento superiores em relação a outras regiões da cidade. A implantação de conjunto empresarial pelo Banco Itaú apresenta qualidades

distintas tanto do ponto de vista do projeto urbanístico quanto da integração e uso de espaços públicos e semi-públicos. Entretanto, o mesmo não ocorre no restante das áreas no perímetro analisado, que apresentam características de descontinuidade e fragmentação.

A reurbanização de uma extensa área em função da implantação de uma estação de Metrô provocou um processo de transformações urbanas que não pode ser dissociado do impacto das mudanças provocadas pela nova acessibilidade proporcionada por esse meio de transporte, mas também das obras viárias que a acompanharam.

Em relação ao projeto urbanístico, a pré-definição de alguns parâmetros de ocupação garantiu a integração entre a estação e as construções vizinhas, e entre estas e os espaços públicos e semi-públicos na área junto à estação. Por outro lado, no entorno imediato da área de projeto foram observadas as mesmas descontinuidades e processos fragmentários de produção do espaço urbano predominantes em nossa sociedade. Tal processo, ocorrido ao longo de três décadas, aponta para o questionamento das intervenções urbanísticas pontuais como indutoras de requalificação urbanística de caráter mais amplo.



O mapa 8 ilustra o Uso Predominante do Solo e a infraestrutura cicloviária implantada na região em consonância com a topografia.

2.5 - Pontos de Atração de Viagens

Com o crescimento da cidade, começam a existir muitas falhas no que se refere ao cumprimento de uma de suas funções que é permitir o acesso da população às oportunidades de serviço nelas concentradas. Nota-se assim, uma carência no que diz respeito ao planejamento principalmente na relação entre o uso do solo e o transporte. Diante da importância da ampliação e de melhorias na rede de transportes, verificou-se a necessidade de uma abordagem integrada no planejamento urbano e de transportes, para que garanta principalmente o planejamento adequado do uso do solo visando otimizar o sistema urbano em sua totalidade.

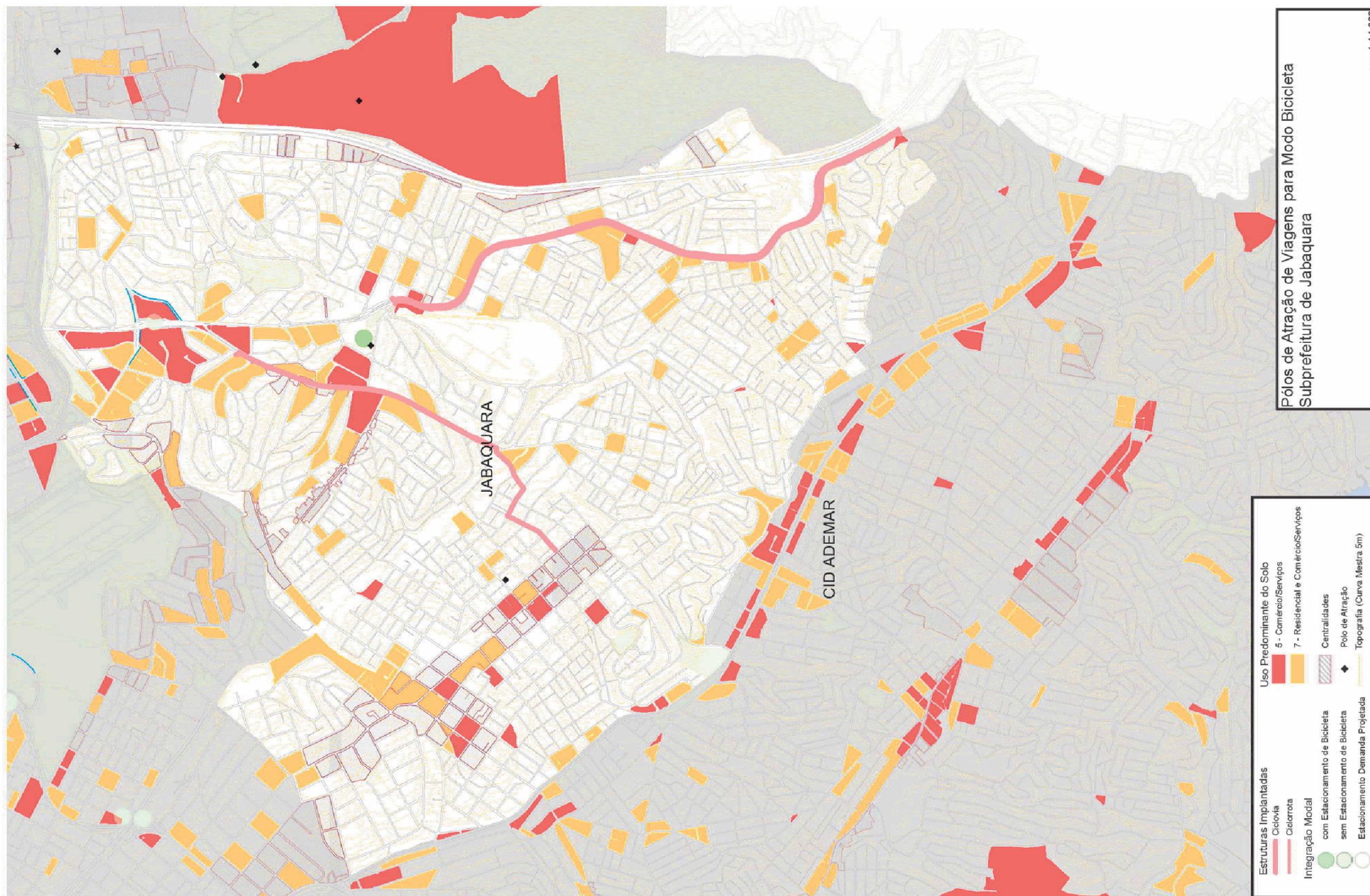
Os pontos de atração de viagens podem ser definidos como empreendimentos comerciais, residenciais, de serviços, industriais, armazéns e equipamentos públicos que são responsáveis por atrair para sua área de influência um número considerável de viagens.

A Região da Subprefeitura do Jabaquara possui diversos polos de atração de viagens, de distintas naturezas, os quais podem produzir um número expressivo de viagens de bicicleta.

São os principais polos de atração vinculados ao uso utilitário e lazer da bicicleta da região da Subprefeitura do Jabaquara:

- Estações Conceição e Jabaquara do metro
- Terminal Intermunicipal do Jabaquara
- Terminal Metropolitano Jabaquara
- São Paulo Expo
- CTI – Centro de Tecnologia e Inclusão
- Centro Paraolímpico Brasileiro
- Hospital Municipal Dr. Arthur Ribeiro de Saboya
- Senac Jabaquara
- Universidade Estácio Conceição
- CDC (Clube da Comunidade) Ferradura
- Senac Jabaquara
- Hospital São Luiz Unidade Jabaquara
- Santuário São Judas Tadeu

- Fórum Regional do Jabaquara
- UBS Geraldo da Silva Ferreira/ CEO Jabaquara
- Universidade Metodista de São Paulo - Polo Jabaquara
- 42º Cartório de Registro Civil do Jabaquara
- Subprefeitura do Jabaquara
- Pátio Jabaquara (PAT) – Metrô
- Ecoponto Jabaquara
- Centro Cultural Jabaquara
- Cartório da 320ª Zona Eleitoral – Jabaquara
- Posto de Bombeiros Jabaquara



O mapa 9 ilustra o Uso Predominante do Solo tendo em vista a finalidade de interesse ciclístico e a infraestrutura cicloviária implantada na região em consonância com a topografia e a integração modal.

2.6– Integração Modal

A integração modal possibilita condições para que as pessoas se desloquem pela cidade usando modos mais saudáveis e menos poluentes. Permite otimizar a distribuição do espaço urbano dedicado à mobilidade, com incentivo ao uso do transporte público, por meio de investimentos na qualidade do serviço. Por isso, a integração da infraestrutura cicloviária com os terminais de ônibus e estações de metrô e trem possibilitam ao usuário organizar suas viagens ampliando as possibilidades de circulação. A integração entre diferentes formas de se locomover resulta em viagens mais rápidas e confortáveis pela cidade. Para isso, é importante que as pessoas conheçam as opções de deslocamento, os caminhos possíveis, as vantagens e desvantagens de cada trajeto.

A integração pode ocorrer nos estacionamentos de bicicletas, em que o usuário deixa sua bicicleta e utiliza outro modal complementar, como também no transporte da bicicleta dentro do transporte coletivo, respeitando os dias e horários estipulados pela SPTrans, Metrô e CPTM.

Para efetivar essa possibilidade, é importante ampliar a estrutura cicloviária conectando-a com terminais e estações, além de realizar ações de sensibilização para orientar quem deseja adotar este hábito. A ampliação dos estacionamentos de bicicleta é também desejável, porém depende de ações dos órgãos responsáveis pelo sistema de transporte coletivo.

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, há terminal multimodal de transporte coletivo, interurbano e metrô (Terminal Jabaquara), e o Terminal multimodal no Metrô Conceição (Ônibus e Metrô) em que o ciclista tem um interesse efetuar a integração modal. Nos terminais ou ramificações finais há um interesse maior com a intermodalidade de transporte seja ele coletivo ou de mobilidade ativa.

Tabela 2: Infraestrutura de estacionamento de bicicletas para integração modal ²:

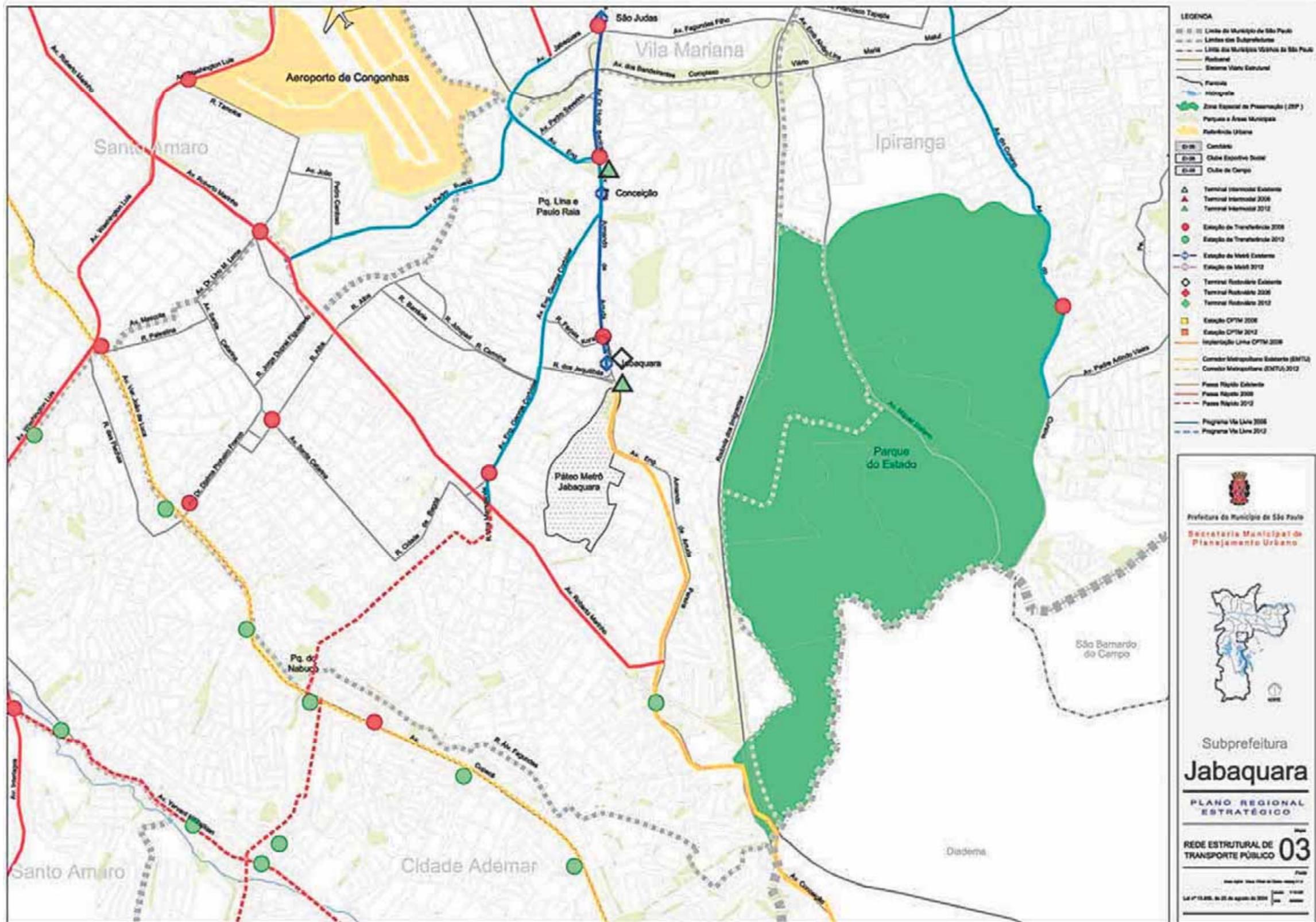
A EMTU/SP mantém bicicletários no terminal metropolitano Jabaquara.		
Bicicletário	Terminal Jabaquara	225

A rede de transporte público que serve a região é composta por faixas Exclusivas de Ônibus nas avenidas:

- Av.George Corbusier,
- Av.Eng. Armando de Arruda Pereira,
- Av.Hugo Beolchi
- Eixos que se ligam aos corredores da EMTU, ligando o Município de São Paulo a região do ABCD.

O mapa abaixo ilustra os principais eixos e pontos de integração modal da subprefeitura.

² (Fonte: Levantamento do site dos órgãos e vistoria em campo – 12 de setembro de 2017)



Mapa 10 – Plano Regional Estratégico/ Rede Estrutural de Transportes Público – Subprefeitura do Jabaquara

2.7 – Infraestrutura Ciclovária Implantada na Prefeitura Regional do Jabaquara

A Prefeitura Regional do Jabaquara possui 5,6 km de estrutura ciclovária implantada.

As estruturas ciclovárias implantadas apresentam diferentes tipologias, entre ciclofaixas no leito carroçável e passeios partilhados e compartilhados, conforme detalhamento a seguir:

PROGRAMA DE CICLOMAS	EXTENSÃO	TIPOLOGIA	SENTIDO	LOCALIZAÇÃO	INAUGURAÇÃO	ORGAO EXECUTOR	TIPO	TITULO	PREP	VIA
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	1460	CICLOFAIXA	UNIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO	05/05/2015	CET	AV	ENG		GEORGE CORBISIER
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	41	CICLOFAIXA	BIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO	05/05/2015	CET	AV	ENG		GEORGE CORBISIER
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	0	CICLOFAIXA	UNIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO	05/05/2015	CET	AV	ENG		GEORGE CORBISIER
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	99	CICLOFAIXA	BIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO	05/05/2015	CET	AV	ENG		GEORGE CORBISIER
CICLOFAIXA ARIVANDO DE ARRUDA PEREIRA	3464	CICLOFAIXA	UNIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO CENTRAL	05/05/2015	CET	AV	ENG		ARIVANDO DE ARRUDA PEREIRA
CICLOFAIXA ARIVANDO DE ARRUDA PEREIRA	0	CICLOFAIXA	UNIDIRECIONAL	JUNTO AO CANTEIRO CENTRAL	05/05/2015	CET	AV	ENG		ARIVANDO DE ARRUDA PEREIRA

Tabela 4: Estrutura ciclovária existente na Prefeitura Regional do Jabaquara

2.8. Análise de Acidentes

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo mantém um banco de dados de acidentes, que abrange os acidentes de trânsito no município de São Paulo que provocam vítimas, feridas ou mortas. A coleta dos dados é feita pesquisando-se os boletins de ocorrência (BOs) elaborados pela Polícia Civil que compõem o banco informatizado denominado INFOCRIM (Informações Criminais) da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, que vem sendo disponibilizado à CET.

A partir dos dados de acidentes, entendeu-se importante realizar uma análise dos mesmos por Prefeitura Regional, a fim de estabelecer parâmetros de análise não somente das estruturas cicloviárias, como também do viário estrutural da região.

Para a elaboração da análise, foram selecionados os acidentes com vítimas e fatais no período compreendido entre janeiro de 2009 a julho de 2017, tendo em vista que a implantação de infraestruturas cicloviárias em São Paulo foi iniciada em 2010. Como a planilha de acidentes não tem endereço (tem só o código de logradouro - CADLOG), optou-se em fazer uma análise visual no mapa georreferenciado dos acidentes, utilizando a metodologia do *buffer* (área de cobertura) desenhado a partir do eixo da ciclovia, para trabalhar a seleção de trechos de vias com estruturas cicloviárias, e utilizando o eixo das ruas em vias sem infraestrutura cicloviária. Como a base viária, que inclui a cicloviária está em MDC (Mapa Digital do Município), e a base de acidentes está georreferenciada no GEOLÓG, há distorções dos locais dos acidentes, por isso a delimitação da área de cobertura utilizando como referência 40 metros do eixo foi compreendida como mais adequada para ter um panorama viário dos acidentes. Portanto, não há exatidão das informações dos acidentes, podendo ocorrer pequenas distorções nas localizações indicadas. Outro aspecto importante a considerar é que as delimitações do *buffer* nos cruzamentos incluem também acidentes nas vias perpendiculares ao viário escolhido para análise. Se selecionarmos a via do cruzamento, os acidentes se repetirão. Portanto, o número total de acidentes não é a somatória dos acidentes nos trechos de via selecionados.

A primeira análise foi elaborada nos trechos de via com infraestrutura cicloviária inseridos na Prefeitura Regional. Foram selecionados os acidentes envolvendo todos os modais de transporte entre janeiro de 2009 e julho de 2017 e, para cada infraestrutura, considerou-se sua data de inauguração. Dessa forma, foram levantados os acidentes entre janeiro de 2009 e a inauguração da infraestrutura, assim como entre a inauguração até julho de 2017. Dessa forma, é possível observar a alteração de acidentes envolvendo cada um dos modais antes e depois da implantação, inclusive do modo bicicleta.

Em relação à quantidade total de acidentes, optou-se pela elaboração de um indicador comparativo da acidentalidade da via, a fim de observar se a implantação da infraestrutura auxiliou na

redução dos acidentes entre todos modais. O indicador utilizado estabelece a média anual de acidentes antes e após a implantação da infraestrutura. Cabe destacar que cada acidente pode envolver um ou mais veículos. Da mesma forma, o número de vítimas sempre será igual ou maior ao número de acidentes, pois cada acidente pode gerar uma ou mais vítimas, independentemente da quantidade de veículos envolvidos. Cabe ainda destacar que a média anual estabelece um parâmetro que pode ser utilizado para comparar outras vias no mesmo espaço de tempo.

Pode-se ainda observar o número total de vítimas, que consideram todos os modais, separados por acidentes com vítima (ferida) e fatal. Para facilitar a compreensão, as duas últimas colunas descrevem somente os acidentes envolvendo bicicletas, sendo importante ressaltar que os mesmos estão inseridos no total de acidentes.

Acidentes na Prefeitura Regional de Jabaquara - Infraestrutura Cicloviária (entre jan/2009 e jul/2017)

PROGRAMA DE CICLOVIA	INAUG. CICLOVIA	Situação	QUANTIDADE DE ACIDENTE						VEÍCULOS ENVOLVIDOS							VITIMAS			
			Total		Com Vítima		Atropelamentos		AUTO	MOTO	ONIBUS	CAM	BICI	OUTROS	S_JNF	TOTAL		BICICLETA	
			Nº	média anual	Nº	média anual	Nº	média anual								FERIDA	FATAL	FERIDA	FATAL
CICLOFAIXA ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA	05/05/15	ANTES	258	40,7	173	27,3	85	13,4	164	128	54	10	10	2	17	266	76	7	3
		DEPOIS	68	30,3	52	23,2	16	7,1	46	41	20	5	0	0	1	79	1	0	0
		TOTAL	326	-	225	-	101	-	210	169	74	15	10	2	18	345	77	7	3
CICLOFAIXA GEORGE CORBIER	05/05/15	ANTES	96	15,1	60	9,5	36	5,7	81	45	10	2	5	0	9	87	29	4	1
		DEPOIS	33	14,7	26	11,6	7	3,1	30	20	5	0	0	1	39	0	0	0	
		TOTAL	129	-	86	-	43	-	111	65	15	2	5	0	10	126	29	4	1
CICLOFAIXA JUPATIS	07/01/15	ANTES	10	1,7	7	1,2	3	0,5	7	4	3	0	1	0	0	10	2	0	1
		DEPOIS	4	1,6	3	1,2	1	0,4	3	3	1	0	0	0	0	5	0	0	0
		TOTAL	14	-	10	-	4	-	10	7	4	0	1	0	0	15	2	0	1

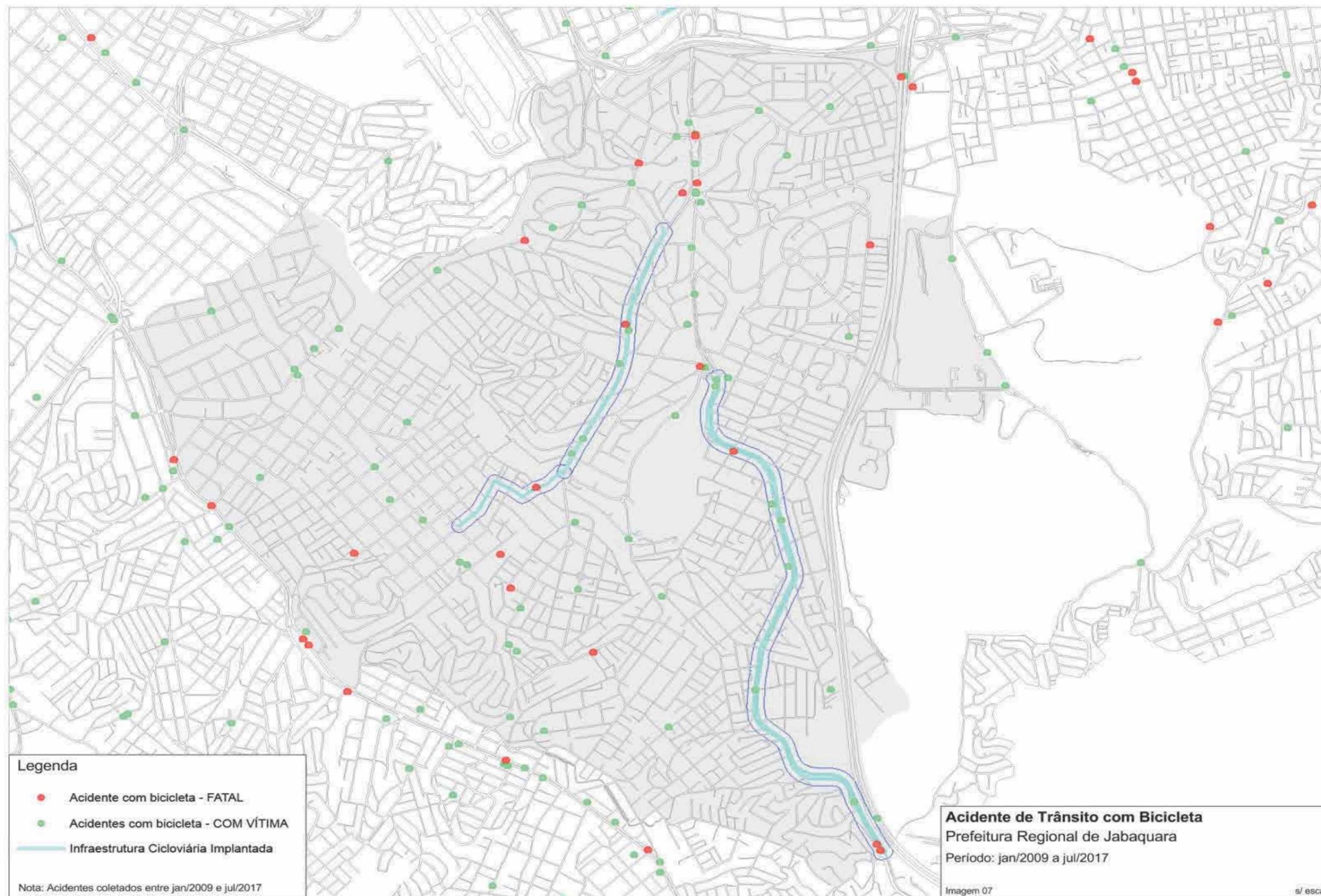
Nota: Número de acidentes coletados entre janeiro/2009 e julho/2017.

Tabela 5: Acidentes nos trechos de via com infraestrutura cicloviária da Prefeitura Regional do Jabaquara

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, a análise dos acidentes foi elaborada a partir da infraestrutura cicloviária existente, cujo detalhamento viário está descrito no item 1.7. Pode-se observar que na média das estruturas cicloviárias analisadas, houve decréscimo no número total de acidentes, sendo significativa a redução da média anual de acidentes de todos os modais que circulam nas vias. Tal fato deve-se possivelmente à alteração de desenho viário, proporcionado pela infraestrutura cicloviária, assim como pela redução de velocidade nas referidas vias.

É importante destacar que em todas as vias relacionadas, o número de acidentes com vítimas fatais decresceu. No total de acidentes com vítimas fatais, o registro total soma 134 mortes antes da implantação das infraestruturas cicloviárias, enquanto após a implantação esse índice foi de 1, ou seja, é uma significativa redução de danos que beneficiam a todos.

Em relação aos acidentes envolvendo bicicletas, houve 1 acidente fatal após a implantação da infraestrutura cicloviária, e 7 fatais antes da implantação da infraestrutura cicloviária. Em relação aos acidentes com vítimas feridas, não houve acidentes após a implantação da infraestrutura cicloviária, enquanto antes da implantação houve 11 acidentes.



Mapa12 - Locais de acidentes envolvendo bicicletas entre janeiro de 2009 e julho de 2017 na Subprefeitura de Jabaquar

A tabela a seguir apresenta o quantitativo de acidentes envolvendo diferentes veículos nas principais vias da Subprefeitura, no período compreendido entre janeiro de 2009 a julho de 2017, em que é possível observar o número de vítimas feridas e fatais em cada via. Cabe destacar que cada acidente pode envolver um ou mais veículos. Da mesma forma, o número de vítimas sempre será igual ou maior ao número de acidentes, pois cada acidente pode gerar uma ou mais vítimas, independentemente da quantidade de veículos envolvidos. Cabe ainda destacar que a média anual estabelece um parâmetro que pode ser utilizado para comparar outras vias no mesmo espaço de tempo.

Acidentes na Prefeitura Regional de Jabaquara - Ligações Estruturais e Regionais (entre jan/2009 e jul/2017)

NOME DA VIA	QUANTIDADE DE ACIDENTE						VEÍCULOS ENVOLVIDOS							VITIMAS			
	Total		Com Vítima		Atropelamentos		AUTO	MOTO	ONIBUS	CAM	BICI	OUTROS	S_INF	TOTAL		BICICLETA	
	Nº	média anual	Nº	média anual	Nº	média anual								FERIDA	FATAL	FERIDA	FATAL
ALBA	73	8,5	48	5,6	25	2,9	54	52	10	0	1	0	3	72	16	1	0
ANTIGA DO MAR	43	5,0	32	3,7	11	1,3	25	25	9	2	0	0	2	44	7	0	0
ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA	99	11,5	79	9,2	20	2,3	94	61	11	1	4	0	3	88	26	2	2
ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA / HUGO BEOLCHI	226	26,3	168	19,6	58	6,8	161	146	37	6	12	0	9	214	48	9	3
CIDADE DE BAGDA / GENARO DE CARVALHO	14	1,6	12	1,4	2	0,2	13	4	4	1	1	0	0	13	7	0	1
DIEDERICHSEN / FREDERICO HOEHNE	30	3,5	25	2,9	5	0,6	26	21	3	0	1	0	1	32	4	1	0
DJALMA PINHEIRO FRANCO	84	9,8	69	8,0	15	1,7	79	59	15	4	1	0	1	80	27	0	1
DOS COMERCIARIOS / GAL MANUEL VARGAS / GETULIO VARGAS FILHO	30	3,5	20	2,3	10	1,2	21	19	5	0	2	0	3	31	5	2	0
DOS JEQUITIBAS	54	6,3	33	3,8	21	2,4	36	27	13	1	3	0	0	60	17	2	1
FRANCISCO DE PAULA Q. RIBEIRO / DOS GUASSATUNGAS	74	8,6	59	6,9	15	1,7	57	53	7	3	4	1	1	70	19	3	1
GEORGE CORBISIER	42	4,9	27	3,1	15	1,7	26	25	5	1	2	0	5	36	13	2	0
HILDEBRANDO SIQUEIRA	32	3,7	27	3,1	5	0,6	29	19	5	2	0	0	3	30	6	0	0
JOAO DE LUCA	33	3,8	26	3,0	7	0,8	30	20	5	2	1	0	0	33	11	0	1
JURUPARI / CARMINE DI GENIO	32	3,7	25	2,9	7	0,8	24	18	7	1	1	0	3	36	6	1	0
LEONARDO DA VINCI / PC NOVA AMERICA / INAJATUBA / DOMICIANO LEITE RIBEIRO	14	1,6	11	1,3	3	0,3	13	7	3	1	0	0	0	14	4	0	0
LINO DE MORAES LEME	46	5,4	36	4,2	10	1,2	45	28	1	1	0	0	2	40	10	0	0
LUIS ROCHA MIRANDA	34	4,0	26	3,0	8	0,9	29	25	2	0	2	0	2	30	7	1	1
MASCOTE	29	3,4	19	2,2	10	1,2	29	11	4	2	2	0	0	25	9	2	0
MOREIRA LIMA / CIDADE DE BAGDA	87	10,1	71	8,3	16	1,9	73	56	11	2	0	0	4	80	16	0	0
PALESTINA	30	3,5	25	2,9	5	0,6	32	19	2	4	1	0	2	33	7	1	0
PEDRO BUENO	87	10,1	73	8,5	14	1,6	79	48	10	7	0	0	5	87	10	0	0
RODRIGUES MONTEMOR / FRANCESCO SOLIMENA	68	7,9	54	6,3	14	1,6	62	43	12	0	2	0	4	56	40	1	1
STA CATARINA	193	22,5	145	16,9	48	5,6	165	131	16	5	4	0	9	186	46	4	0

Nota: Número de acidentes coletados entre janeiro/2009 e julho/2017.

Tabela 6: Acidentes nas principais vias da Subprefeitura do Jabaquara

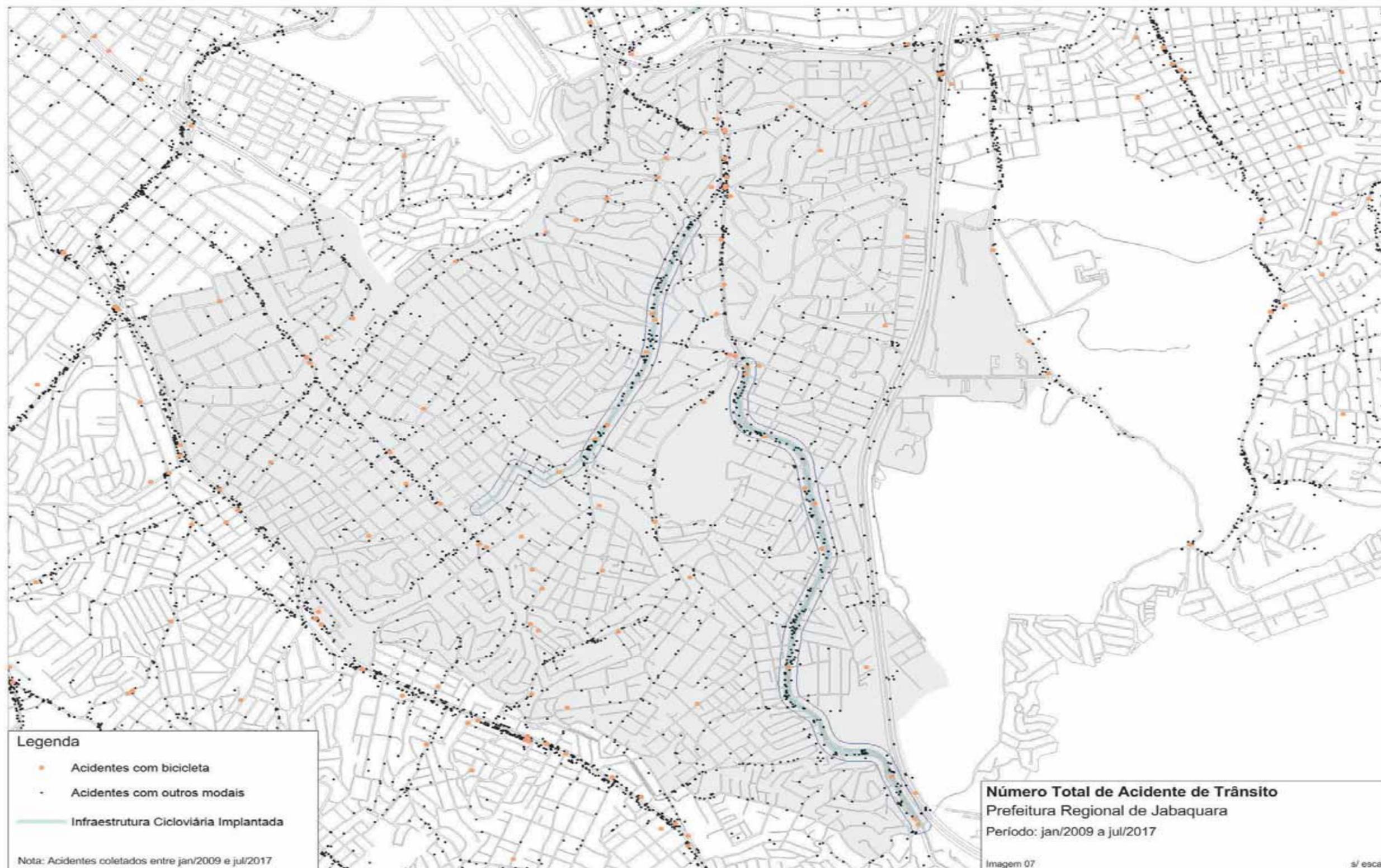
Os dados apresentados na tabela das vias principais da Prefeitura Regional demonstram que as Avenidas Engenheiro George Corbusier, Engenheiro armando de Arruda Pereira, Av. Cupecê, Av. Vereador João de Luca, Av. Santa Catarina, Av. Dr. Hugo Beolchi, Av. Gen Valdomiro de Lima/ Rua Alba e Rua Jorge Duprat Figueiredo são as vias de maior número de acidentes, tendo média superior a 4 acidentes por ano. Em relação às vítimas, as referidas vias excedem 59 acidentes, incluindo vítimas feridas e as fatais.

Em menor proporção, mas também com número considerável de acidentes e vítimas, outras vias podem ser indicadas, a parte interna do bairro do Jabaquara e Vila Guarani

Compreende-se, portanto, que todas as vias indicadas necessitam de medidas para redução de acidentes. Como pode ser observada anteriormente, a implantação de infraestrutura cicloviária possibilitou a redução de acidentes em diversas vias, seja pela alteração de desenho viário, seja pela redução de velocidade, ou mesmo pela segregação do modo bicicleta, com melhoria nas travessias, que reduz o conflito entre modais.

Portanto, é fundamental que as intervenções viárias propostas no viário arterial busquem viabilizar a implantação de infraestrutura cicloviária, a fim de ampliar a segurança na circulação do modal.

O mapa 12 apresenta os locais de acidentes de todos os modais entre janeiro de 2009 e julho de 2017 na Prefeitura Regional Aricanduva/ Formosa, com destaque nos acidentes envolvendo bicicletas.



Mapa13 – Total de acidentes de trânsito entre janeiro de 2009 e julho de 2017 na Subprefeitura de Jabaquara

2.9. Demandas

A Companhia de Engenharia de Tráfego recebe diversas solicitações de autoridades municipais, representantes de classes, associações de moradores e comerciantes, munícipes etc. O Departamento de Estudos e Projetos de Modos Ativos – DPM, analisa as solicitações que envolvem planejamento cicloviário.

As demandas referem-se a solicitações para implantação, avaliação, alteração, retirada, manutenção, e são originárias da Câmara Municipal, Assembleia Legislativa, outros órgãos do Executivo, Associações e Organizações Cívicas e Munícipes.

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, as solicitações do período de dezembro de 2016 a 24 de Abril de 2018, houve o registro de 11 solicitações de munícipes a respeito da estrutura cicloviária da Região. Demonstram que 78,60 % são pedidos para a ampliação da rede cicloviária, 14,20 % são para manutenção de uma ciclovia existente, e somente 7,20 % (1 pedido) é para a remoção de uma ciclovia.

Do exposto acima, pode-se observar a necessidade dos munícipes dessa Regional de ampliar a estrutura existente, o que sem dúvida visa a facilitar a circulação dos ciclistas com segurança.

Data de entrada no DPM (CET)	Origem da Solicitação	Prefeitura Regional	Objeto	Motivo da Solicitação	Descrição da solicitação	Endereço
20/02/2017	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Munícipe solicita implantação de ciclovia na Avenida Dr. Hugo Bedchi	Avenida Hugo Bedchi
18/05/2017	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Solicita estudo para implantação de ciclovia na Avenida Hugo Bedchi, interligando a ciclofaixa existente na Avenida Jabaquara com a ciclofaixa da Avenida George Corbisier	Avenida Hugo Bedchi
18/05/2017	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Solicita implantação de ciclovia na Avenida Eng. George Corbisier nº 273, dando continuidade na ciclofaixa existente, interligando a ciclofaixa presente na Avenida Eng. George Corbisier com ciclofaixa da Avenida Jabaquara	Avenida Eng. George Corbisier
25/09/2017	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Avaliação	Munícipe solicita avaliação e retirada da ciclovia da Rua Jupatis, pois é uma rua muito estreita e nas ruas próximas, pois é impossível passar com o carro	Rua Jupatis
29/11/2017	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Manutenção	Munícipe solicita manutenção na ciclovia da Rua Honduras	Rua Honduras
19/03/2018	Munícipe	Jabaquara	infraestrutura Cicloviária	Implantação	Solicitação para implantação de uma ciclofaixa na Avenida do Café	Avenida do Café

Data de entrada no DPM (CET)	Origem da Solicitação	Prefeitura Regional	Objeto	Motivo da Solicitação	Descrição da solicitação	Endereço
19/03/2018	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Solicitação para implantação de uma ciclofaixa na Avenida Gal. Valdomiro de Lima	Avenida Gal. Valdomiro de Lima
27/04/2018	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Manutenção	Solicitação para manutenção do piso da ciclofaixa da Avenida Eng. George Corbisier	Avenida Eng. George Corbisier
14/05/2018	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Munícipe solicita implantação de ciclovia na Avenida Eng. George Corbisier	Avenida Eng. George Corbisier
16/05/2018	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Munícipe solicita a implantação de uma ciclovia na Avenida Eng. Armand de Arruda Pereira	Avenida Eng. Armand de Arruda Pereira
21/05/2018	Munícipe	Jabaquara	Infraestrutura Cicloviária	Implantação	Munícipe solicita a implantação de uma ciclovia na Avenida Eng. Armand de Arruda Pereira até a Estação Saúde	Avenida Eng. Armand de Arruda Pereira

Tabela 7: Solicitações recebidas no DPM - Departamento de Planejamento de Modos Ativos (CET)

Subprefeitura Jabaquara

III: Definição das Ligações de Interesse Ciclovitário

3. Ligações Ciclovias na Prefeitura Regional do Jabaquara

Com o objetivo de avaliar a Rede Ciclovias implantada, e estabelecer parâmetros para alterações e propor novas conexões, a área técnica elaborou uma análise a fim de estabelecer as ligações de interesse para o modo bicicleta, e a partir desta análise elaborar propostas na Prefeitura Regional.

3.1. Avaliação urbanística atual da Prefeitura Regional do Jabaquara

A primeira etapa foi avaliar dados urbanísticos de uso do solo, circulação, integração modal, e outros dados complementares que permitam uma análise qualificada da região, como polos de atração de viagens, política de estacionamento, topografia, acidentes e demandas sociais.

A análise considerou que a identificação dos polos de atração de viagens evidencia a potencialidade de uso das estruturas ciclovias.

O detalhamento destes dados está consolidado no Capítulo II do relatório.

De acordo com o Guia de Planejamento Ciclo inclusivo do ITDP Brasil – Instituto de Desenvolvimento de Políticas de Transportes, a atratividade dos trajetos é um aspecto fundamental de atração dos usuários atuais e potenciais da infraestrutura ciclovias. Consideram-se pontos de interesse as centralidades, estações de transporte de média e alta capacidade, centros comerciais e empresariais, equipamentos culturais, esportivos, de educação, lazer, históricos ou naturais, e outros atrativos relevantes.

O quadro a seguir sintetiza a atratividade dos trajetos da rede de mobilidade por bicicleta.

Percurso atrativos	
Princípios	Impactos
Alta densidade de destinos	Os centros de bairro e os polos geradores de viagens devem estar diretamente ligados à rede ciclovias.
Segurança Pública	As vias pertencentes à rede ciclovias, em especial as rotas de maior importância, devem cumprir com requisitos mínimos em termos de segurança pública. As rotas cicláveis mais utilizadas devem passar por áreas onde haja suficiente controle visual e social

Tabela 8 Atratividade dos trajetos de uma rede de mobilidade por bicicleta. Fonte: ITDP Brasil (adaptação do manual “Ciclocidades: Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas”, publicado em 2011 pelo ITDP México).

O ITDP identifica ainda que “A linearidade e a coerência da rede são fundamentais para que ela seja facilmente compreendida por qualquer usuário, mesmo os que ainda não possuem o hábito de utilizar a bicicleta em suas viagens ou que não são moradores locais.”

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, a análise dos elementos urbanísticos permite sintetizar que a atratividade para o uso da bicicleta está localizada ao longo das centralidades lineares e polares e concentração de polos de atração de viagens.

Os dados de acidente também demonstram que as vias arteriais e coletoras, que fazem a conexão com as arteriais, são as que apresentam maior índice de acidentes tanto do modo bicicleta, quanto demais modais. Portanto, a intervenção de melhorias viárias e inserção de tratamento ciclovias permite a redução dos acidentes, garantindo maior segurança a todos os usuários da via.

3.2. Planos Urbanísticos

3.2.1 Plano Diretor Estratégico

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (lei 16.050/14) define a estratégia de ordenamento territorial, para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e equilibrado entre as várias visões existentes no Município sobre seu futuro.

O Plano Diretor estabelece o zoneamento, que é um instrumento utilizado para definir o uso e ocupação do solo e os índices urbanísticos. O Plano Diretor de 2014 define as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo, que se diferem por tipos de zonas que incidem em todo o território municipal. E as zonas foram organizadas conforme três tipos de territórios que se diferem, por um lado, pela perspectiva predominante de transformação, inclusive qualitativa, e por outro, pela perspectiva de preservação, conforme segue:

- a. Territórios de transformação: são áreas em que se objetiva a promoção do adensamento construtivo e populacional, das atividades econômicas e dos serviços públicos, a diversificação de atividades e a qualificação paisagística dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo.
- b. Territórios de qualificação: são áreas em que se objetiva a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação de usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes localidades que constituem estes territórios.
- c. Territórios de preservação: são áreas em que se objetiva a preservação de bairros consolidados de baixa e média densidades, de conjuntos urbanos específicos e territórios destinados à promoção de atividades econômicas sustentáveis conjugada com a preservação ambiental, além da preservação cultural.

3.2.1.1. Uso e Ocupação do Solo do Plano Diretor Estratégico na Prefeitura Regional

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, o Uso e Ocupação do Solo é previsto predominantemente Misto (ZMa- Zona Mista Ambiental, ZEIS 1e 4 – Zona Especial de Interesse Social), com eixos de Zona de Centralidade – ZC e porções de território Zona Eixo de Estruturação de Transformação Urbana - ZEU.

O eixo de Zona de Centralidade- ZC, é a Av. Santa Catarina, definido por porções do território localizadas fora dos eixos de estruturação da transformação urbana destinadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, em que se pretende promover majoritariamente os usos não residenciais, com densidades construtiva e demográfica médias e promover a qualificação paisagística dos espaços públicos. Portanto, o eixo acima citado é de potencial interesse de circulação, e em consonância com o Plano Diretor, devem ser estimulados os modos ativos e transporte coletivo.

As Avenidas Dr. Hugo Beolchi, Av. Eng Armando de Arruda Pereira e Av. Eng George Corbusier são eixos de Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana previstos como Zona de Transformação. A ZPDS (Zona de Preservação e Desenvolvimentos Sustentável de Zona Rural) é uma grande região próxima ao Parque Estadual Fontes do Ipiranga. A ZMa- Zona Mista Ambiental e ZEIS 1e 4 – Zona Especial de Interesse Social permeiam a parte interna dos Bairros além de trechos de ZMIS – Zona Mista de Interesse Social .

O mapa 14 ilustra o zoneamento previsto no Plano Diretor Estratégico de 2014.

3.2.2. Operação Urbana Consorciada Água Espreada

<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas/oucae/>

A Operação Urbana Consorciada Água Espreada foi criada pela Lei 13.260 de 28 de dezembro de 2001, parcialmente alterada pelas Leis 15.416/2011 e 16.975/2018 e regulamentada pelo decreto nº 53.364/2012.

Foi a primeira Operação Urbana a utilizar os dispositivos do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), portanto, a primeira Operação Urbana Consorciada aprovada.

O Plano Diretor Estratégico de 2014 recepcionou todas as Operações Urbanas vigentes, definindo a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) como o território de agregação dos projetos urbanos. A OUCAE corresponde a um dos trechos do Setor Orla Ferroviária e Fluvial da MEM, reafirmando a vocação da região para receber o incremento das densidades construtivas e demográficas e a implantação de atividades econômicas de abrangência metropolitana.

A OUCAE surge com o objetivo de promover a reestruturação da região que contempla parte da Marginal Pinheiros, Avenida Chucri Zaidan, Avenida Jornalista Roberto Marinho, assim como a área ao

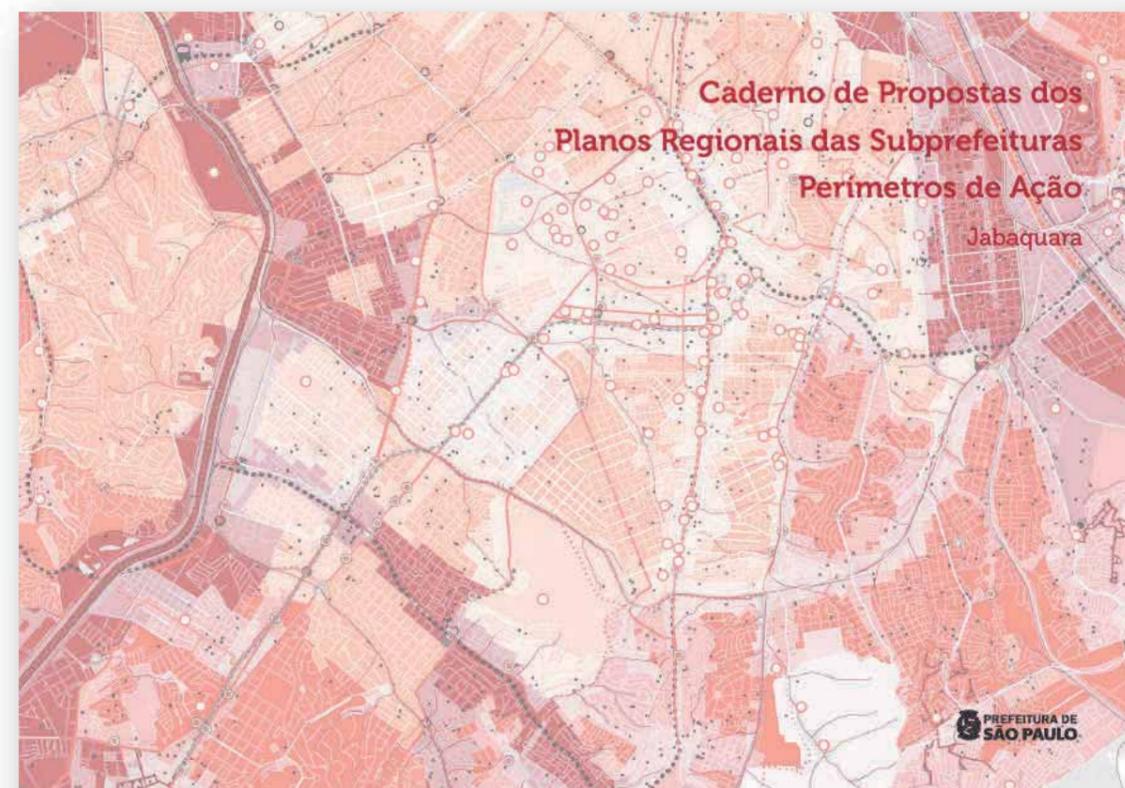
longo do córrego Jabaquara. Prevê intervenções como a abertura e extensão da Avenida Roberto Marinho até a Rodovia dos Imigrantes, propondo a criação de um parque linear ao longo do córrego Jabaquara (Via Parque), um novo sistema viário e o reassentamento de centenas de famílias em projetos de Habitação de Interesse Social na proximidade. ”

3.2.3. Plano Regional da Subprefeitura de Jabaquara

<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PA-JA.pdf>

Os Planos Regionais são instrumentos de planejamento e gestão da política urbana que têm como objetivo detalhar as diretrizes do Plano Diretor Estratégico no âmbito territorial de cada subprefeitura, articulando as políticas setoriais e complementando as questões urbanístico-ambientais em seus aspectos físicos e territoriais.

Os Planos Regionais podem indicar áreas com maior demanda por equipamentos sociais, áreas verdes e parques; propor melhores conexões entre as áreas da cidade, os equipamentos públicos e as ciclovias; propor intervenções nos espaços públicos, articulando-os aos equipamentos existentes e às ações públicas previstas no território; propor a qualificação de ruas e praças, criando melhores condições de circulação, acessibilidade, permanência e uso.



3.3. Classificação das ligações de interesse ciclovitário

A análise da infraestrutura ciclovitária, como já abordado anteriormente, não é um elemento isolado, estabelecendo relação com outros aspectos, como a hierarquia da via, as características de tráfego, a acessibilidade ao uso do solo de interesse regional. Portanto, é importante estabelecer uma classificação de ligações de interesse, a fim de poder estabelecer parâmetros, assim como hierarquizar o sistema viário de atração para o modo bicicleta. Dentre as abordagens técnicas utilizadas, a classificação elaborada pelo Departamento de Transportes de Minnesota – MN/DOT (2007), no Manual de Projetos de Rotas Cicláveis, traz importantes definições para a classificação das estruturas.

Com base nesta abordagem, e adotando os elementos urbanísticos citados anteriormente, a equipe técnica elaborou a seguinte classificação das ligações de interesse para o modo bicicleta.

Classificação (significância)	Função	Atributos
Ligação primária	Correspondem a conexões radiais ou perimetrais que conectam duas ou mais regiões, ou centro da cidade. Conectam os principais centros de serviço, comércio, indústrias, moradia e lazer, oferecendo cobertura dentro e entre cidades.	Oferece conexões através de rotas mais diretas, número limitado de paradas por quilômetro.
Ligações intermediárias	Correspondem a conexões que atendam um determinado eixo conectando polos geradores, bairros ou conectando ligações primárias. Áreas comerciais e de serviço de médio porte são os principais destinos. Oferece conexões entre moradias e as escolas e parques. O serviço de transporte público deve estar próximo às rotas locais.	Acesso aos destinos-chave como bibliotecas, escolas e centros de comércio e serviços. Consistem frequentemente em vias coletoras e de velocidade moderada.
Ligações de acesso	Conectam ligações intermediárias entre si, ou entre intermediárias e primárias, preferencialmente em vias que existam ou tenham previstos atrativos de interesse local. Este tipo de rota fornece conexões interbairros.	Acesso aos destinos-chave como bibliotecas, escolas e centros de emprego. Consistem frequentemente em vias locais e de tráfego veicular reduzido e de baixa velocidade.

Tabela 9: Ligações de interesse ciclovitário

3.3.1. Ligações de interesse na Prefeitura Regional do Jabaquara

A partir das definições acima descritas, e com base nas características atuais e zoneamento previsto no Plano Diretor Estratégico, foram definidas as seguintes ligações:

- a. Ligações primárias na Prefeitura Regional
- Av. Eng. Armando de Arruda Pereira / Av. Conceição
 - Av. Dr. Hugo Beolchi
 - Av. Eng. George Corbusier
 - Rodovia dos Imigrantes
 - Av. Santa Catarina
 - Rua Cidade de Bagdá / Rua Conde de Moreira Lima
 - Rua Djalma Pereira Franco e conexões.
 - Av. dos Bandeirantes / Tancredo Neves
 - Viaduto Jabaquara/ Av. Jabaquara
 - Rua dos Comerciantes/ Rua General Manuel Vargas e Rua Getúlio Vargas Filho
 - Av. Jornalista Roberto Marinho e conexões
 - Av. Santo Afonso
 - Av. Pedro Bueno

Ligações primárias importantes por proximidade a rede do Jabaquara:

- Av. Miguel Estéfano
- Av. Cupecê
- Av. Vereador João de Luca
- Av. Washington Luís
- Rua Pirandello

As vias acima indicadas são fundamentais para a conexão entre regiões. A Av. Eng. Armando de Arruda Pereira é um importante eixo perimetral da região, que garante a ligação entre as Prefeituras Regionais do Jabaquara e Cidade Ademar demandando a implantação de infraestrutura ciclovitária em toda a sua extensão. A Av. Hugo Beolchi / Eng. George Corbusier, também um importante eixo perimetral da região, corta a prefeitura regional e pode ser parte de uma ligação intermunicipal com a Av. Cupecê.

b. Ligações intermediárias serão as seguintes:

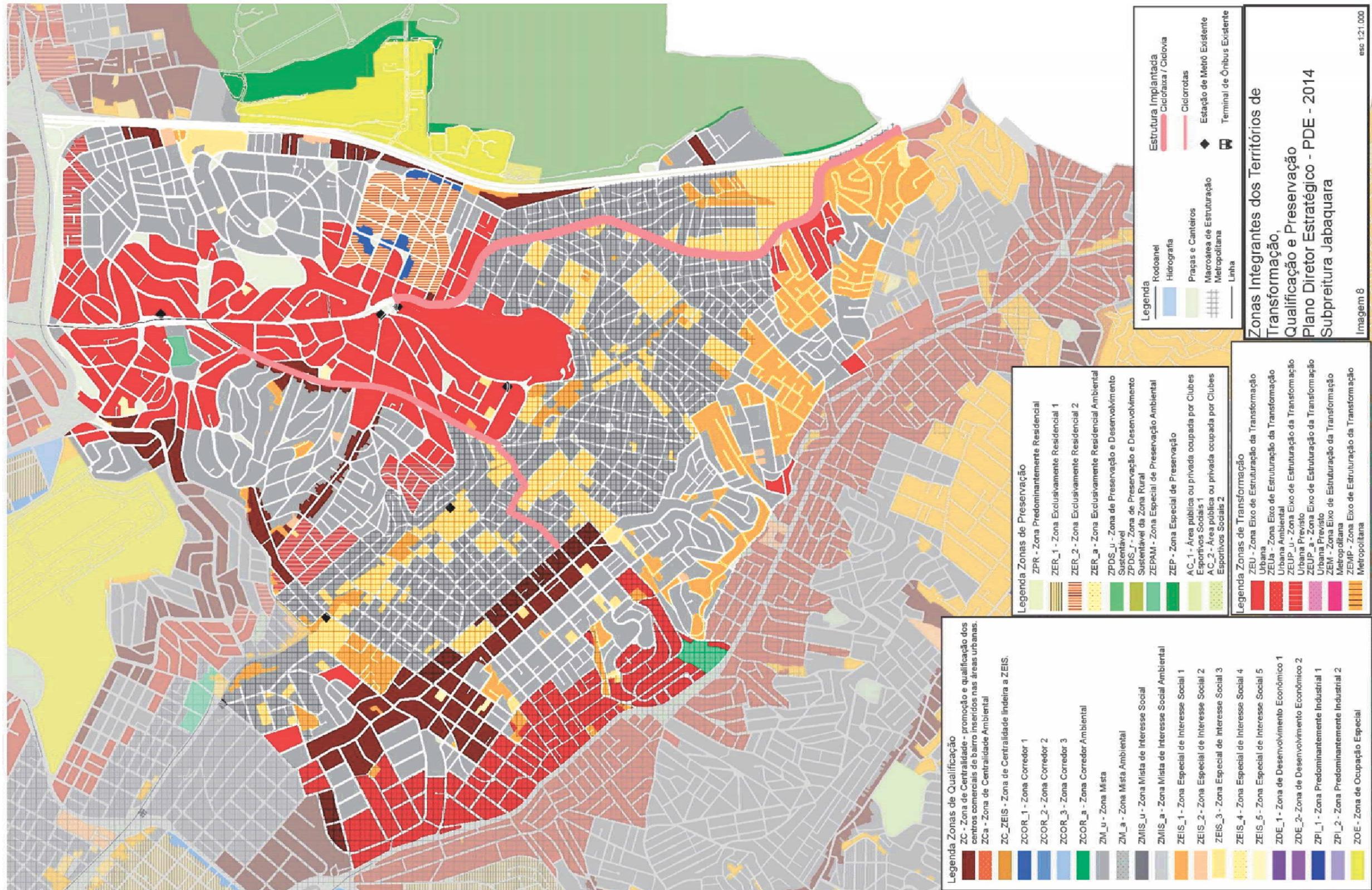
- Av. Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro
- Rua das Guassatungas
- Rua Francisco Solimena
- Av. Rodrigues Montemor
- Rua dos Marapés / Rua Luisa Alves / Av. Benigno Carrera
- Rua Rosália de Castro
- Av. General Daltro Filho
- Rua Hildebrando Siqueira
- Estrada Antiga do Mar
- Rua Adelino Fontoura / Rua Octavio Teixeira Mendes Sobrinho / Rua Belmiro Zanetti Esteves
- Rua Genaro de Carvalho
- Rua Frederico de Albuquerque / Rua Virgilio Lemos
- Rua dos Jequitibás / rua dos Buritis / Ruas das Cajeranas
- Rua Apacês / Rua Cocais / Rua Alba / Rua das Aroeiras / Travessa Florêncio Capri

- Rua Monsenhor Pereira / Av. Luis da Rocha Miranda / Rua dos Curupias
- Av. Diederichsen / Av.do Café.
- Rua Cundururu / Rua Bícudo de Brito / Av. Agua Funda
- Av. Leonardo da Vinci / Rua Ouricana/ Rua Ribeiro de Brito / Rua Guamiuma
- Rua Tamoios / Av. João Pedro Cardoso / Av. Dr. Lino de Morais Leme

As ligações intermediárias atendem as centralidades e locais de interesse de circulação na Prefeitura Regional. Não somente complementam as ligações primárias, como também potencializam e incentivam o uso do modal, permitindo uma acessibilidade mais ampla nos bairros.

As ligações de acesso devem estar relacionadas aos planos e projetos de bairro previstos na região, pois complementam as ligações primárias e secundárias, atendendo uma acessibilidade local para todos os usuários da região.

O mapa 14 ilustra as ligações de interesse cicloviário na respectiva Prefeitura Regional.



Mapa 15 – Ligações de Interesse Ciclovitário



3.4. Vias de utilização cicloviária

A Prefeitura Regional do Jabaquara apresenta, conforme detalhado anteriormente, intervenções no território que possibilitam a ampliação da infraestrutura cicloviária. A fim de coletar mais dados para a definição das ligações de interesse Cicloviário, CET buscou dados externos a fim de obter informações complementares sobre vias utilizadas por ciclistas.

Uma das ferramentas disponíveis é o aplicativo americano STRAVA, que pode ser utilizado para o registro de atividades, como corrida, caminhada ou ciclismo ou mesmo aventuras ao ar livre. O aplicativo permite medir o desempenho ao longo do período da atividade e possibilita compartilhar o registro, sendo que o Brasil é o terceiro país com o maior número de usuários do aplicativo. Mesmo considerando que grande parte da população não disponibiliza de celular compatível com o aplicativo, podemos utilizar como referencial para uma análise geral das vias de maior utilização por ciclistas.

Através dos dados recebidos através do uso do aplicativo, o STRAVA divulgou uma versão de seu mapa de calor, montado a partir das informações de seus usuários, que usa um sistema intuitivo de brilho para mostrar as zonas com maior movimentação. Os números utilizados para montar o mapa de calor do Strava incluem ainda três trilhões de coordenadas geográficas, 27 bilhões de quilômetros percorridos e mais de 200 mil horas de uso do programa, e é atualizado mensalmente (fonte: www.strava.com/heatmap#8.29/-46.59564/-2416789/hot/all).

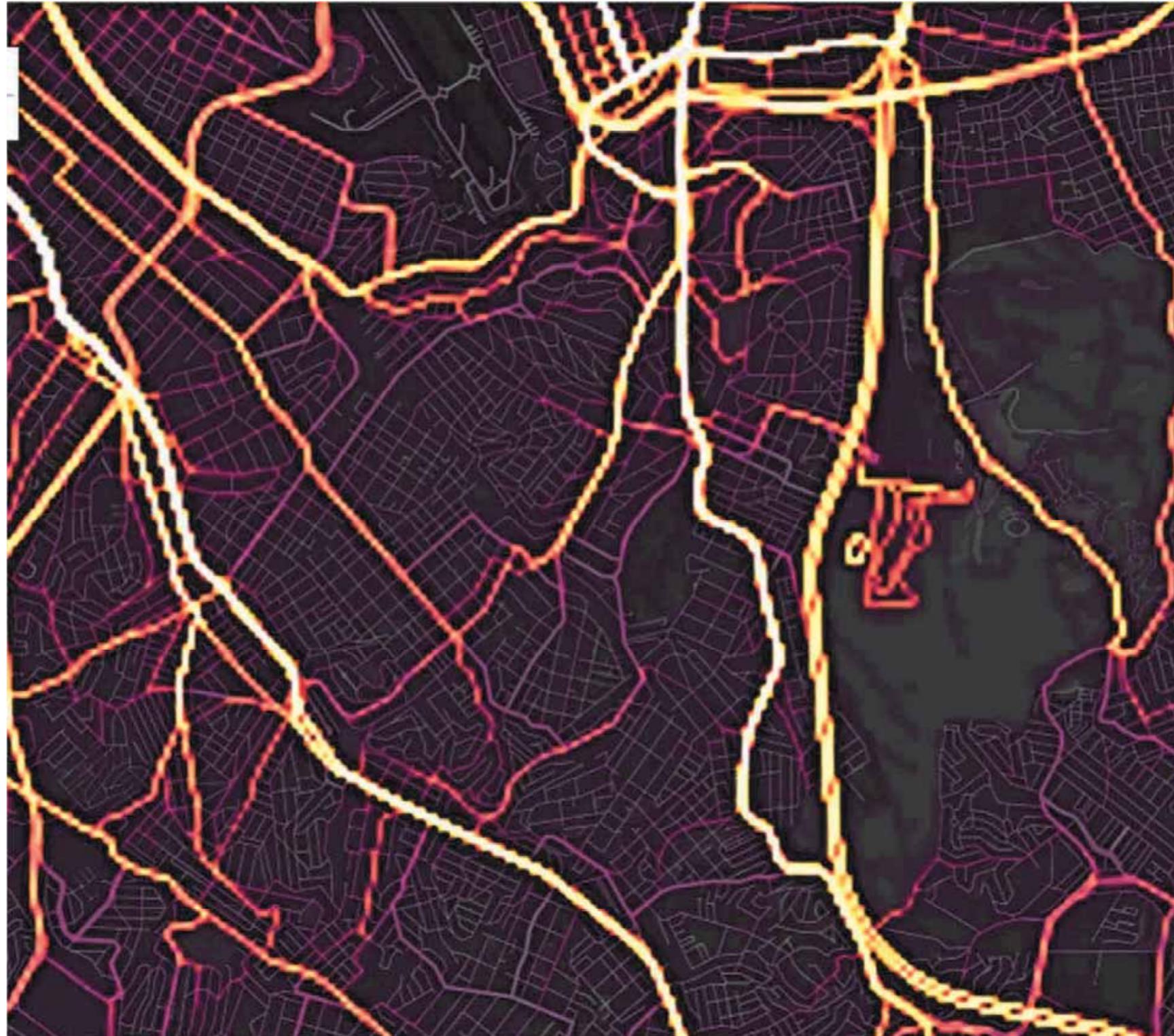
Na Prefeitura Regional do Jabaquara , o mapa de calor indica o maior volume de viagens em vias arteriais e coletoras, destacando-se as seguintes vias:

- Av. Eng. Armando de Arruda Pereira / Av. Conceição
- Av. Dr. Hugo Beolchi
- Av. Eng. George Corbusier
- Rodovia dos Imigrantes
- Av. Santa Catarina
- Rua Cidade de Bagdá / Rua Conde de Moreira Lima
- Rua Djalma Pereira Franco e conexões.
- Av. dos Bandeirantes / Tancredo Neves
- Viaduto Jabaquara/ Av. Jabaquara
- Rua dos Comerciantes/ Rua General Manuel Vargas e Rua Getúlio Vargas Filho
- Av. Jornalista Roberto Marinho e conexões
- Av. Santo Afonso
- Av. Pedro Bueno

Outras vias aparecem com menor intensidade, possivelmente por se tratarem de vias de ligação entre as principais vias indicadas.

A figura a seguir mostra o mapa de calor do STRAVA na região da Prefeitura Regional do Jabaquara

Mapa 16: mapa de calor das viagens de bicicleta da subprefeitura Jabaquara, acessado em 22/04/2019 (fonte: <https://www.strava.com/heatmap#13.47/-46.44654/-23.49492/hot/ride>)



3.5. Viabilidade de Implantação das Ligações Ciclovias

Na Prefeitura Regional do Jabaquara, as ligações ciclovias indicam os eixos de atração para a mobilidade por bicicleta. Entretanto, para a implantação de infraestrutura no local, é necessária uma análise mais completa, considerando as características físicas da via e de circulação.

Dos estudos já realizados, assim como análises de projetos, foram identificadas viabilidade de implantação de algumas estruturas, com a execução de obras e outras ações de forma a minimizar impactos e ampliar a segurança dos modos que circulam na via. Em outras vias, é necessária uma avaliação qualificada, podendo envolver intervenções de maior impacto, como desapropriações e mudanças de circulação viária. Portanto, a partir da definição das ligações ciclovias foi realizada uma análise de viabilidade, para orientar a escolha das intervenções a serem executadas, a fim de ampliar a conectividade da Rede Ciclovias existente.

Das ligações primárias, a da Av. Dr. Hugo Beolchi é viável, precisando da realização de estreitamento das faixas de rolamento existentes, sem redução da capacidade viária, garantindo assim uma das principais estruturas da região, que fará a ligação entre as Prefeituras Regionais de Vila Mariana e Jabaquara.

As demais ligações, Intermediárias e de Acesso, entre elas a da Av. Santa Catarina, necessita de estudos mais detalhados para a sua validação.

O mapa 16 ilustra as vias analisadas e a viabilidade de implantação.

3.6. Melhoramentos Ciclovias - adequação de trajetos e criação de conexões ciclovias

Os estudos anteriores apresentaram uma análise urbanística e de circulação na Prefeitura Regional do Jabaquara, indicando fatores favoráveis e de atratividade para ampliar a segurança e o uso da bicicleta como meio de transporte, em acordo com o Plano Diretor Estratégico do Município.

A partir da análise dos estudos, a proposta é de indicar melhorias que possam qualificar a Rede Ciclovias na região. Portanto, foram identificados no estudo necessidades de readequação e ampliação de estruturas, possibilitando integrar as estruturas existentes e ampliando a potencialidade da integração modal.

Em relação à rede implantada, foram identificadas as seguintes alterações para qualificar a estrutura ciclovias:

a. Manutenção das estruturas ciclovias existentes

A manutenção da estrutura ciclovias é fundamental para circulação segura dos ciclistas. Portanto, nas vias que foram analisadas como adequadas para as estruturas ciclovias existentes, elaborou-se uma avaliação qualificada dos aspectos necessários para a manutenção das estruturas. Foram considerados os elementos de sinalização ciclovias, abrangendo a sinalização horizontal, vertical e semaforica, a fim de permitir planejar visão das condições existentes. O detalhamento destas estruturas será abordado no capítulo 4.

b. Adequação de estruturas na mesma via

A proposta de adequação de estruturas na mesma via visa ampliar a segurança e condições de circulação, ampliando a conectividade e a interação com o uso do solo lindeiro. O detalhamento destas estruturas será abordado no capítulo 5.

c. Criação de conexões ciclovias

A proposta de criar conexões ciclovias visa à ampliação da conectividade da rede existente e com as estações de trem e terminais de ônibus. Desta forma, foram analisadas as estruturas existentes, já com as propostas de readequação, e foram propostas conexões a fim de potencializar o uso das estruturas ciclovias.

d. Remanejamento de estruturas ciclovias

A proposta de remanejamento visa a alteração de estruturas a fim de potencializar seu uso, em locais de maior atratividade para a circulação de bicicletas. O detalhamento destas estruturas será abordado no capítulo 7.

O Mapa 17 ilustra as propostas de adequação de trajetos, as necessidades de manutenção e a criação de conexões ciclovias.





Subprefeitura Jabaquara

IV: Manutenção das Estruturas Ciclovias Existentes

4. Manutenção das estruturas cicloviárias existentes

Na análise de Rede Cicloviária elaborada na subprefeitura Jabaquara, foram identificadas estruturas cicloviárias com necessidade de manutenção viária. A análise considerou os aspectos de sinalização cicloviária, indicando também correções em pavimento que, apesar de não serem da competência da CET, foi considerado, pois interferem na condição de circulação do ciclista.

Segue abaixo o mapa do resultado da análise das estruturas na região, com a indicação em laranja, das vias estudadas para manutenção.



Mapa 19: Mapa de melhoramentos cicloviários da subprefeitura Jabaquara

4.1. Análise da manutenção de estrutura cicloviária existente

Para avaliação da necessidade de manutenção da infraestrutura cicloviária foi utilizado o relatório 'Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo', elaborado pela Organização Não Governamental denominada Ciclocidade. O relatório desta análise está publicado na página da organização <https://www.ciclocidade.org.br>

Estes resultados possibilitaram a elaboração de uma listagem de priorização de manutenção.

'O questionário foi elaborado com 24 questões, sendo que foram aplicadas de acordo com a tipologia da infraestrutura. Cada estrutura foi separada por sua tipologia, seccionada por via e por Subprefeitura.

Foram utilizadas 19 questões para ciclovias e ciclofaixas, 14 para ciclorrotas, 18 para calçadas compartilhadas e 13 para calçadas compartilhadas.' (Fonte: Relatório Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo).

4.1.1. Tabela de Avaliação

Segue abaixo a tabela de 'Notas Ideciclo SP' atribuídas à infraestrutura cicloviária existente na subprefeitura Jabaquara.

nome_estrutura	tipologia	Classificação Viária	extensao_m	endereco	velocidade	semáforo_nota	iluminacao_nota	confinamento_nota	tipologia_nota	protecao_nota	velocidade_elem_nota	cruzamentos_nota	cruzamentos_geom_nota	largura_nota	pintura_padrao_nota	pintura_manutencao_nota	pictogramas_nota	pavimento_tipo_nota	pavimento_conserv_nota	tracado_nota	obstaculos_nota	sombra_nota	sit_risco_nota	sh_vertical_nota	bidirecionalidade_nota	Nota do trecho	Fator de contribuição (nota geral x km)
CICLOFAIXA JUPATIS	CICLOFAIXA	Coletora	286	R JUPATIS	30	7,5	7,5	10	10	3,3	0	2,5	10	5	10	7,5	7,5	10	7,5	6,6	10	2,5	0,00	5	10	6,32	1,81
CICLOFAIXA JUPATIS	CICLOFAIXA	Local	96	R OCTAVIO T. MENDES SOBRINHO	30	0	5	10	10	6,6	0	8,334	0	7,5	10	7,5	7,5	10	7,5	10	7,5	7,5	0,00	10	10	7,05	0,68
CICLOFAIXA JUPATIS	CICLOFAIXA	Local	242	R BELMIRO ZANETTI ESTEVES	30	5	7,5	10	10	10	0	3,334	6,6	5	10	10	10	10	10	10	7,5	2,5	5,87	5	10	7,4	1,79
CICLOFAIXA JUPATIS	CICLOFAIXA	Local	179	R CAMILO CARRERA	30	5	7,5	10	10	3,3	0	3,334	6,6	5	10	7,5	7,5	10	7,5	10	7,5	7,5	0,00	10	10	6,81	1,22
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	CICLOFAIXA	Coletora	1460	AV ENG GEORGE CORBISIER	50	5	7,5	10	0	6,6	5	4,5	6,6	2,5	10	7,5	7,5	10	7,5	10	10	5	7,95	10	10	7,1	10,37
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	CICLOFAIXA	Coletora	41	AV ENG GEORGE CORBISIER	50	0	5	7,5	0	6,6	0	5	0	7,5	10	2,5	7,5	10	10	10	10	2,5	0,00		10	5,73	0,23
CICLOFAIXA GEORGE CORBISIER	CICLOFAIXA	Coletora	99	AV ENG GEORGE CORBISIER	50	0	5	10	0	6,6	0	10	0	5	10	5	7,5	10	10	10	10	7,5	0,00	5	10	6,27	0,62
CICLOFAIXA ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA	CICLOFAIXA	Arterial	3464	AV ENG ARMANDO DE ARRUDA PEREIRA	50	5	7,5	5	0	10	5	5	6,6	2,5	10	7,5	7,5	10	7,5	10	7,5	5	8,85	2,5	10	6,79	23,52
CICLOVIA EXPOSIÇÕES IMIGRANTES	CICLOVIA	Coletora	234	VIAD MATEUS TORLONI	40		2,5	10	10	0	10	7,5	0	7,5	10	5	0	10	7,5	10	10	0	10,00	5	10	6,62	1,55
CICLOVIA EXPOSIÇÕES IMIGRANTES	CICLOFAIXA	Coletora	119	R GETULIO VARGAS FILHO	40		7,5	10	10	0	5	10	3,3	7,5	10	2,5	0	10	7,5	10	10	0	1,60	10	10	6,32	0,75

Tabela 10: Tabela Ideciclo SP – Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo - Ciclocidade

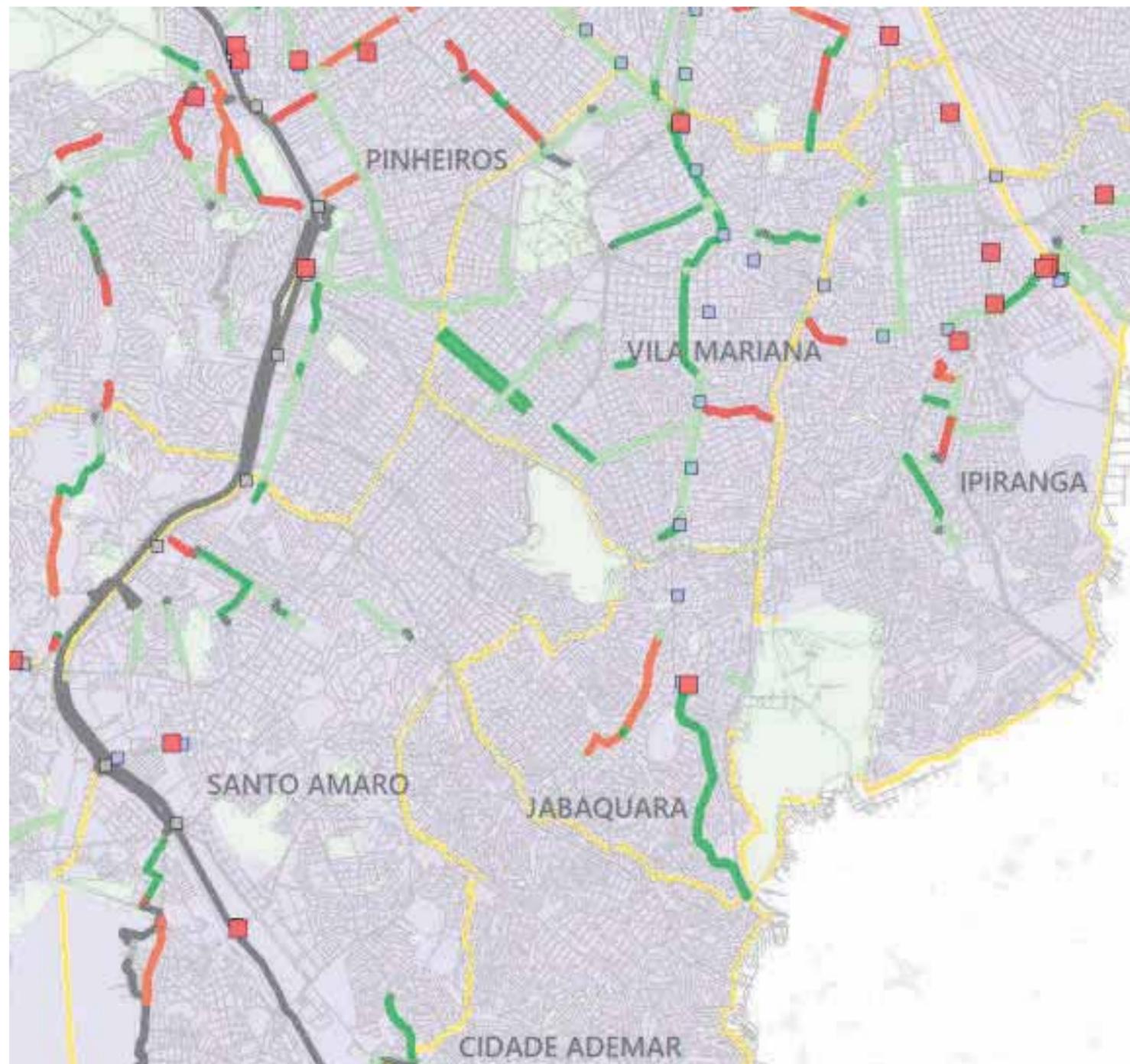
4.1.2. Mapas de Avaliação

Dentre as questões avaliadas contidas no relatório, foram selecionadas as relacionadas à manutenção das infraestruturas cicloviárias implantadas na subprefeitura:

- Sinalização dos Cruzamentos – Travessia rodocicloviária
- Geometria dos cruzamentos cicloviários
- Manutenção da pintura
- Conservação do pavimento
- Elementos de separação e segregação
- Avaliação dos Semáforos
- Sinalização vertical

4.1.2.1. Sinalização dos Cruzamentos

Travessia Rodociclovitária

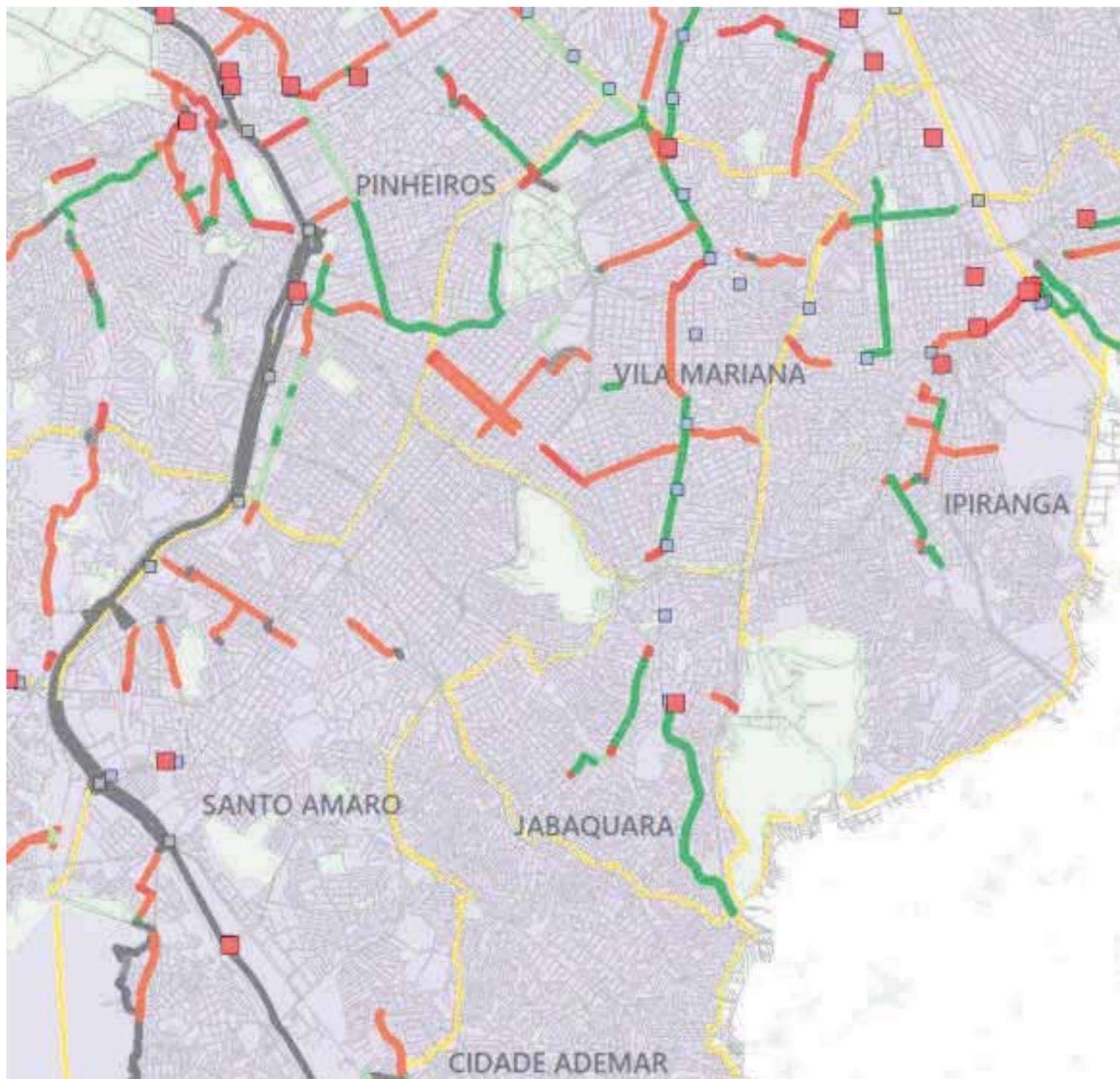


Sinalização dos cruzamentos (travessias rodociclovitárias)

- Regular estado da pintura nos cruzamentos
- Péssimo estado da pintura nos cruzamentos ou não há
- Ótimo estado da pintura nos cruzamentos
- Não há cruzamentos no trecho analisado
- Bom estado da pintura nos cruzamentos
- Estrutura não existe

Mapa 20: Sinalização dos Cruzamentos - Travessia Rodociclovitária –
Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura ciclovitária de São Paulo - Ciclocidade

4.1.2.2. Geometria dos Cruzamentos Ciclovitários

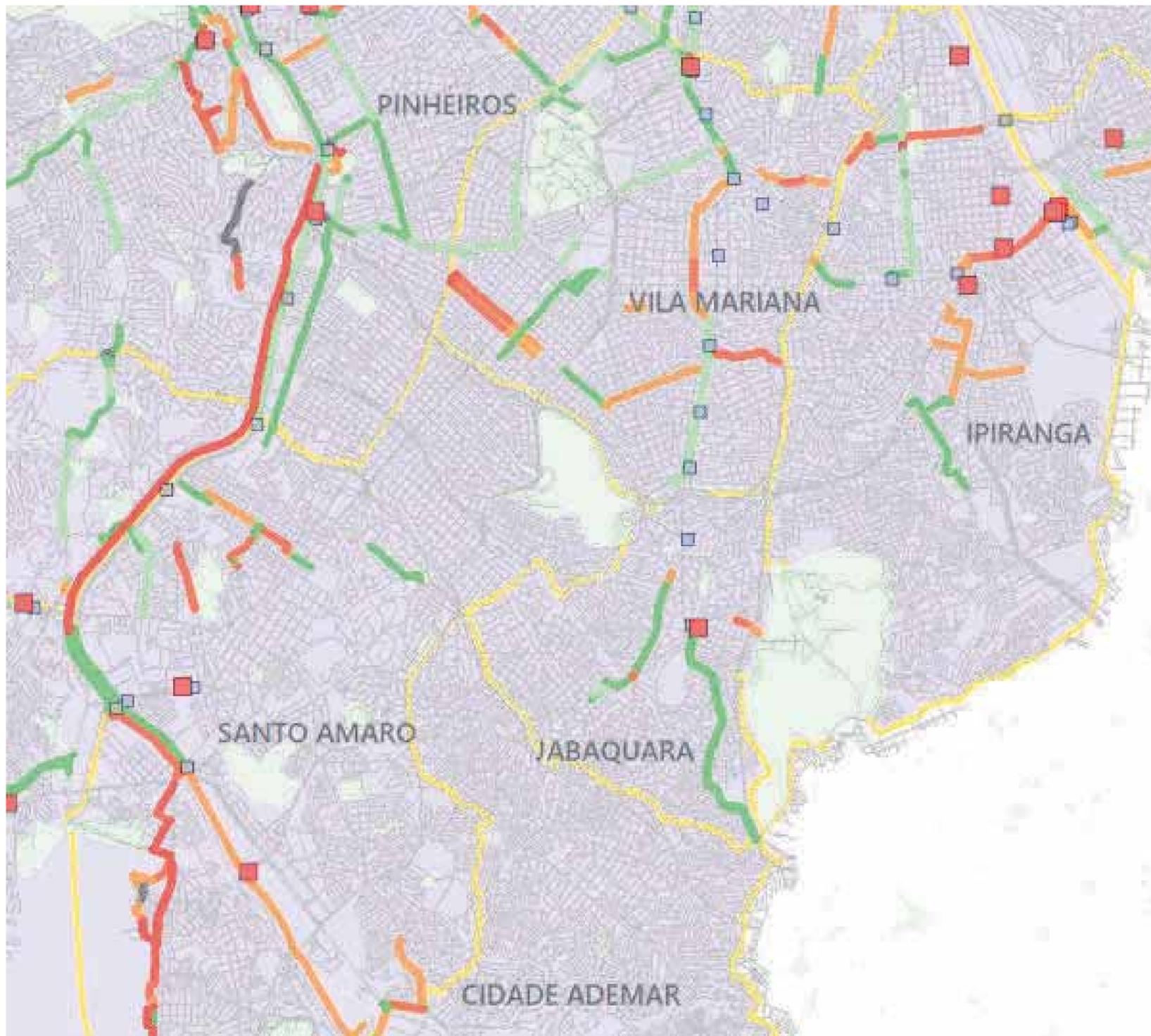


Geometria dos cruzamentos ciclovitários

- Sim. Desenho da via obriga veículos a reduzirem velocidade no cruzamento
- Não. Ciclista deve reduzir a velocidade, mesmo que tenha preferência
- Não há tratamento físico ou sinalização nas travessias. Ciclista deve parar
- Não há cruzamentos no trecho analisado
- Médio. Não há intervenções físicas, porém não há conflito na circulação
- Estrutura não existe

Mapa 21: Geometria dos Cruzamentos Ciclovitários –
Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura ciclovitária de São Paulo - Ciclocidade

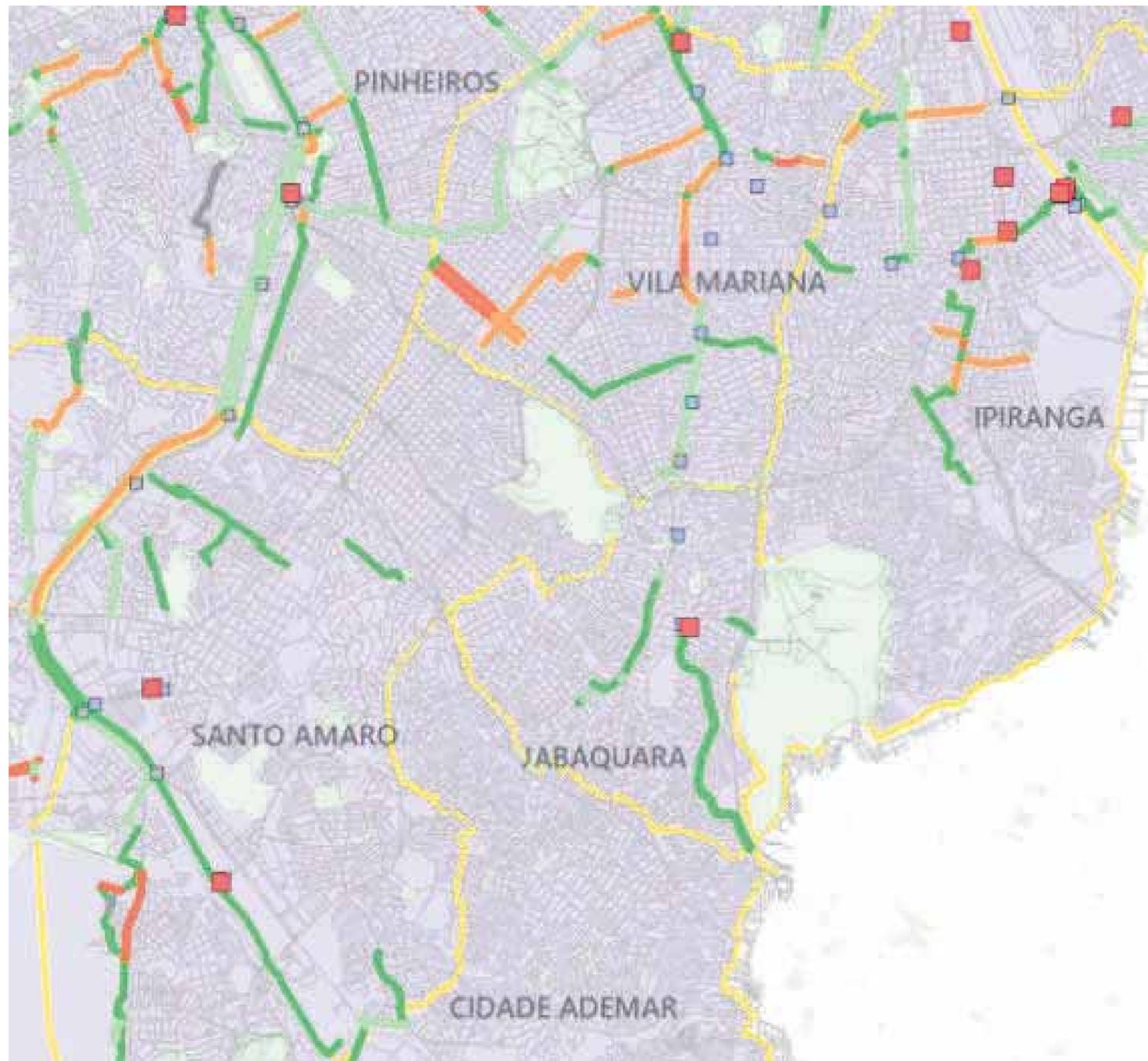
4.1.2.3. Manutenção da pintura



- Manutenção da pintura cicloviária**
- Tinta perfeita, com aparência de nova, bem visível.
 - Não há pintura de sinalização ou há apenas rastros de uma pintura anterior
 - A pintura está muito falha e asfalto embaixo começa a aparecer
 - A pintura está falha em diversos pontos
 - A pintura está boa, mas apagada em alguns pontos
 - Estrutura não existente

Mapa 22: Manutenção da pintura –
Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo - Ciclocidade

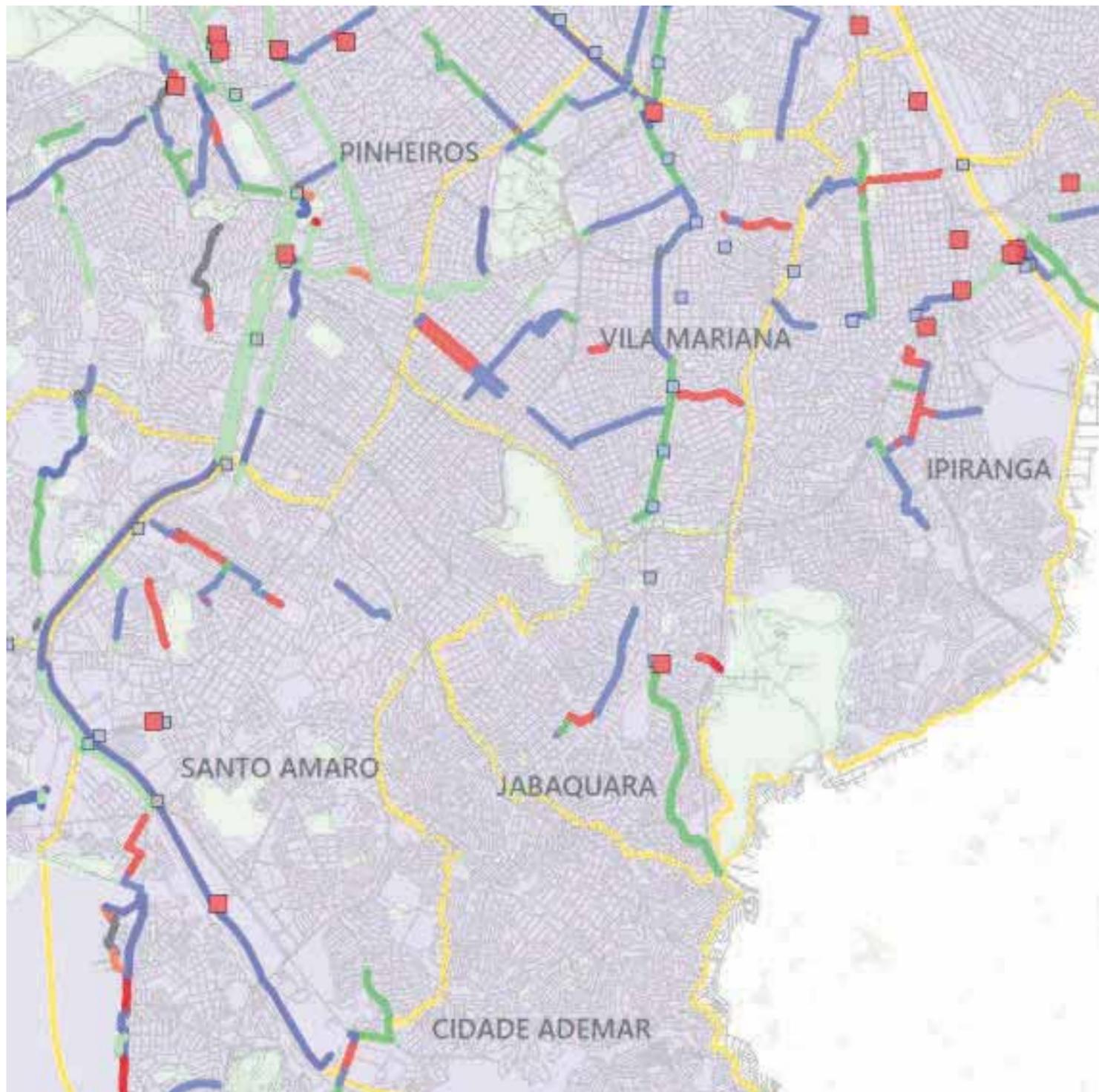
4.1.2.4. Conservação do pavimento



- Conservação do pavimento da estrutura cicloviária
- Em perfeito estado
 - Completamente destruído ou esburacado. Necessário desmontar da bicicleta
 - Com pequenas imperfeições
 - Com irregularidades que demandam desvio para utilização
 - Com falhas a ponto de ser necessário frear ou colocar o pé no chão para seguir
 - Estrutura não existe

Mapa 23: Conservação do pavimento -
Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo - Ciclocidade

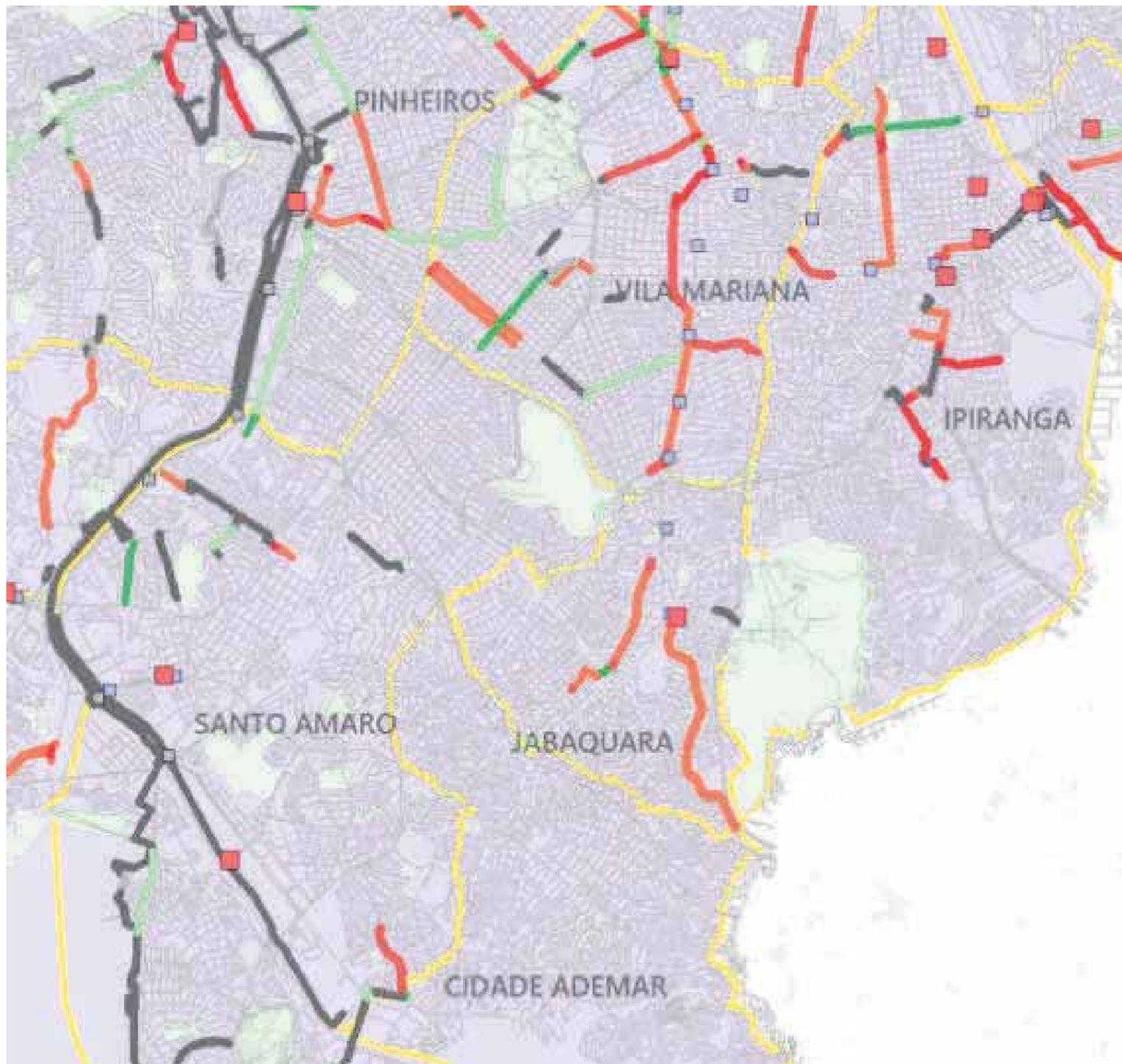
4.1.2.5. Elementos de separação e segregação



- Avaliação dos elementos de separação**
- Ciclovias: Ruim. A proteção é frágil ou está bastante danificada.
 - Ciclovias: Médio. Há trechos sem proteção ou com elementos danificados.
 - Ciclovias: Boas condições, sem trechos desprotegidos.
 - Ciclofaixas: Ruim. Mais da metade sem tachões ou outros limitadores físicos.
 - Ciclofaixas: Péssimo. Não há separadores físicos.
 - Ciclofaixas: Médio. Mais da metade com tachões ou outros limitadores físicos.
 - Ciclofaixas: Boas condições de tachões, tachas e balizadores.
 - Calçadas Partilhadas: Média. Poucos trechos sem pintura.
 - Calçadas partilhadas: Sinalização bastante danificada, quase sem caracterização.
 - Calçadas partilhadas: Boa sinalização de separação, assim como demais elementos.
 - Não se aplica

Mapa 24: Elementos de separação e segregação-
 Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo - Ciclocidade

4.1.2.6. Avaliação dos Semáforos

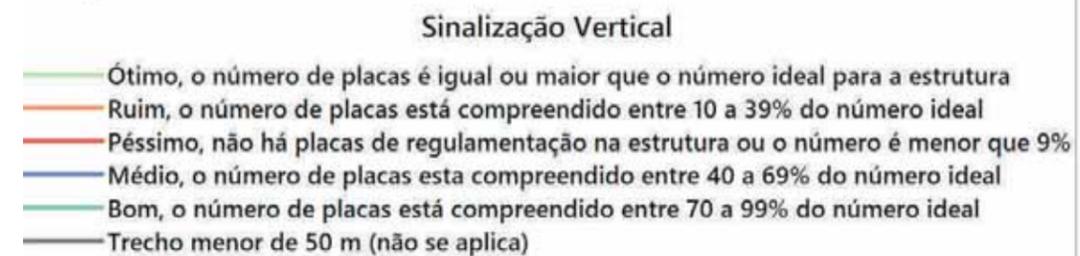
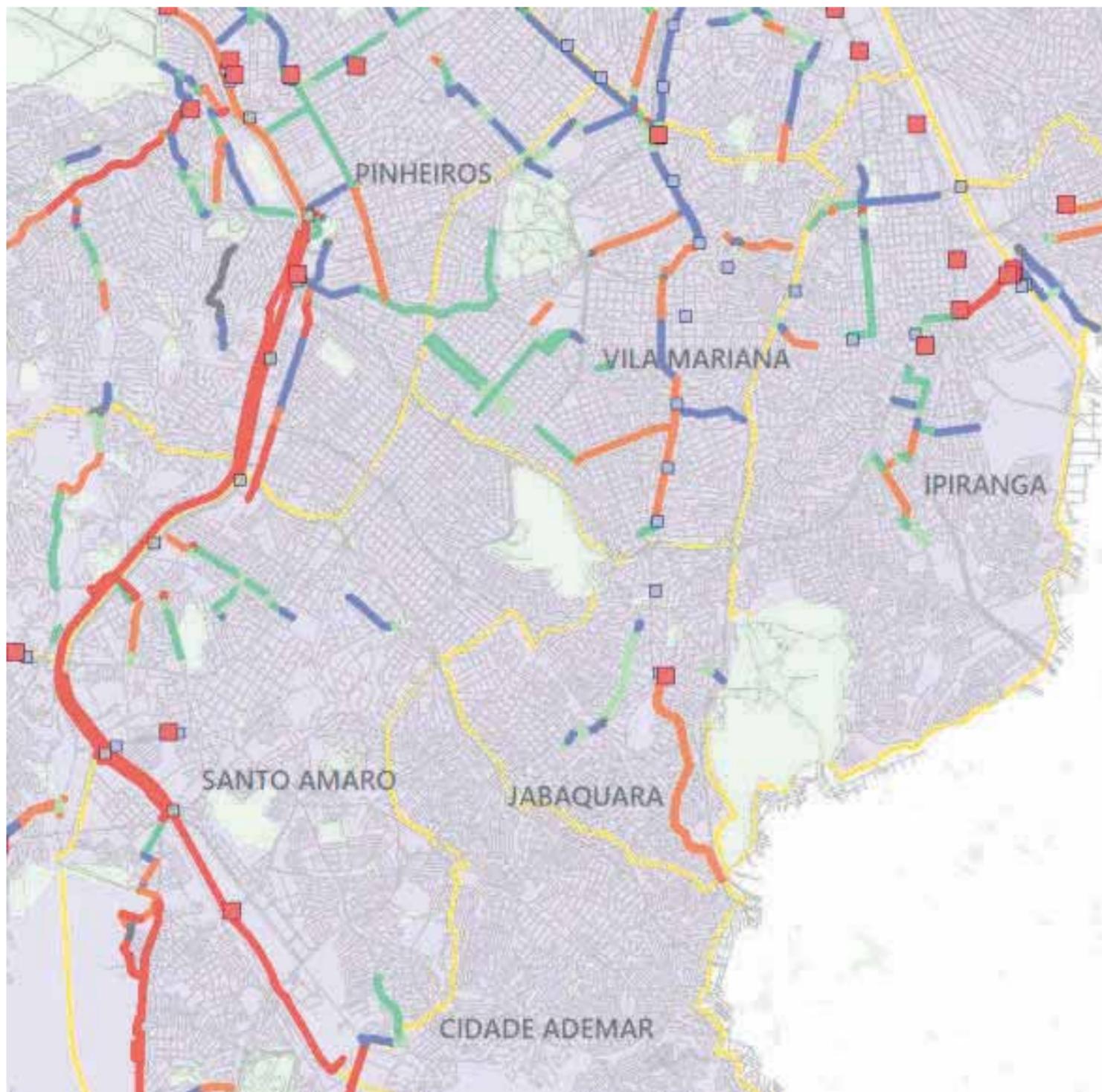


- Estações de transporte coletivo**
- Estações e terminais com bicicletários
 - Estações Metrô
 - Estações CPTM
- Avaliação dos semáforos**
- Semáforos que existem não consideram a circulação de ciclistas
 - Semáforos específicos para ciclistas, mas conflitam o dos motorizados
 - Semáforos específicos para ciclistas, com prioridade sobre modais motorizados
 - Não há semáforos para ciclistas. Ciclista segue no mesmo sentido dos veículos
 - Não há semáforos no trecho analisado
 - Ciclista usa o semáforo de pedestres
 - Estrutura não existe

Mapa 25: Avaliação dos Semáforos

Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura ciclovária de São Paulo - Ciclocidade

4.1.2.7. Sinalização Vertical



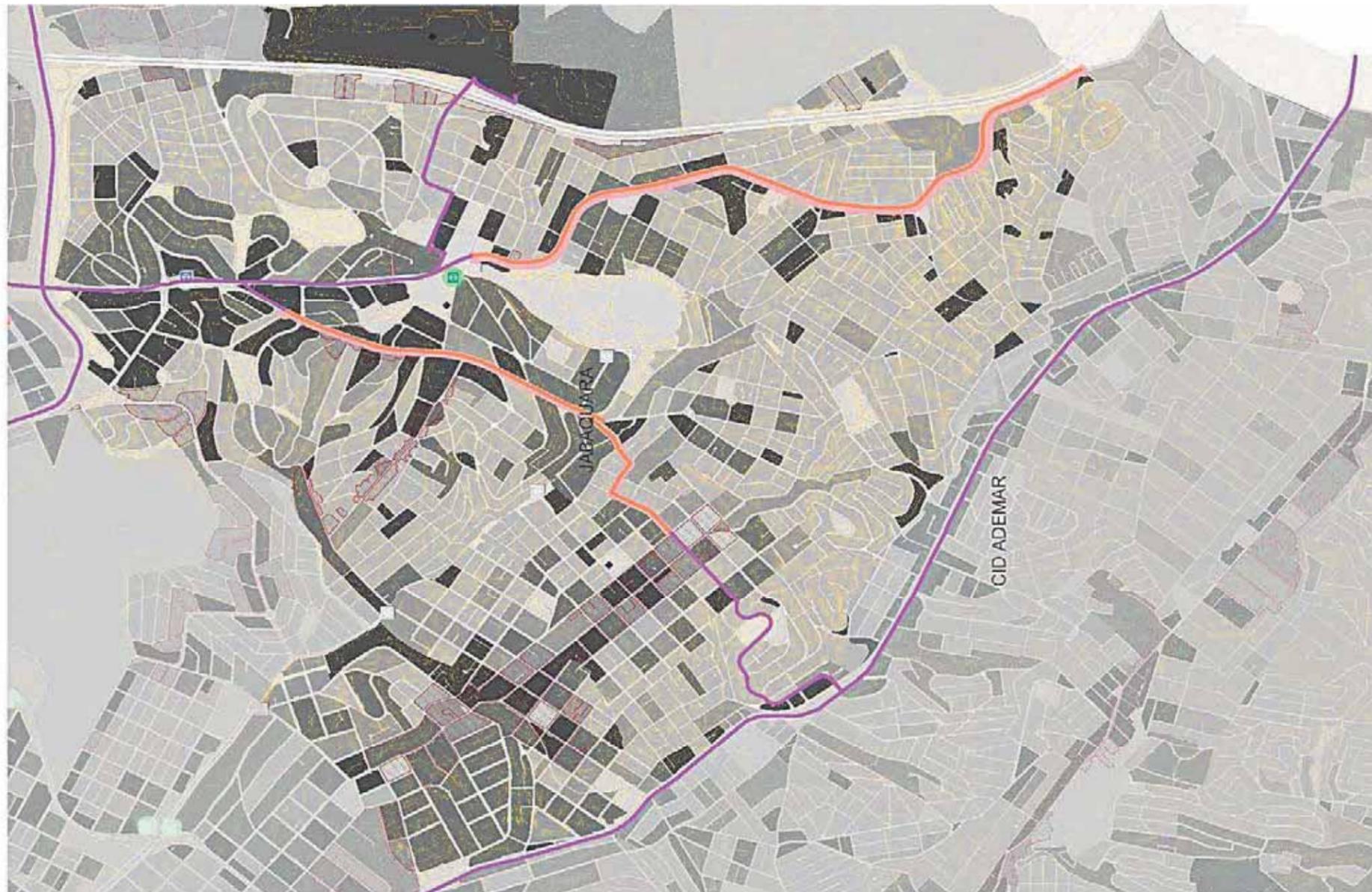
Mapa 26: Sinalização Vertical –
Fonte : Auditoria Cidadã da estrutura ciclovária de São Paulo - Ciclocidade

Subprefeitura do Jabaquara
V: Conexão Intermodal e entre Estruturas

5. Conexão entre estruturas cicloviárias existentes e conexão intermodal

Na análise de Rede Cicloviária elaborada na Subprefeitura do Jabaquara, foram identificadas estruturas cicloviárias que devem ser conectadas para possibilitar a conexão à outras Subprefeituras e

outros municípios. Segue abaixo o mapa do resultado da análise das estruturas na região, com a indicação em roxo das propostas de conexões.



Mapa 27: Mapa de melhoramentos cicloviários da Subprefeitura do Jabaquara

5.1. Proposta de conexões cicloviárias

Tendo em vista a rede básica de infraestruturas cicloviárias implantadas é primordial a implantação de conexões na região de Campo Limpo. Em princípio são duas as conexões que interligarão os principais polos gerados de viagem ciclística da região da subprefeitura, a saber

5.1.1. Conexão 1: Avenidas Av. Dr. Hugo Beolchi – A. Eng. Armando Arruda Pereira – Eng. George Corbusier

Prolonga a estrutura cicloviária existente na avenida Jabaquara e consolida a ligação entre as estruturas cicloviárias existentes na Av. Eng. Armando Arruda Pereira e Eng. George Corbusier. Possibilita a conexão entre as Subprefeituras de Cidade Ademar e Vila Mariana.

A implantação de estrutura cicloviária tem grande importância estratégica e também é fundamental para a segurança de trânsito da Subprefeitura. Este trecho é um dos mais violentos entre suas principais vias com um total de 48 mortes entre os anos de 2.009 e 2.017 sendo que destas 3 são de ciclistas.

A estrutura está incluída no Programa de Ampliação e Implantação de Conexões da Rede Cicloviária.

Para melhor visualização da intervenção de conexão entre estruturas existentes na área da Subprefeitura, segue o mapa com destaque na marcação amarela.



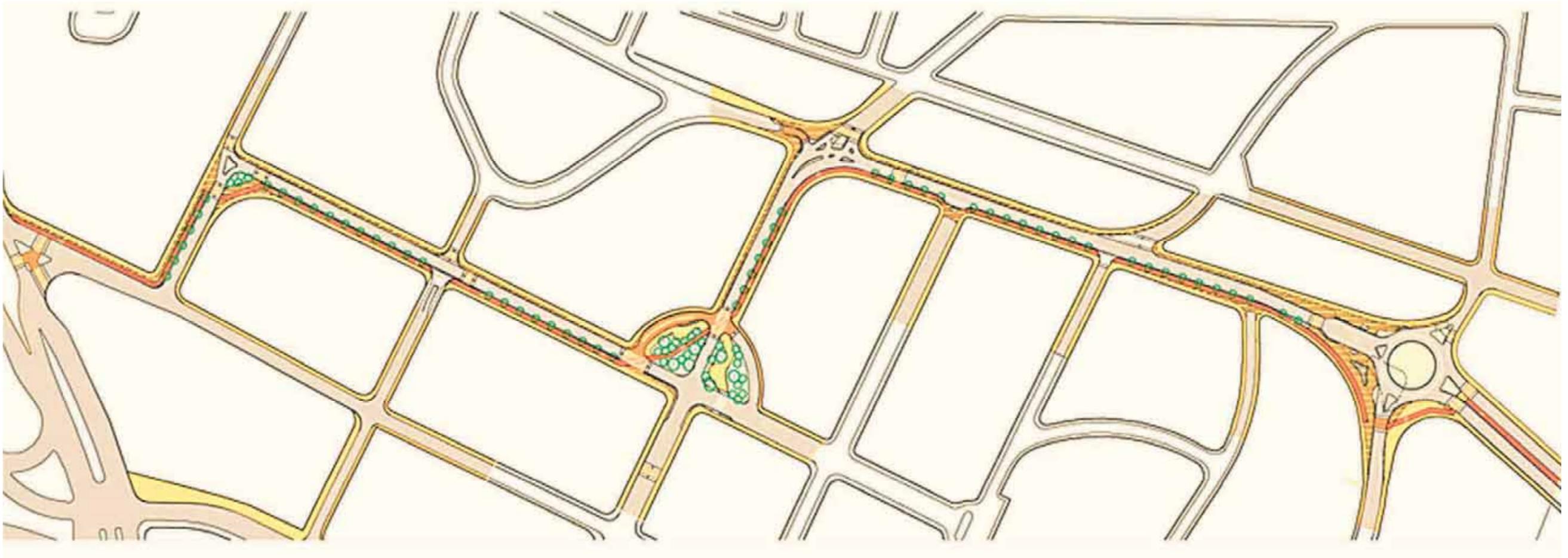
Mapa 28: Mapa da conexão proposta Av. Jabaquara – Av. Dr. Hugo Beolchi – Av. Eng. Armando Arruda Pereira – Eng. George Corbusier

5.1.2. Conexão 2: Ciclovias Caminhos do Parque

Prolonga a estrutura cicloviária existente na Av. Eng. Armando Arruda Pereira até Parque Estadual da Fontes do Ipiranga/ Centro Paraolímpico. Consolida a ligação entre as estruturas cicloviárias existentes na Av. Eng. Armando Arruda Pereira e Viaduto Mateus Torloni. Possibilita a conexão e a programação de um projeto antigo da Subprefeitura do Jabaquara.

A implantação de estrutura cicloviária tem grande importância estratégica e também é fundamental para a segurança de trânsito da Subprefeitura. A estrutura está incluída no Programa de Ampliação e Implantação de Conexões da Rede Cicloviária.

Para melhor visualização da intervenção de conexão entre estruturas existentes na área da Subprefeitura, segue o mapa com destaque na marcação da estrutura cicloviária em vermelho..



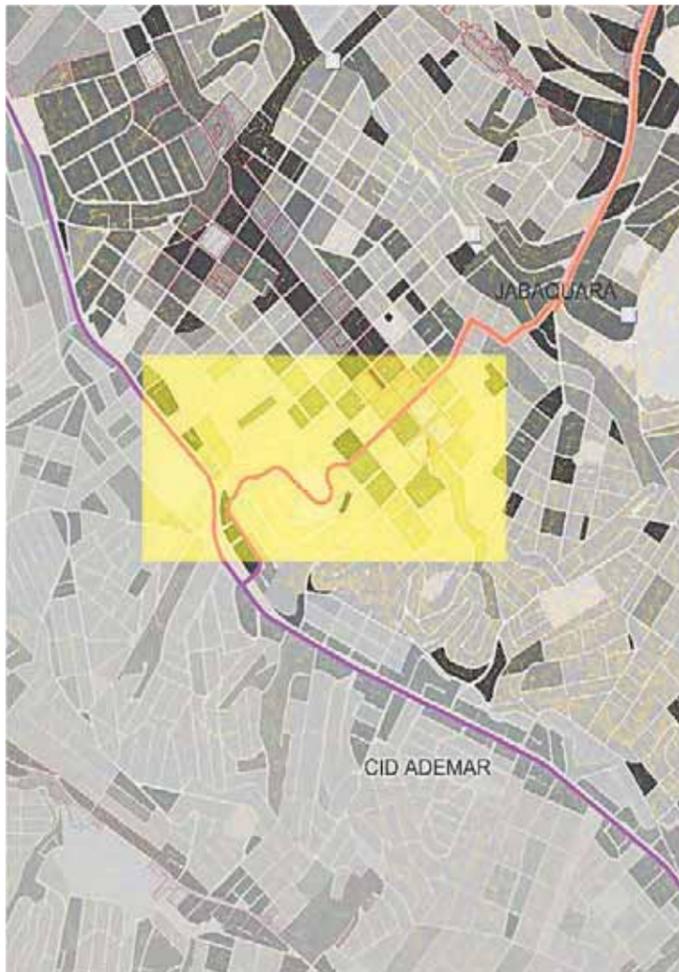
Mapa 29: Mapa da conexão proposta : Av. Eng. Armando Arruda Pereira – Parque Estadual da Fontes do Ipiranga

5.1.3. Conexão 3: Av. Cupecê – Av. Vereador João de Luca

Prolonga a estrutura cicloviária existente da avenida Eng. George Corbusier. Conecta e consolida a ligação entre a estrutura cicloviária existente a futura Ciclovia do Corredor ABD, uma das mais requisitadas da região. Possibilita a conexão entre as Subprefeituras de Cidade Ademar e Vila Mariana além dos Municípios de Diadema, Santo André e São Bernardo do Campo.

Para melhor visualização da intervenção de conexão entre estruturas existentes na área da Subprefeitura, segue o mapa com destaque na marcação roxa.

Mapa 30 Conexão 3



Secretario Municipal de Mobilidade e Transportes

Edson Caram

Companhia de Engenharia de Tráfego - CET Presidência

Jair de Souza Dias

Diretoria Adjunta de Planejamento e Projetos

Elisabete França

Superintendência de Planejamento e Projetos

Carlos Alberto Saraiva Codesseira

Gerência de Planejamento da Mobilidade

Luís Carlos Mota Gregório

Departamento de Planejamento de Modos Ativos

João Previz Rodrigues

Equipe Técnica

Adail Zerio Junior

Bruno Cosenza Botelho Nogueira

Caio Vinicius de Mello Paiva Ferreira

Daniel Ingo Haase

Dilti Xavier Lopes

Edmundo José Moraes Negrão da Silva

Fabio Ferraro Pereira de Mattos

José Gonçalves da Fonseca Júnior

Maria da Graça Novais de Brito

Paula Fagundes Mugnato

Raquel Lourenço Mendes Novis

Welton Carlos de Castro Junior

Estagiárias

Natália Marques Jodas