

1º Seminário sobre Mobilidade Urbana

Câmara Municipal de São Paulo e o Movimento Nossa São Paulo

Avaliação e Perspectivas sobre a Mobilidade na Cidade

A Visão do Poder Executivo

Secretaria Municipal de Transporte - SMT
Companhia de Engenharia de Tráfego – CET



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA DE TRANSPORTES



O que é mobilidade?



Deslocamento de
pessoas, bens, serviços ...

Aspectos que interferem

Pessoas:

Condição física (deficiências, idade)
Condição sócio econômica e cultural



Espaço Físico:

Condições do Sistema
viário, ferroviário

Veículos:

Condições dos modos de transportes,
motorizados ou não.

Poder Executivo de Trânsito

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, entre outras atribuições:

- cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;
- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário...

Dados Gerais do Município

Área - 1.509 km²

Área urbana - 900 km²

População Estimada 2010 - 11.057.000 habitantes *(Fonte: Projeção SEADE/2010)*

Sistema Viário - 15.600 km

Frota de Veículos - 6.733.100 veículos
(Fonte: DETRAN janeiro/2010)

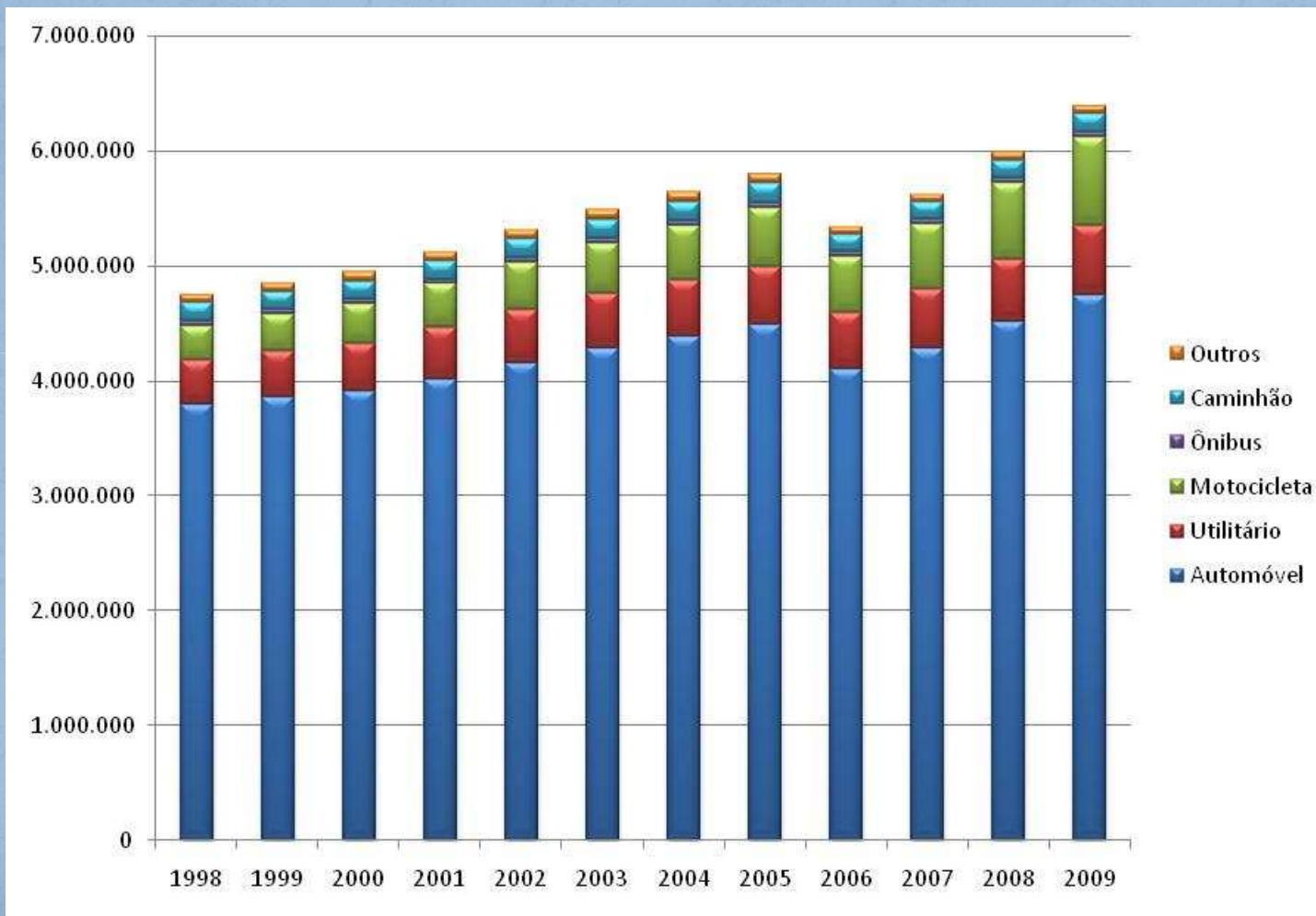
Frota Registrada

- Automóveis 4.969.456
- Motocicletas e Similares 823.657
- Utilitários e Microônibus 658.022
- Reboque e Semi Reboque 69.917
- Caminhões 164.071
- Ônibus 41.810
- Outros 6.167
- Total **6.733.100**

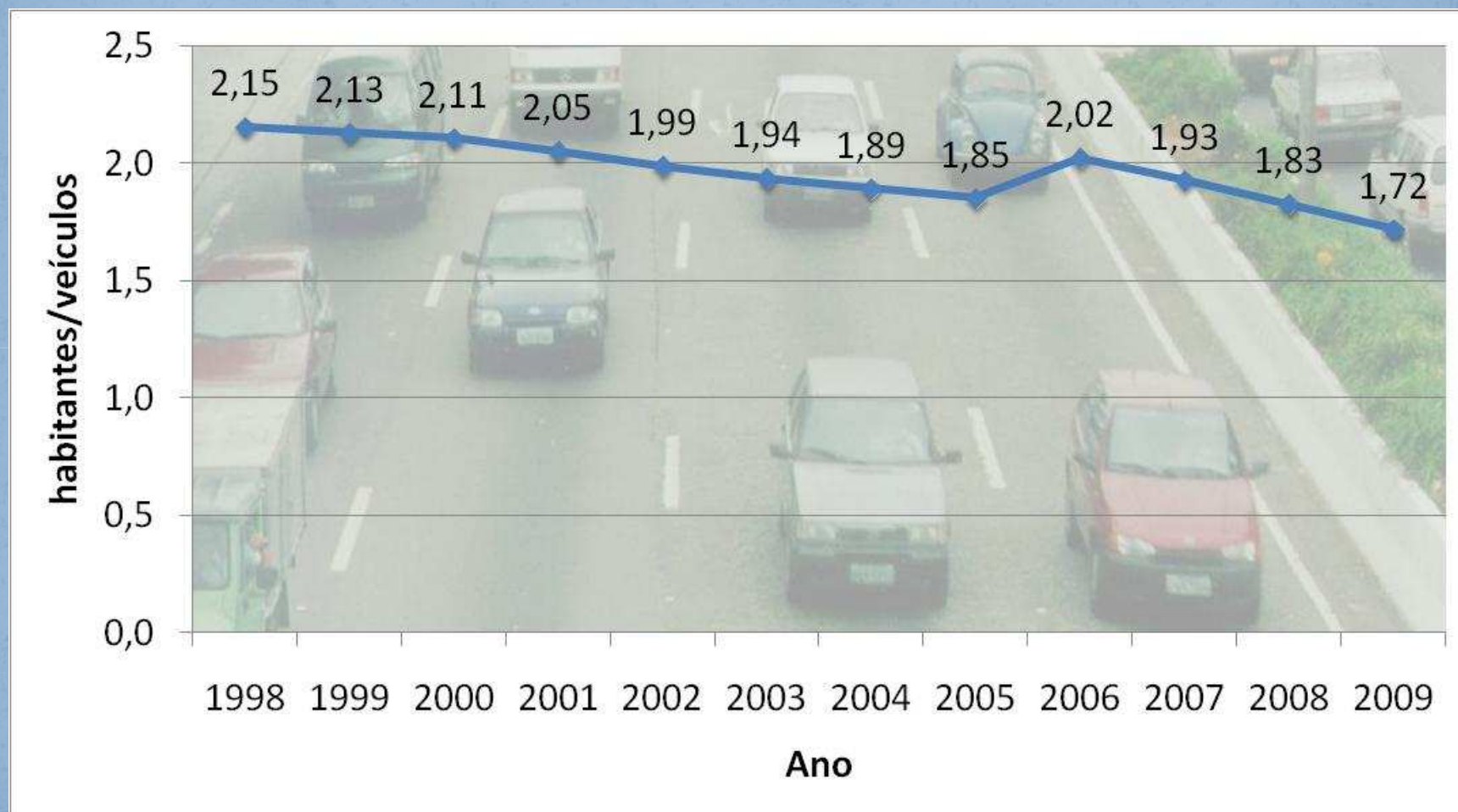
Fonte: DETRAN / janeiro 2010

Evolução da Frota Registrada

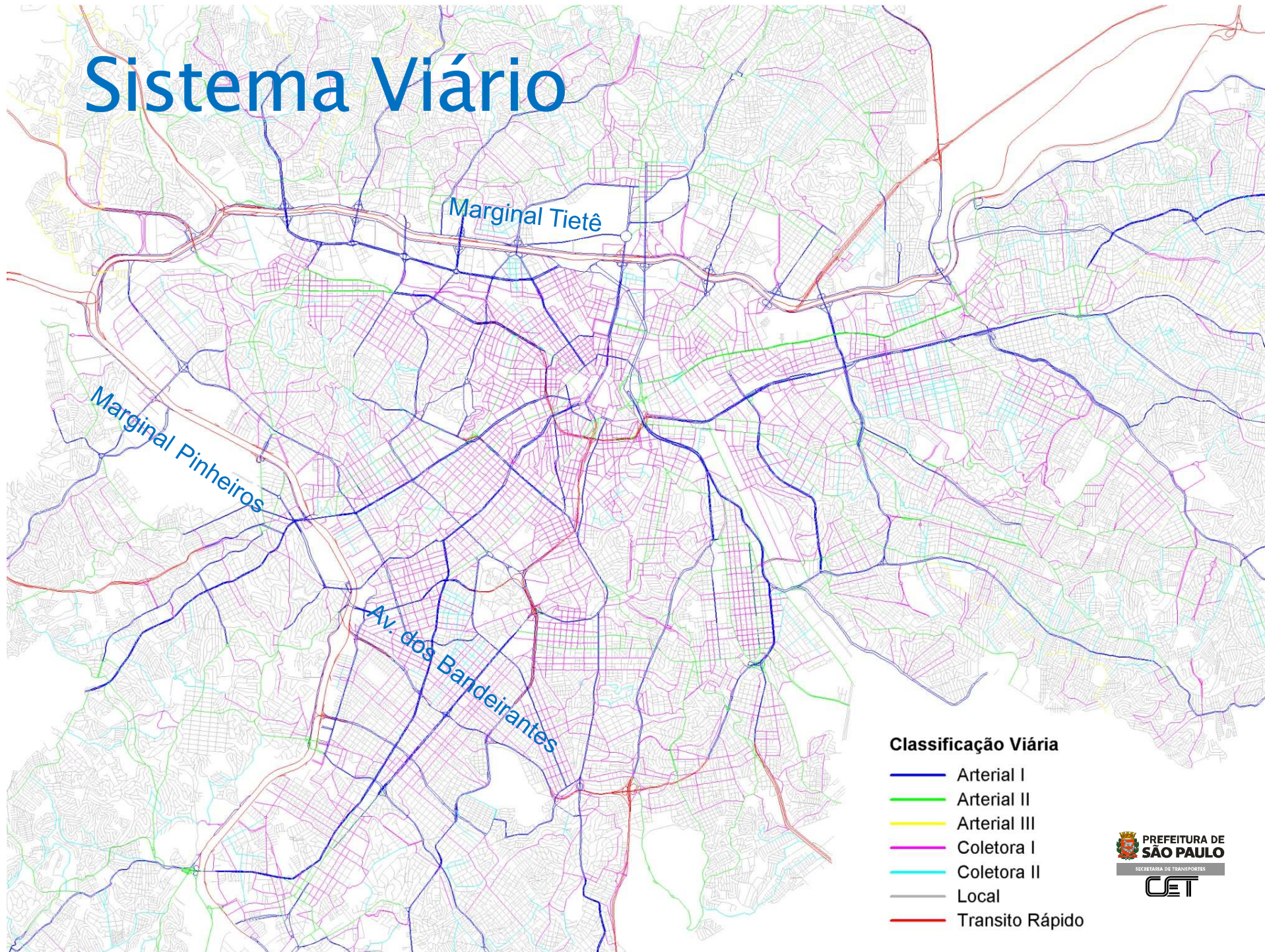
Veículos (x 1 milhão)



Evolução da Taxa de Motorização



Sistema Viário



Extensão das Vias

- **Via de trânsito rápido - 133 km**
(vias expressas)
- **Arterial I - 564 km**
(pista dupla com canteiro central)
- **Arterial II - 478 km**
(pista única sem canteiro central / 2 ou + faixas por sentido)
- **Arterial III - 219 km**
(pista única com um faixa de tráfego por sentido)
- **Coletora I - 1.341 km**
(pista dupla ou única com 2 ou + faixas de tráfego por sentido)
- **Coletora II - 625 km**
(pista única com uma faixa de tráfego por sentido)
- **Local - 12.214 km**

Sistema Viário

É um recurso público limitado de usufruto da sociedade

Cabe ao poder público mediar os conflitos e a disputa pela ocupação dos espaços, assegurando os deslocamentos

Dados do Sistema Viário

- 6009 cruzamentos semaforizados
- 400 mil placas de sinalização
- 2,4 milhões de m² de sinalização horizontal
- 31.534 vagas de Zona Azul (estacionamento rotativo)
- 1.808 vagas para Idoso
- 914 vagas para Deficiente
- 886 vagas de Zona Azul Caminhão
- 250 equipamentos eletrônicos de fiscalização (radares, LAP, lombadas eletrônicas etc.)
- 27.000 m de gradil
- 3.222 travessias iluminadas
- 810 viaturas
- 4.000 ligações atendidas/dia pelo fone 1188

Fonte CET: março 2010



Viagens diárias por modo principal de transporte

- Metrô – 2.207.....(9%)
- Trem – 627.....(2%)
- Ônibus – 7.281(28%)
- Automóvel – 7.219(29%)
- A pé – 7.363(29%)
- Bicicleta – 156(0,6%)
- Outros – 581(2,4%)

Total de Viagens 25.434

OBS:(X 1.000)

Fonte: Pesquisa Origem/Destino - 2007

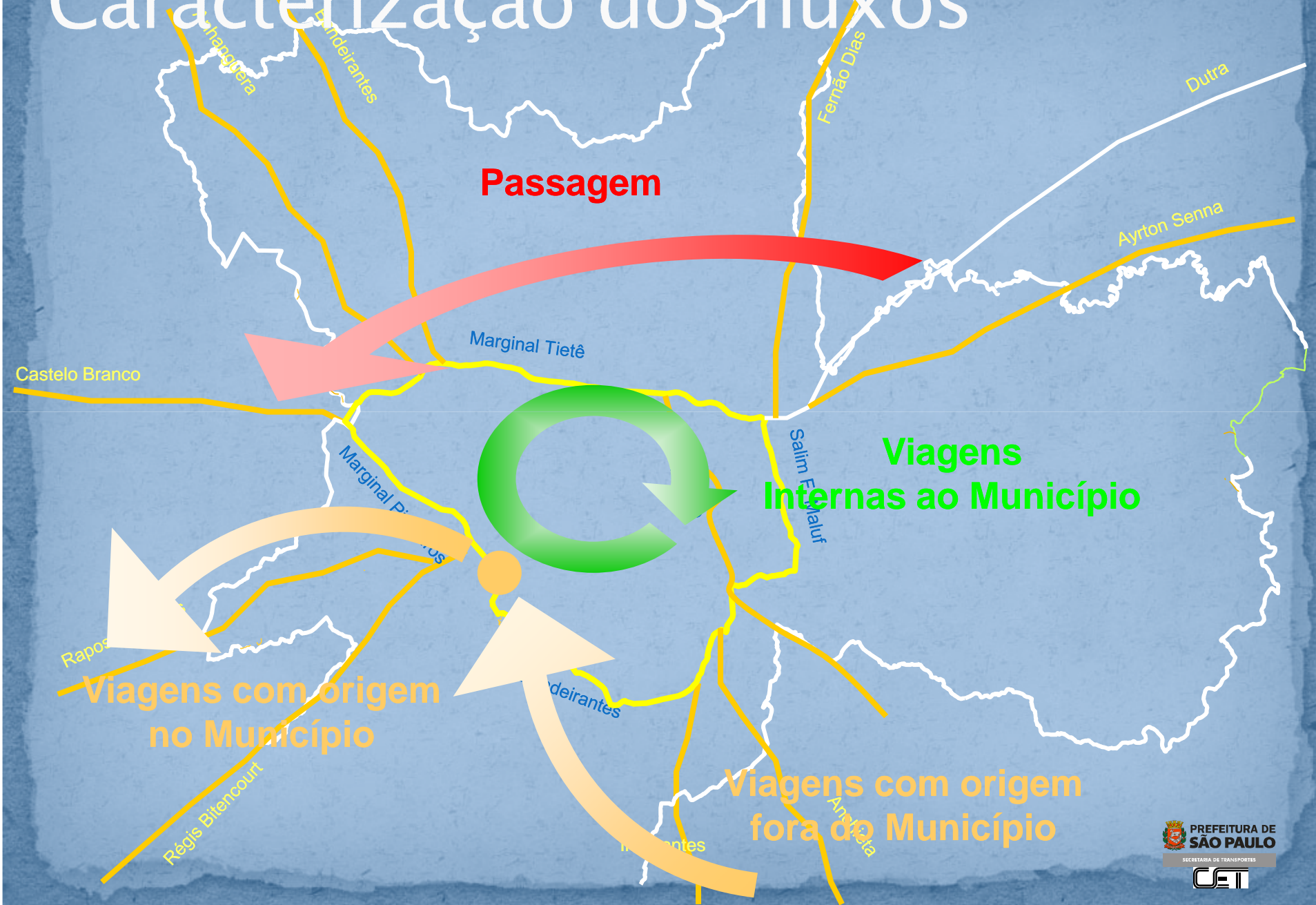
Caracterização das viagens

Divisão Modal das Viagens Diárias com Origem ou Destino no Município (x 1.000)

Motorização		Tipo de viagem		Modo Principal	
Motorizado	17.914 70%	Coletivo	10.114 40%	Onibus do Município de São Paulo	5.057 20%
				Ônibus outros municípios	85 0%
				Ônibus Metropolitano	499 2%
				Ônibus Fretado	229 1%
				Escolar	792 3%
				Microônibus/van do Município de São Paulo	586 2%
				Microônibus de outros municípios	12 0%
				microônibus/van metropolitano	21 0%
				Metrô	2.207 9%
				Trem	627 2%
		Individual	7.799 31%	Dirigindo Automóvel	5.164 20%
				Passageiro de Automóvel	2.055 8%
				Táxi	81 0%
Moto	457 2%				
Outros	43 0%				
N.Mot.	7.518 30%	A pé	7.363 29%	A pé	7.363 29%
		Bicicleta	156 1%	Bicicleta	156 1%
Total				25.434	

Fonte: Pesquisa O/D 2007

Caracterização dos fluxos



Ações do Poder Público

Regulamentações (necessidade de revisão periódica):

- Operação Horário de Pico (Rodízio) - 1997
- Ampliação da ZMRC (restrição aos caminhões) - 2008
- Inclusão do rodízio de caminhões no perímetro do Centro Expandido - 2008
- Implantação da ZMRF - Restrição aos fretados - 2009



Ações do Poder Público

- Medidas Operacionais Diárias – remoção de interferências, faixas reversíveis, operação escola etc.
- Implantação e Manutenção da Sinalização



Ações do Poder Público

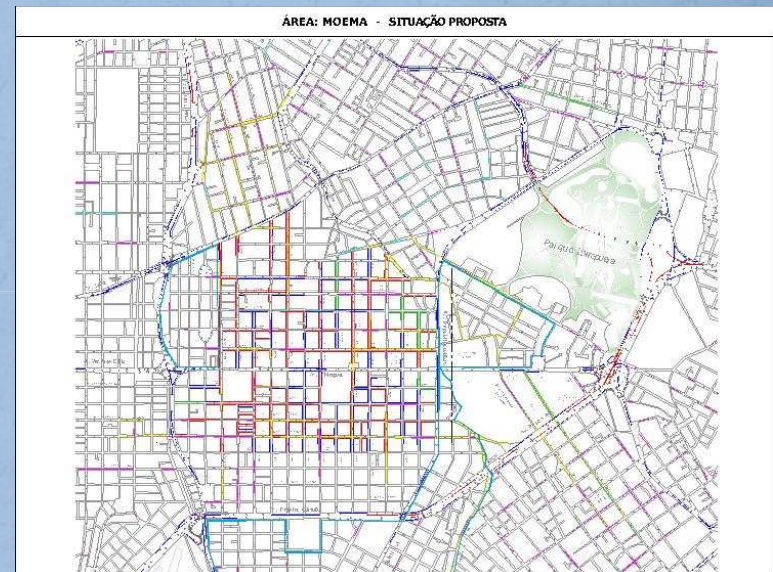
- Plano Cicloviário



Ciclofaixa Operacional
Ibirapuera



Ciclovía Radial Leste



- Requalificação de Estacionamento na via

Ações



- Obras viárias – Ampliação do Sistema Viário Marginal Tietê

Outras Ações do Poder Público

Tratamento Prioritário para o Sistema Viário Estratégico - SVE

Conjunto de vias sujeitas a ações de efeito imediato e de longo prazo, que exercem influência no desenvolvimento de atividades da cidade e na mobilidade.

Sistema Viário Estratégico

Vias articuladas que dão acesso às principais rodovias ou atendem às viagens urbanas e metropolitanas:

- SUPORTE DA REDE de transporte coletivo;
- SUPORTE DA CIRCULAÇÃO DE CARGAS, inclusive carga perigosa e superdimensionada;
- SUPORTE DA CIRCULAÇÃO de pedestres;
- SUPORTE A TODOS OS DESLOCAMENTOS DE PESSOAS , BENS E SERVIÇOS.

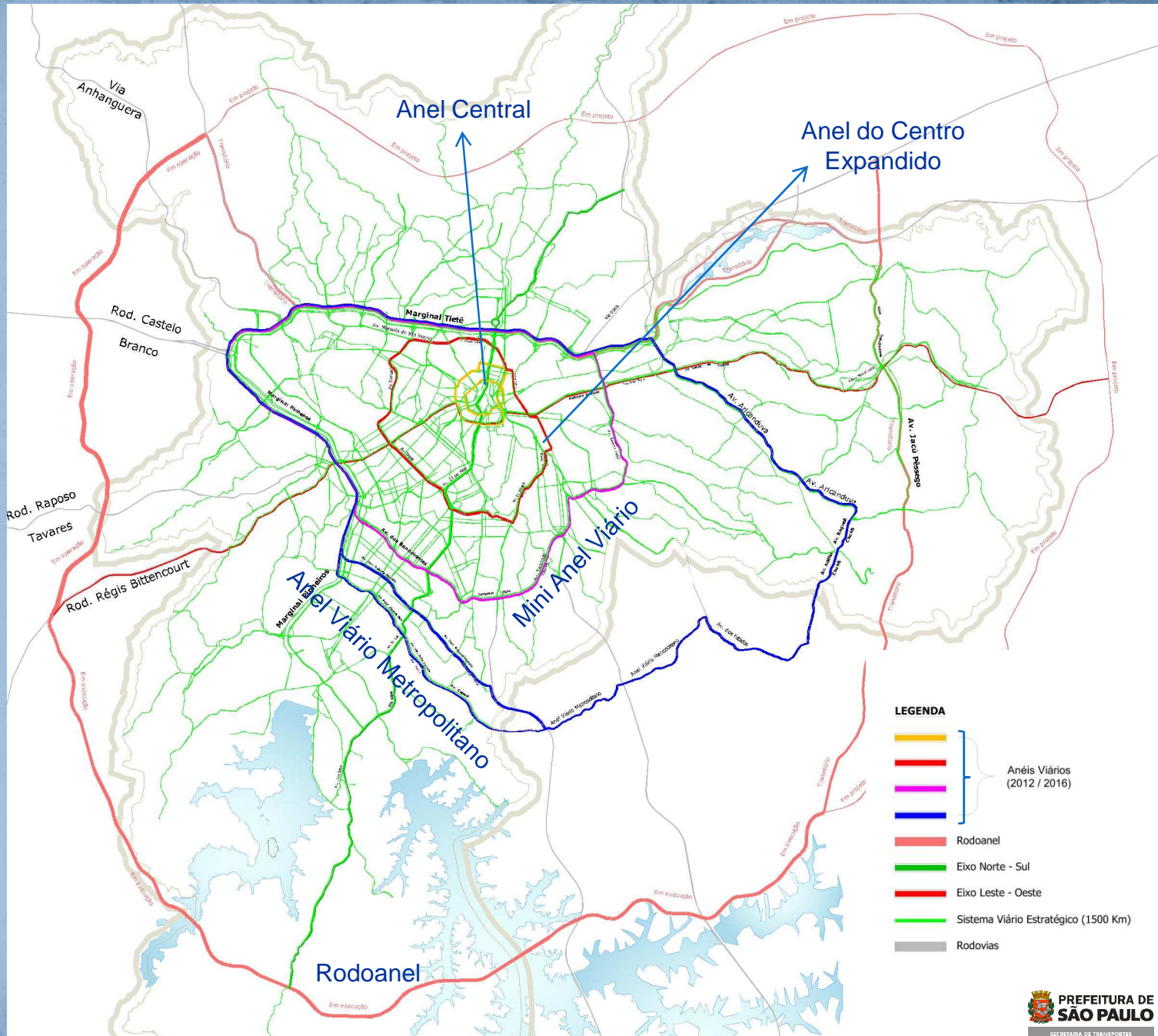
O que se quer com o SVE

Dar um padrão de excelência no projeto, na manutenção das vias e do mobiliário urbano; na operação e monitoração do transporte e do trânsito, de tal forma que o SVE possa ser, prontamente, reconhecido pelos cidadãos.

Propostas para o SVE

- Plano de complementação e readequação viária (eixos viários anelares);
- Plano de calçadas;
- Plano de ciclovias;
- Tratamento padrão e recuperação das pistas;
- Sinalização;
- Operação, controle, monitoramento e fiscalização;
- Tratamento especial aos estacionamentos

Sistema Viário Estratégico



Conclusão

- Mobilidade e acessibilidade fazem parte de um processo integrado, do indivíduo com as condições e habilidades físicas, do espaço de deslocamento (via) e dos instrumentos e equipamentos auxiliares que utiliza (modos de transporte – motorizados ou não).

Conclusão

- Cabe ao Poder Executivo dar melhores condições ao espaço do deslocamento (manutenção, sinalização e operação), e regulamentar a demanda que utiliza o sistema viário, como a priorização ao transporte coletivo público.

Conclusão

- Reduzir as diferenças sócio-econômicas que interferem na mobilidade geral.

Secretaria Municipal de Transporte – SMT

Companhia de Engenharia de Tráfego – CET
Diretoria de Planejamento

Maio de 2010



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA DE TRANSPORTES



Evolução das Lentidão



Fonte: CET março 2010