

PORTARIA Nº079/2011 – DSV-GAB de 05 de setembro de 2011

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO – DSV, no uso de suas atribuições legais, e **CONSIDERANDO** o disposto no art. 6º da Lei 12.490, de 03 de outubro de 1997 e no art. 9º do Decreto nº 37.085, de 03 de outubro de 1997;

CONSIDERANDO as informações da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, responsável pelo acompanhamento operacional da execução do “Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores na cidade de São Paulo”; **RESOLVE**:

I – Dar publicidade ao resumo do relatório informativo 13ª Avaliação da Operação Horário de Pico referente ao período de Janeiro a Dezembro de 2010, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, em razão da execução do “Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores na cidade de São Paulo”, autorizado pela Lei 12.490, de 03 de outubro de 1997, estabelecido pelo Decreto nº 37.085, de 03 de outubro de 1997 e suas alterações conforme Anexo Único desta Portaria.

II – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação

III – Fica revogada a Portaria nº 61/2010 – DSV-GAB

ANEXO ÚNICO DA PORTARIA Nº079/2011 – DSV-GAB Resumo da 13ª Avaliação – Período de Janeiro/2010 a Dezembro/ 2010

1. APRESENTAÇÃO

A Operação Horário de Pico, também conhecida como Rodízio Municipal, é um programa de restrição de circulação, realizado por meio de um escalonamento na utilização dos veículos, exclusivamente para os horários e locais mais críticos da Cidade. A Operação Horário de Pico foi instituída pela Lei nº 12.490 e regulamentada pelo Decreto nº 37.085, publicados no Diário Oficial do Município em 04 de outubro de 1997. Entrou em vigor dois dias depois de sua publicação, mas as autuações foram iniciadas a partir do oitavo dia de sua vigência (13 de outubro de 1997). Este procedimento foi adotado para que a população pudesse se adaptar à nova condição de circulação. O Programa tem o objetivo aliviar os congestionamentos no período das 07:00 às 10:00 e das 17:00 às 20:00, proibindo a circulação dos veículos nas ruas e avenidas internas ao chamado Minianel Viário, de acordo com o final de placa e dia da semana. A proibição por finais de placas por dia da semana é a que segue:
terça-feira, 6 de setembro de 2011

Diário Oficial da Cidade de São Paulo São Paulo, 56 (168) – 19 Dia da semana - Finais de Placa Proibidos

Segunda feira - 1 e 2

Terça feira - 3 e 4

Quarta feira - 5 e 6

Quinta feira - 7 e 8

Sexta feira - 9 e 0

O perímetro do Minianel Viário é composto pela Marginal Tietê, Marginal Pinheiros, Ponte Eng^o. Ary Torres, Av. dos Bandeirantes, Av. Afonso D'Escragnole Taunay, Túnel Maria Maluf, Av. Presidente Tancredo Neves, Av. das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello, Av. Salim Farah Maluf, Ponte do Tatuapé, retornando à Marginal Tietê. Os automóveis devem obedecer ao rodízio na área interna e nas vias compõem o Minianel viário. Os caminhões estavam liberados para circulação nas vias que delimitam o perímetro do Minianel até 25/07/2008. A partir do dia 28/07/2008 estes também foram proibidos de transitar pelo Minianel, e tal como os automóveis, devem obedecer às mesmas regras de restrição nos horários e pelo final de placa estabelecido pelo Decreto 49.800/08.

2. CALENDÁRIO DO RODÍZIO – VIGÊNCIA ANUAL – DAS 07:00 ÀS 10:00 E DAS 17:00 ÀS 20:00

* 1997 - Período entre 06 e 10 de outubro – sem autuação;

* 1997 - Período entre 13 de outubro e 19 de dezembro;

* 1998 - Período de 02 de fevereiro a 30 de abril

Período de 28 de setembro a 18 de dezembro;

* 1999 - Período de 01 de fevereiro a 30 de junho

Período de 02 de julho a 17 de dezembro;

* 2000 - Período de 01 de fevereiro a 22 de dezembro;

* 2001 - Período de 02 de fevereiro a 21 de dezembro;

* 2002 - Período de 21 de janeiro a 20 de dezembro;

* 2003 - Período de 20 de janeiro a 19 de dezembro;

* 2004 - Período de 26 de janeiro a 21 de dezembro;

* 2005 - Período de 26 de janeiro a 23 de dezembro;

* 2006 - Período de 30 de janeiro a 22 de dezembro;

* 2007 - Período de 29 de janeiro a 29 de junho;

Período de 12 de julho a 21 de dezembro;

* 2008 - Período de 14 de janeiro a 23 de dezembro;

* 2009 - Período de 12 de janeiro a 23 de dezembro;

* 2010 - Período de 11 de janeiro a 23 de dezembro.

Em 1998, no período de 04 de maio a 25 de setembro, o Rodízio Municipal foi suspenso em função da vigência do Rodízio Estadual no horário das 07:00 às 20:00, obedecendo ao critério de final de placa e dia da semana. A monitoração é realizada durante o período de restrição e uma hora após no pico manhã e uma hora antes da restrição e no período restrito no pico tarde. Cabe ressaltar que a partir de setembro de 2004 este corredor sofreu alterações na sua característica de trânsito e de operação com a implantação do corredor de ônibus Campo Limpo/ Rebouças/Centro.

3.3.1.1. Período da Manhã

Em 2010 a média de velocidade foi de 18,0 km/h, demonstrando uma queda em relação aos dois anos anteriores. No horário permitido da manhã das 10:00 às 11:00 hs, a média de velocidade que era próxima dos 20 km/h até o ano de 2002 foi caindo a partir deste período. Este resultado, já observado nas avaliações anteriores, indica que neste corredor a média da velocidade entre 10:00 e 11:00 hs é menor do que no período considerado pico da manhã. Em 2009 a média obtida foi de 16,5 km/h sendo um pouco maior em relação aos

anos anteriores, porém em 2010 foi de 15,4 km/h indicando uma queda em relação ao ano anterior.

3.3.1.2. Período da Tarde

Os resultados da média da velocidade no horário proibido (17:00 às 20:00 hs) foram os mesmos que em 2009, ou seja, a média de velocidade foi de 11,7 km/h. Além disto, no horário permitido (16:00 às 17:00 hs) a velocidade média de 2010 foi 15,9 km/h, sendo menor em relação a 2009 (16,1 km/h). Cabe ressaltar que no período da tarde, a velocidade do horário proibido é sempre menor que no horário permitido.

VELOCIDADE MÉDIA ANUAL (km/h) ANO HORÁRIO PROIBIDO km/h
HORÁRIO PERMITIDO km/h Manhã 07:00/10:00 Tarde 17:00/20:00 Manhã
10:00/11:00 Tarde 16:00/17:00

1997 18,6 17,5 - -

1998 23,0 16,8 19,7 16,9

1999 23,0 17,1 20,3 18,9

2000 23,5 19,9 22,1 20,0

2001 21,7 17,9 18,5 21,2

2002 23,4 14,6 21,5 16,9

2003 19,4 16,1 17,1 18,1

2004 18,5 12,0 18,1 17,2

2005 19,0 15,4 16,7 18,2

2006 20,0 14,4 14,4 16,0

2007 16,6 13,5 15,1 18,1

2008 19,0 13,5 15,5 18,9

2009 18,7 11,7 16,5 16,1

2010 18,0 11,7 15,4 15,9

*Antes do Rodízio

3.3.2. VELOCIDADE MÉDIA DO TRÁFEGO GERAL

Quanto às velocidades obtidas pelos PACs – Postos Avançados de Campo, que também monitoram a lentidão na cidade, os resultados foram os seguintes:

3.3.2.1. Vias de Trânsito Rápido

Comparativamente ao ano de 2009, em 2010 a velocidade média do pico da manhã subiu um pouco passando de 36 km/h para 39 km/h. Já no pico da tarde, o aumento da velocidade média foi mais significativo, passando de 14 km/h para 20 km/h.

3.3.2.1. Vias Arteriais

Por outro lado, os resultados de 2010 foram praticamente os mesmos de 2009, a não ser por um pequeno aumento da velocidade média no pico da manhã que passou de 24 km/h para 26 km/h, já no pico da tarde manteve-se a mesma velocidade média de 16 km/h.

VELOCIDADE MÉDIA DO TRÁFEGO GERAL (km/h)
ANO VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO VIAS ARTERIAIS
Manhã 07:00/10:00 Tarde 17:00/20:00 Manhã 07:00/10:00 Tarde
17:00/20:00

1997* 45 31 18 19
1998 51 31 20 18
1999 52 32 19 22
2000 44 32 16 21
2001 41 30 16 20
2002 42 29 17 20
2003 45 30 21 25
2004 40 19 24 22
2005 43 19 27 22
2006 38 22 23 18
2007 33 26 21 17
2008 38 20 24 15
2009 36 14 24 16
2010 39 20 26 16

*Antes do Rodízio

3.4 . LENTIDÃO

Em 2010, a análise comparativa das médias da lentidão anual foi realizada levando-se em consideração somente os dados dos anos de 2008, 2009 e 2010 devido à mudança da extensão das vias monitoradas. As análises indicam que as maiores lentidões do dia concentram-se no pico da tarde, atingindo seu ápice às 19:00 hs, com valores médios de 108 km, 17% menor que em 2009, que apresentou média de lentidão de 131 km. Comparativamente a 2009, houve queda nos índices de lentidão em todos os horários. Agregando os horários percebe-se que no período entre os picos, e no pico da tarde a queda da média foi mais expressiva, sendo que em 2010 diminuiu 24% das 10:30 às 16:30 hs e 21% das 17:00 às 20:00 hs quando comparado com as médias de 2009.

Essa tendência de queda na média de lentidão foi observada principalmente a partir de julho de 2008 quando ocorreu a ampliação da Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC de 25 km² para 100 km², além da inclusão do trânsito dos caminhões no rodízio de placas nas vias que delimitam o Minianel Viário. Outras medidas de restrição adotadas também colaboraram para a redução dos índices de lentidão. Foi implantada no segundo semestre de 2009 a Zona de Máxima Restrição de Fretados – ZMRF, que impediu a circulação de ônibus fretados em vários locais e melhorou a fluidez do trânsito. Em setembro de 2010 foi implantada a restrição de caminhões na Marginal Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D'Escragnole Taunay e Avenida Jornalista Roberto Marinho, e em outubro em vias da região do Morumbi. A conclusão das obras da Nova Marginal Tietê e a inauguração do trecho Sul do Rodoanel em 2010, também contribuíram para a diminuição dos índices de lentidão.

3. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste capítulo são apresentados os principais resultados desta avaliação.

3.1. ÍNDICE DE OBEDIÊNCIA

A análise dos dados sobre a obediência ao programa no ano de 2010 indica uma ligeira queda no índice médio de obediência no pico da manhã em relação a 2009, passando de 90% para 89%. No pico da tarde o índice médio de obediência foi de 84%. O índice se mantém neste patamar desde 2008.

A partir de 2005 foi verificada uma tendência de elevação dos índices de obediência como consequência de várias ações da CET no sentido de intensificar a fiscalização à obediência ao rodízio municipal, entre as quais se destaca a implantação de equipamentos eletrônicos que fazem a leitura automática das placas dos veículos (LAP).

Índice de Obediência - Média Anual em 7 Locais Monitorados

Pico da Manhã - sentido Bairro/Centro

Pico da Tarde - sentido Centro/Bairro

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Manhã 91% 91% 90% 87% 86% 84% 84% 85% 87% 88% 88% 90% 89%

Tarde 86% 86% 85% 82% 78% 80% 77% 78% 82% 82% 84% 84% 84%

3.1.1. ÍNDICE DE OBEDIÊNCIA POR LOCAL PESQUISADO

Desde o início da “Operação”, é realizado o acompanhamento da evolução de obediência em sete locais da cidade. Os índices médios de obediência nesses pontos indicam que esta é predominantemente maior no pico da manhã. A análise dos resultados de 2010 por local revela que a Av. do Estado continua sendo o local que apresenta o menor índice de obediência (85% de manhã e 79% a tarde). No entanto, percebe-se um gradativo aumento nos índices médios de obediência no pico da tarde a partir de 2006, pois em 2005 ele era de apenas 68%. Além disto, desde o ano de 2007, os locais que apresentam os maiores índices de obediência no pico da manhã são a Av. Francisco Matarazzo, Av. Alcântara Machado e Av. Eusébio Matoso, todos apresentando índices médios superiores a 90% em 2010. Quanto ao pico da tarde, em 2010 a Av. Francisco Matarazzo apresentou o maior índice de obediência (92%) seguida da Av. Paulista (87%).

AV. DO ESTADO PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Manhã 89% 86% 78% 84% 83% 80% 81% 80% 79% 83% 83% 87% 85%

Tarde 80% 78% 86% 76% 74% 75% 69% 68% 73% 74% 74% 77% 79%

AV. EUSÉBIO MATOSO

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Manhã 92% 92% 92% 88% 88% 88% 88% 88% 88% 91% 90% 90% 91% 91%

Tarde 85% 85% 83% 82% 81% 80% 74% 81% 82% 84% 84% 85% 80%

AV. SANTO AMARO

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Manhã 91% 91% 88% 87% 85% 84% 84% 84% 87% 86% 87% 89% 87%

Tarde 84% 84% 80% 82% 77% 77% 75% 75% 80% 78% 81% 83% 82%

AV. PAULISTA

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010
Manhã 92% 91% 90% 88% 86% 83% 82% 82% 86% 87% 87% 88% 89%
Tarde 88% 88% 90% 85% 87% 85% 82% 82% 85% 85% 88% 89% 87%

AV. ALCÂNTARA MACHADO

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010
Manhã 91% 91% 91% 89% 87% 88% 87% 89% 90% 90% 92% 92% 91%
Tarde 85% 86% 85% 83% 73% 81% 80% 81% 83% 83% 84% 84% 80%

AV. FRANCISCO MATARAZZO

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010
Manhã 91% 92% 91% 89% 90% 88% 88% 89% 91% 91% 92% 92% 93%
Tarde 88% 87% 86% 85% 80% 84% 84% 85% 85% 88% 89% 83% 92%

TÚNEL AYRTON SENNA

PERÍODO

Pico 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010
Manhã 92% 90% 89% 84% 82% 81% 80% 81% 88% 87% 89% 89% 89%
Tarde 89% 88% 86% 83% 79% 79% 78% 76% 83% 84% 82% 85% 86%

3.1.2. ÍNDICE DE OBEDIÊNCIA NA PRIMEIRA MEIA HORA

Outro indicador relativo à obediência ao rodízio refere-se às primeiras meias horas de cada período proibido. Estes dados foram sistematizados a partir de 2003 e os resultados históricos indicam que o índice de obediência é sempre menor na primeira meia hora de restrição de cada pico (das 7:00 às 7:30 hs e das 17:00 às 17:30 hs.) Analisando o período de 2003 até 2009 verifica-se que essa diferença percentual varia de 7 a 10 pontos percentuais no pico da manhã e de 10 a 12 no pico da tarde em relação ao índice do restante do período de restrição. No ano de 2010 foi constatado um aumento nos índices médio de obediência nas primeiras meias horas de cada período proibido, passando de 82% para 83% no pico da manhã e de 72% para 75% no pico da tarde, em relação ao índice de 2009. Verifica-se ainda que em 2010 diminuiu a diferença percentual do índice médio da primeira meia hora em relação ao índice do restante do período de restrição, ficando em 6 pontos no pico da manhã e 9 pontos no pico da tarde. Este resultado demonstra uma mudança (embora pequena) no comportamento dos motoristas, pois um número maior está respeitando o início do horário de rodízio, tanto no pico manhã quanto tarde. Índice de Obediência na primeira meia hora – Média Anual

PERÍODO HORÁRIO 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Primeira meia hora manhã

(07:00 às 07h30) 74% 74% 75% 80% 79% 81% 82% 83%

Primeira meia hora tarde

(17:00 às 17h30) 70% 65% 66% 70% 72% 74% 72% 75%

3.1.3. ÍNDICE DE PARTICIPAÇÃO DO GRUPO EM RESTRIÇÃO

Partindo do pressuposto que o rodízio retira de circulação 20% da frota de veículos diariamente nos horários de pico, um percentual acima de 20% como índice de participação do grupo de restrição (veículos com placas proibidas de circular), em horários imediatamente antes ou após o proibido, indica que o motorista decidiu antecipar ou postergar a sua viagem. Desde 2005 os resultados se mantinham praticamente inalterados, evidenciando que o horário das 6:30 às 7:00 hs era o único com médias acima dos 20%, o que caracterizava antecipação da viagem. Porém, em 2010 o índice médio deste horário ficou em 21%, dois pontos abaixo da média de 2009. Desta forma, pode-se dizer que diminuiu a parcela de motoristas que antecipam a sua viagem. Verifica-se que a queda ocorreu em todos os locais pesquisados para a composição do índice, sendo que a Av. Alcântara Machado é a que apresenta o menor índice de participação neste horário. Participação do Grupo em Restrição – Média Anual

PERÍODO

HORÁRIO 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Primeira meia hora manhã

(07:00 às 07h30) 74% 74% 75% 80% 79% 81% 82% 83%

Primeira meia

hora tarde

(17:00 às 17h30) 70% 65% 66% 70% 72% 74% 72% 75%

3.2. VOLUME VEICULAR DA HORA PICO

3.2.1. ÁREA INTERNA AO MINIANEL VIÁRIO

Comparando os resultados obtidos antes da implantação do rodízio, em 1998, e os do ano de 2010 verifica-se diminuição do volume da hora pico tanto para manhã (-5%) como para tarde (-8%).

3.2.2. ÁREA EXTERNA AO MINIANEL VIÁRIO

Em contrapartida, na área externa à restrição, o volume veicular médio em 2010 aumentou, superando o do período de préimplantação em 1998, tanto no pico da manhã (+15%) como no pico da tarde (+18%).

VOLUME VEICULAR DA HORA PICO ANO ÁREA INTERNA AO MINIANEL

(7 PONTOS PESQUISADOS) ÁREA EXTERNA AO MINIANEL

(5 PONTOS PESQUISADOS)

Manhã Tarde Manhã Tarde

1998 3.323 3.470 2.956 3.423

1999 3.386 3.628 3.049 3.166

2000 3.426 3.583 2.961 3.213

2001 3.468 3.638 2.899 3.293

2002 3.407 3.635 3.135 3.390

2003 3.483 3.772 3.211 3.358

2004 3.372 3.459 3.153 3.241

2005 3.210 3.393 3075 3.240

2006 3.228 3.477 3.056 3.357

2007 3.179 3.535 3.160 3.429

2008 3.166 3.355 3.372 3.441
2009 3.208 3.325 3.453 3.534
2010 3.245 3.273 3.640 3.587

3.3. TEMPO DE PERCURSO E VELOCIDADE MÉDIA DO TRÁFEGO GERAL

3.3.1. CORREDOR CONSOLAÇÃO/REBOUÇAS/EUSÉBIO MATOSO

Desde o início da Operação Horário de Pico a velocidade do tráfego no corredor Consolação/Rebouças/Eusébio Matoso vem sendo monitorada, possibilitando comparar as variações de velocidade obtidas a cada mês, totalizando doze amostras a cada ano, gerando uma média anual da velocidade deste corredor.

LENTIDÃO GERAL DA CIDADE – (MÉDIA ANUAL EM KM)

HORÁRIO ANO 07:00 07:30 08:00 08:30 09:00 09:30 10:00 10:30 11:00 11:30
12:00 12:30 13:00 13:30 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30
18:00 18:30 19:00 19:30 20:00

2008 28 54 72 82 89 83 68 61 59 56 52 47 43 38 39 43 48 53 58 69 86 94 109
127 141 126 87

2009 27 44 62 72 82 79 64 57 57 54 50 44 42 38 37 39 44 48 53 63 76 85 99
115 131 120 84

2010 25 41 59 70 78 75 60 52 47 41 37 34 32 29 29 29 32 33 35 42 53 65 79
97 108 94 61

LENTIDÃO GERAL DA CIDADE – (MÉDIA ANUAL EM KM)

COMPARATIVO ENTRE OS PERÍODOS DO DIA

ANO PERÍODO DO DIA

PICO MANHÃ(7:00 às 10:00 h) ENTRE PICO(10:30 às 16:30 h) PICO TARDE
(17:00 às 20:00 h)

2008 68 51 110

2009 61 48 101

2010 53 36 80

3.5 . ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

Os dados da frota de veículos da capital paulista fornecidos pelo DETRAN indicam que em dezembro de 2010 a cidade de São Paulo apresentava quase 7 milhões de veículos registrados (6.954.750), e dados obtidos pelo SEADE revelavam uma população de pouco mais de 11 milhões de habitantes, o que corresponde a uma taxa de motorização de 61,9 veículos para cada 100 habitantes. Quando à Operação Horário de Pico foi instituída, em outubro de 1997, eram 46,2 veículos para cada 100 habitantes. Cabe destacar que, no período de vigência da Operação Horário de Pico, o crescimento da frota foi proporcionalmente muito superior ao da população. Enquanto a população aumentou 11% de 1997 a 2010, a frota registrada na capital apresentou um incremento de 49%.

EVOLUÇÃO DO ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

ANO POPULAÇÃO FROTA MOTORIZAÇÃO*(Veíc./100 hab.)

1990	9.512.545	3.421.059	36,0
1991	9.610.659	3.614.799	37,6
1992	9.690.419	3.823.772	39,5
1993	9.774.322	4.092.730	41,9
1994	9.864.512	4.404.616	44,7
1995	9.952.805	4.529.929	45,5
1996	10.040.370	4.671.362	46,5
1997	10.134.220	4.680.012	46,2
1998	10.233.627	4.790.897	46,8
1999	10.333.057	4.880.019	47,2
2000	10.426.384	5.128.234	49,2
2001	10.508.218	5.318.888	50,6
2002	10.552.311	5.491.811	52,0
2003	10.615.844	5.649.318	53,2
2004	10.679.760	5.807.160	54,4
2005	10.744.060	5.332.582	49,6
2006	10.789.058	5.614.084	52,0
2007	10.834.244	5.962.512	55,0
2008	10.940.311	6.369.581	58,2
2009	10.998.813	6.705.024	61,0
2010	11.239.372	6.954.750	61,9

Fonte: População: SEADE - Informações dos Municípios Paulistas,
Frota: DETRAN/SP

4. CONCLUSÃO

A avaliação da Operação Horário de Pico realizada em 2010 revela uma ligeira queda no índice médio de obediência no pico da manhã em relação a 2009, passando de 90% para 89%. Por outro lado, a obediência no pico da tarde vem mantendo o mesmo índice médio de 84% desde o ano de 2008. Análises mais detalhadas sobre os índices de obediência revelam que em 2010 houve aumento nos índices médio de obediência nas primeiras meias horas de cada período proibido, passando de 82% para 83% no pico da manhã e de 72% para 75% no pico da tarde. Apesar de estarem abaixo do índice médio do período, estes resultados são positivos e sinalizam mudança no comportamento dos motoristas, pois um número maior deles está respeitando o início do horário de rodízio, tanto no pico manhã quanto tarde. A análise dos resultados de 2010 por local monitorado indica, novamente, que a Av. do Estado apresentou o menor índice de obediência (85% de manhã e 79% a tarde). Neste local verifica-se também um gradativo aumento nos índices médios de obediência no pico da tarde a partir de 2006, pois em 2005 este era de apenas 68%. Os locais que apresentaram os maiores índices de obediência no pico da manhã no ano de 2010 foram a Av. Francisco Matarazzo (93%), Av. Alcântara Machado (91%) e Av. Eusébio Matoso (91%). A tarde os maiores índices foram observados na Av. Francisco Matarazzo (92%) e Av. Paulista (87%). Outro resultado importante é a diminuição da parcela de motoristas que nos dias do rodízio antecipam a sua viagem para o período das 6:30 às 7:00 hs. Em 2010 o índice médio deste horário ficou em 21%, dois pontos abaixo da média de 2009. Com relação ao volume médio de veículos na hora pico que trafegam pelos locais

pesquisados, constata-se que a área interna ao Minianel viário ainda apresenta volume veicular médio inferior ao período pré-implantação da Operação Horário de Pico. No entanto, na área externa o volume veicular médio no pico da tarde apresentou um incremento em relação ao início da Operação Horário de Pico, superando o período pré-implantação tanto no pico da manhã como no pico da tarde. Em relação a 2009, os resultados da velocidade média no corredor monitorado indicam queda na média da velocidade do período da manhã, tanto no horário proibido (7:00 às 10:00 hs) quanto no permitido (10:00 às 11:00 hs) que foram 18,0 km/h e 15,4 km/h respectivamente. No período da tarde, os resultados da média da velocidade no horário proibido (17:00 às 20:00 hs) foram os mesmos que em 2009, ou seja, a média de velocidade foi de 11,7 km/h. No horário permitido do pico tarde (16:00 às 17:00 hs) a velocidade média de 2010 foi 15,9 km/h, sendo menor do que em 2009 (16,1 km/h). Contribuíram para melhoria dos índices de lentidão em 2010 várias intervenções, como a conclusão das obras da Nova Marginal Tiete e a inauguração do Trecho Sul do Rodoanel, a restrição de caminhões na Marginal Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D'Escragnole Taunay e Avenida Jornalista Roberto Marinho, e diversas vias localizadas na região do Morumbi. Finalmente, os dados referentes ao índice de motorização indicam que em 2010 o índice manteve a tendência crescente, revelando que é cada vez maior a entrada de novos veículos nas vias da cidade de São Paulo.

CET

ABRIL/2011