

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 1 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

1. INTRODUÇÃO

O presente documento vem apresentar ao Departamento de Controle da Qualidade Ambiental – DECONT da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente – SVMA o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para a apresentação da viabilidade ambiental do empreendimento e para a obtenção da Licença Ambiental Prévia (LAP) para a implantação de corredores e terminais de ônibus na região sul da cidade de São Paulo, denominado SUL 1. Esse projeto é parte integrante do *Programa municipal de investimentos e ações para a melhoria do transporte público coletivo e do trânsito para a cidade de São Paulo*. Este programa foi dividido em duas etapas. A Etapa 1, sob responsabilidade da São Paulo Obras, e Etapa 2, coordenado pela SPTrans, no qual faz parte o corredor deste estudo.

1.1. Apresentação do Conteúdo

O EIA/RIMA foi elaborado com base no Termo de Referência nº 010/DECONT-2/GTAIA/2013 (Anexo 1.1-1) emitido pelo Departamento de Controle da Qualidade Ambiental – DECONT da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente – SVMA.

O EIA é composto por 13 capítulos, distribuídos em 04 volumes, sendo: Volume 1, denominado de Caracterização do Empreendimento e Diagnóstico do Meio Físico, que engloba os capítulos 1 a 8.1; Volume 2, denominado Diagnóstico do Meio Biótico e Antrópico, que engloba os capítulos 8.2, 8.3 e 8.4; Volume 3, denominado Impactos e Programas Ambientais e Anexos, que engloba os capítulos 9 a 13, além dos anexos e Volume 4, onde são apresentado o projeto.

O capítulo 1, introdutório, apresenta a forma de organização do Estudo de Impacto Ambiental. Segue também a descrição da metodologia utilizada para a elaboração do EIA.

No capítulo 2 são identificados o empreendedor, a empresa responsável pelo estudo e a composição da equipe técnica que participou da elaboração do EIA em todas as suas etapas.

O capítulo 3 apresenta a caracterização ambiental do empreendimento abordando os objetivos e justificativas do empreendimento, assim como a sua concepção e forma de implantação.

O capítulo 4 está subdividido em 2 subcapítulos sendo: 4.1. Alternativas tecnológicas e 4.2. Alternativas locacionais.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

No capítulo 5 é discutida a compatibilidade dos corredores e terminais do SUL 1 com o planejamento urbano do município, além de serem apresentados os planos, programas e projetos colocalizados ao empreendimento proposto.

No capítulo 6 são apresentadas as Leis nos níveis federal, estadual e municipal, assim como uma análise jurídica sobre a implantação do empreendimento.

Posteriormente, no capítulo 7 são definidas e apresentadas as Áreas de Influência consideradas para os corredores e terminais de ônibus denominados SUL 1. As Áreas de Influência foram definidas em três escalas considerando o regional e o local e para os meios em análise: físico, biótico e antrópico.

Segue no capítulo 8 a apresentação do diagnóstico ambiental. Para tanto, esse capítulo foi dividido em três subcapítulos que compreendem os Meios de Estudo, sendo: físico, biótico e antrópico.

No capítulo 9 são identificados e avaliados os impactos ambientais decorrentes da instalação e operação dos corredores e terminais de ônibus do SUL 1. São ainda apresentadas as medidas que mitigam, monitoram, compensam ou potencializam os impactos levantados. É ainda apresentada nesse capítulo, uma matriz integrada dos impactos ambientais, além de uma síntese dos resultados encontrados.

Posteriormente, no capítulo 10, é apresentado o prognóstico ambiental, evidenciando os cenários futuros considerando o funcionamento dos corredores e terminais propostos.

Posteriormente, no capítulo 11, são descritos os programas ambientais constantes, que deverão ser implementados para garantir a correta e bem sucedida instalação e operação do empreendimento. Nesse capítulo são apresentados os programas que visam controlar e mitigar os impactos levantados, os programas de monitoramento que visam acompanhar os potenciais impactos gerados pelo empreendimento, assim como os programas que visam compensar os impactos negativos levantados.

Segue no capítulo 12 a conclusão final do relatório, na qual é apresentada uma análise crítica dos principais resultados esperados, considerando o cenário futuro de instalação e operação dos corredores e terminais do SUL1.

Por fim, seguem, no capítulo 13, as referências bibliográficas utilizadas e citadas para a elaboração do Estudo.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

As numerações das tabelas, quadros, fotos e figuras seguem a numeração inicial de cada capítulo.

1.2. Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental

Dois objetivos básicos balizaram a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental dos corredores e terminais de ônibus denominados SUL 1:

- o fiel atendimento da legislação em vigor, traduzido pela apresentação ao órgão ambiental competente, no caso o DECONT, de todos os elementos necessários a uma decisão criteriosa sobre o licenciamento do presente empreendimento;

- o fornecimento, ao empreendedor, dos instrumentos necessários a uma adequada intervenção sobre o meio ambiente, de modo a atenuar consideravelmente os efeitos negativos que possam decorrer da implantação do empreendimento.

Para o atendimento dos objetivos acima descritos, foram consideradas as diversas alterações das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causadas direta ou indiretamente pelo empreendimento (nas suas fases de implantação e operação), e que possam afetar:

- a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- os ecossistemas terrestres e aquáticos;
- as atividades sociais, culturais e econômicas que se desenvolvem na área;
- as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; e
- a qualidade dos recursos naturais remanescentes.

Nesse contexto, os estudos foram conduzidos de forma a atender plenamente a legislação ambiental vigente, no que concerne aos princípios e objetivos expressos na Lei nº 6.938, de 31/08/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e na Resolução CONAMA nº 001/1986, que instituiu a obrigatoriedade de elaboração de EIA e RIMA para o licenciamento das atividades modificadoras do meio ambiente. Em tais circunstâncias, os estudos obedecem às seguintes diretrizes gerais:

- a contemplação das alternativas tecnológicas e locacionais do empreendimento, com justificativa para as opções adotadas;

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- a definição dos recortes geográficos a serem direta e indiretamente afetados pelo empreendimento, considerando a bacia hidrográfica no qual este está inserido;
- a identificação e avaliação sistemática dos impactos ambientais nas fases de implantação e operação do empreendimento;

Mais especificamente, os estudos ambientais desenvolvidos englobaram:

- O Diagnóstico Ambiental das Áreas de Influência Indireta (AII), de Influência Direta (AID) e Diretamente Afetada (ADA), englobando a descrição e a análise dos recursos ambientais e suas interações, tais como existem, de modo a caracterizar a situação do meio ambiente nessas áreas antes da implantação do empreendimento. Para tanto, foram considerados:

- O Meio Físico: o clima e as condições meteorológicas da região; os recursos hídricos; os aspectos geológicos, geomorfológicos; geotécnicos e pedológicos e o ruído ambiente local.

- O Meio Biótico: a flora; a fauna e as áreas protegidas.

- O Meio Antrópico: o processo histórico de ocupação da região; a dinâmica demográfica; os aspectos socioculturais e as condições de vida da população; o quadro urbano; a saúde pública, a educação, a recreação e o lazer; a infraestrutura regional; as atividades econômicas; o patrimônio cultural, histórico e arqueológico.

- A Avaliação de Impactos Ambientais, compreendendo o prognóstico ambiental temático e a avaliação propriamente dita.

- A Proposição de Medidas mitigadoras, de controle, de monitoramento e de compensação de impactos adversos.

1.3. Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental

O Estudo de Impacto Ambiental se inter-relaciona com dois componentes, sendo: o projeto do empreendimento e a sociedade, entendendo-se por “sociedade” todos os segmentos sociais interessados ou afetados pelo empreendimento. Esquemáticamente, esse inter-relacionamento pode ser assim representado:

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



A condução adequada e constante dessas inter-relações é essencial para que o EIA atinja sua dupla finalidade, apontada anteriormente.

O método de abordagem adotado neste presente Estudo de Impacto Ambiental está esquematicamente evidenciado na Figura abaixo.

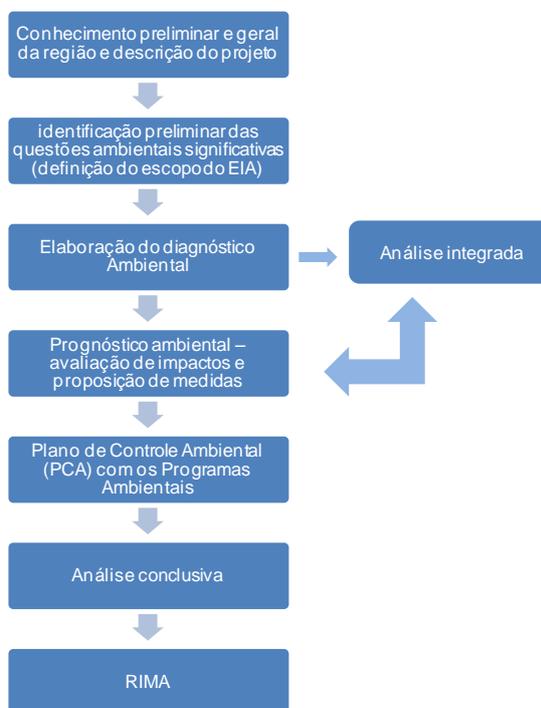


Figura 1.3-1: Esquema Geral simplificado da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 7 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR, DA EMPRESA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO EIA/RIMA E EQUIPE TÉCNICA**2.1. Identificação do Empreendimento:**

Empreendimento	Corredores e Terminais de Ônibus SUL 1
Projeto	Programa Municipal de Investimentos e Ações para a melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito para a cidade de São Paulo.
Localização/Municípios	São Paulo / SP

2.2. Identificação do Empreendedor:

Razão social:	SÃO PAULO TRANSPORTE S.A. – SPTrans
Endereço:	Rua Boa Vista, 136 – 6º Andar
Responsável:	Responsável pelo Projeto: José Evaldo Gonçalo – DI – Diretoria de Infraestrutura Responsável pelo Licenciamento Ambiental: Arq. Andréa Franklin Silva Vieira
Telefone:	(11) 3115-5144
e-mail:	andrea.vieira@sptrans.com.br

2.3. Empresa Responsável pela Elaboração:

Razão social:	Consórcio Corredor Sul 1.
CNPJ:	18368454/0001-85
Endereço:	Rua Olimpíadas, 100 - São Paulo
Responsável:	Ricardo Novaes Serra
Telefone:	(11) 2134-7577
e-mail:	ricardo.serra@lenc.com.br

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 8 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

2.4. Equipe Técnica:

Responsabilidade Técnica – Engenheiro Civil Alexandre Zuppolini Neto	
Coordenação Geral – Cientista Social Ricardo Novaes Serra	
Coordenação Técnica - Bióloga Laura Naxara	
Coordenação Executiva - Economista Henrique Fernando Suini Deporte	
Meio Físico	
Coordenação: Geóloga Máira Sugawara	
Profissional	Especialidade
Geólogo Gustavo Ciotto	Geologia, Geomorfologia, Geotecnia e Pedologia
Engenheira Civil Eunice Porto Câmara	Recursos Hídricos Superficiais e Qualidade da Água e dos Sedimentos
Engenheira Ambiental Fernanda Brito	Clima, Condições Meteorológicas e Qualidade do Ar
Engenheiro Civil Luiz Antônio Brito	Ruídos
Geólogo Douglas Ávila Pascoal	Hidrogeologia
Geólogo Pedro Pessoa Dib	Qualidade Ambiental do Solo
Engenheira Ambiental Jacqueline Samugim	Caracterização do empreendimento
Meio Biótico	
Coordenação: Biólogo Bruno Trevizan Pinotti	
Profissional	Especialidade
Bióloga Daniela Guedes	Flora
Biólogo Rafael Guerra Pimentel	Fauna
Engenheira Florestal Natália Rezende Carvalho	Unidades de Conservação
Meio Antrópico	
Coordenação: Economista Henrique Fernando Suini Deporte	
Profissional	Especialidade
Historiadora Fabiana Marchetti	Diagnóstico Socioeconômico
Cientista Social Ricardo Novaes Serra	Uso e Ocupação
Bacharel em Relações Internacionais Paulo Scurato	Planos, Programas e Projetos Co-localizados
Arqueóloga Lúcia Juliani	Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico
Legislação	
Advogado Luís Gustavo Santos Lazzarini	
Geoprocessamento	
Coordenação: Engenheira Florestal Thais Olitta	
Geógrafo Alexandre da Costa Pinto	
Biólogo Bruno Ginciene	



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 9 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Engº Florestal Leandro Moreno
Equipe de Apoio
Estagiária Giovanna Marchetti

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 11 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

3.1. Apresentação

O presente empreendimento, denominado corredores e terminais SUL 1 faz parte do *Programa municipal de investimentos e ações para a melhoria do transporte público coletivo e do trânsito para a cidade de São Paulo*. O SUL 1 terá extensão aproximada de 31,78 km conformados por 5 corredores: Corredor Sabará, Corredor Miguel Yunes, Corredor Cocaia, Corredor Belmira Marin e Corredor Vila Natal e 3 terminais: Varginha, Jardim Eliana e Pedreira.

O empreendimento proposto estará localizado na região sul do município de São Paulo, mais precisamente nos distritos de Santo Amaro, Campo Grande, Grajaú, Pedreira e Parelheiros (Figura 3.1-1).

Incidirá indiretamente ainda sobre o distrito de Marsilac, visto que a população residente nesse distrito terá acesso ao centro da cidade através dos novos corredores e terminais de ônibus propostos nesse projeto.

O conjunto destes 07 (sete) distritos ocupa a uma área de 522,2 km², o que representa mais de 1/3 do território do município. É uma região carente em que vivem, segundo o IBGE, 1.012.285 (um milhão doze mil e duzentos e oitenta e cinco) pessoas que poderão utilizar um transporte público com eficiência melhor.

Para que isto ocorra à prefeitura buscará atender as demandas reprimidas por transporte público como também aumentar a capacidade das vias na região no qual ocorrerá a implantação do empreendimento, que está atualmente, limitada ao eixo da Avenida Belmira Marin/Avenida Teotônio Vilela.

Desta forma o empreendedor está propondo uma série de intervenções urbanísticas e viárias para dar suporte à implantação de novos eixos viários, com características de corredores de ônibus, visando uma melhor distribuição do tráfego nas regiões do Grajaú, Interlagos, Capela do Socorro, Santo Amaro e Marginal Pinheiros. Propõe-se, ainda, a melhoria viária destinada a aumentar a capacidade no eixo de ligação da Avenida Belmira Marin com a Avenida Paulo Guilguer Reimberg.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 12 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

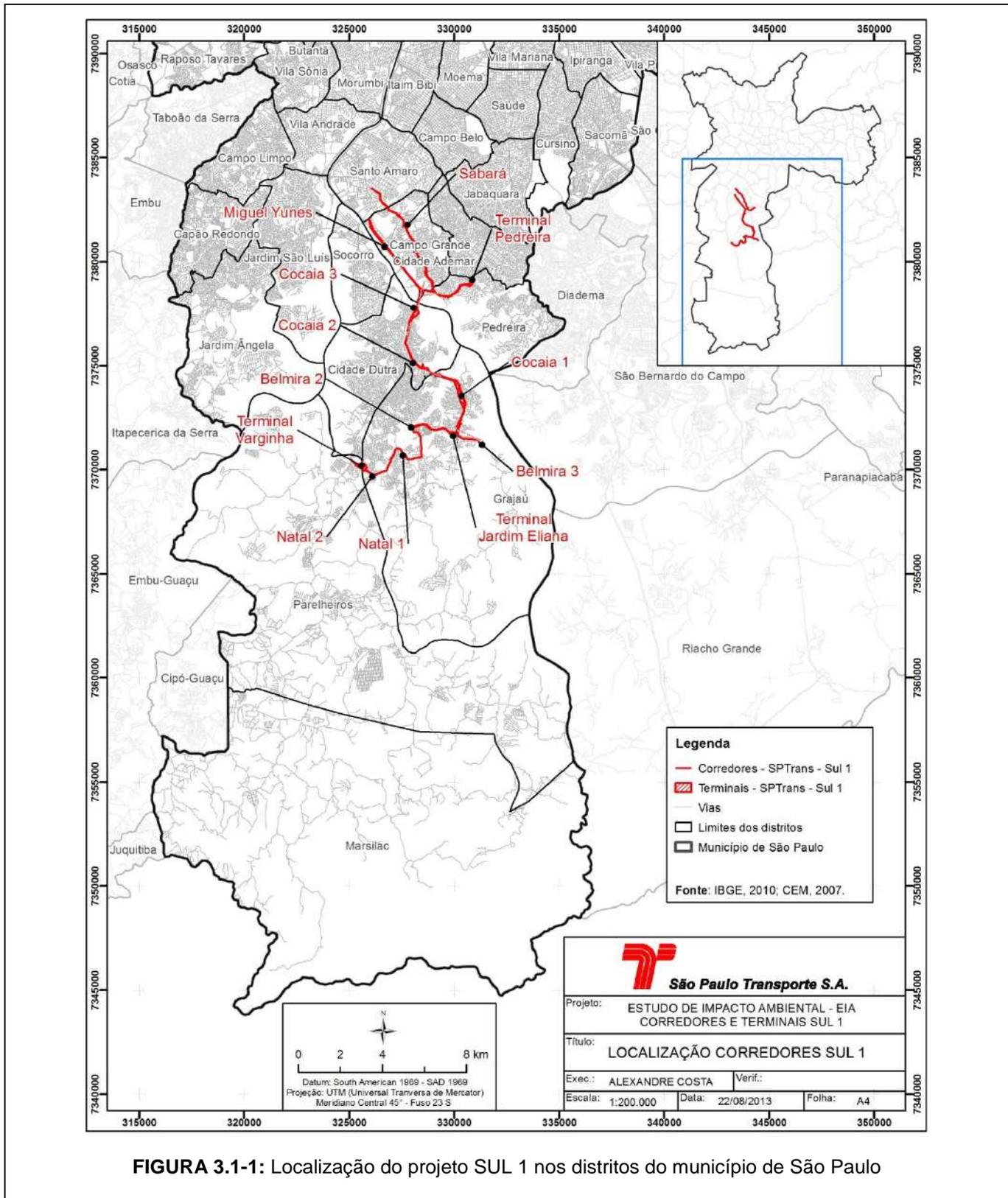


FIGURA 3.1-1: Localização do projeto SUL 1 nos distritos do município de São Paulo

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 13 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O Plano Diretor Estratégico (PDE) prevê este conjunto de atividades propostas para a região que é carente de mobilidade, novas alternativas viárias de média e alta capacidade. Estas intervenções viárias serão mais um fator de desenvolvimento da região, uma vez que irá otimizar a interface com o transporte de trilhos como promover a organização do uso do solo.

Parte da região sul do município de São Paulo está localizada em áreas de proteção de mananciais dos Reservatórios Billings e Guarapiranga (Figura 3.1-2). Dessa forma, parte dos corredores e terminais que estão sendo propostos para o SUL 1 estarão localizados em ambas as Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais e sob as diretrizes de uso do solo estabelecidas nas suas respectivas leis conforme será discutido no capítulo 5, item 5.1.

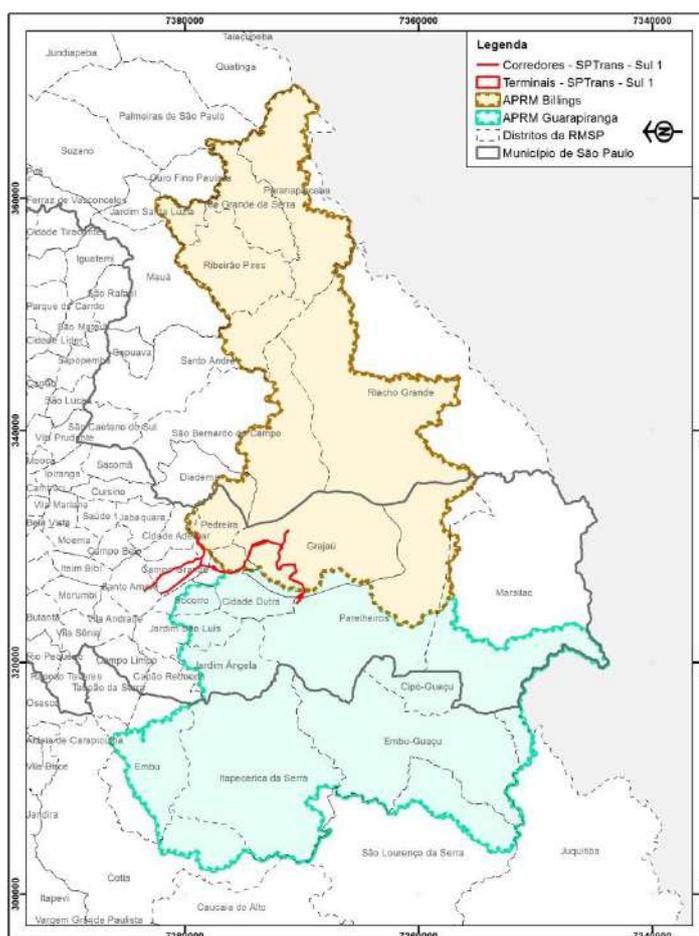


Figura 3.1-2: Localização do SUL 1 em relação às Áreas de Proteção de Mananciais dos Reservatórios Billings e Guarapiranga

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 14 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.2. Contextualização do empreendimento

São Paulo é uma das grandes metrópoles mundiais, sendo a 6^o maior do mundo, contando com mais de 11,3 milhões de habitantes (CENSO 2010) e um PIB de R\$ 389 bilhões (IBGE, 2009) que representa quase 6% da população total e 12,4% do PIB nacional. Cabe destacar que a Região Metropolitana é responsável por mais de 20 milhões de pessoas e corresponde a quase 20% do PIB brasileiro.

No período de 2002 – 2012 e o 1^o semestre de 2013 a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) teve uma redução de 74,27% da taxa de desemprego saindo de uma taxa média de 18,97% em 2002 para 10,88% no primeiro semestre de 2013.

Importante verificar que a taxa foi cadente ano após ano, quando em 2008 ocorreu uma pequena alta devido à crise internacional, que impactou nos empregos relacionados no setor de exportação. Após isto houve um processo de estabilização da taxa de desemprego entre 2011 e 2013 com uma média de 10,74%. O gráfico 3.2-1 abaixo demonstra a estabilização da taxa de desemprego.

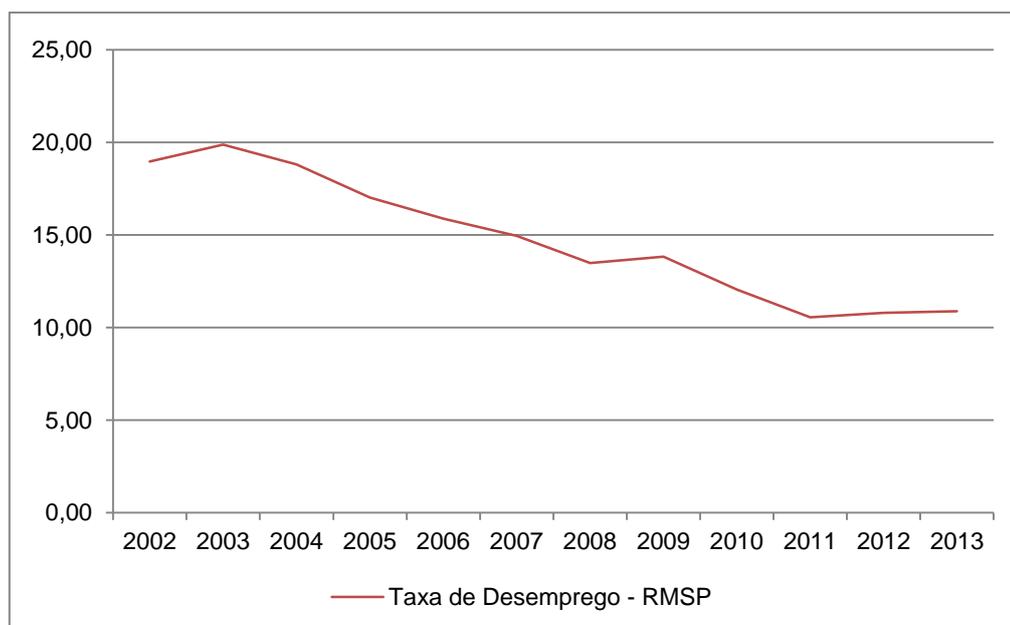


Gráfico 3.2-1: Evolução da taxa de desemprego. **Fonte:** Fundação SEADE, 2013.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 15 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Concomitantemente com a redução da taxa de desemprego, no sentido inverso, ocorreu um aumento real e constante do salário mínimo nesse mesmo período. O gráfico 3.2-2 a seguir aponta neste sentido, em que apresenta a evolução nominal do salário mínimo e a variação da inflação – IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) utilizado para balizar o Banco Central nas metas de inflação.

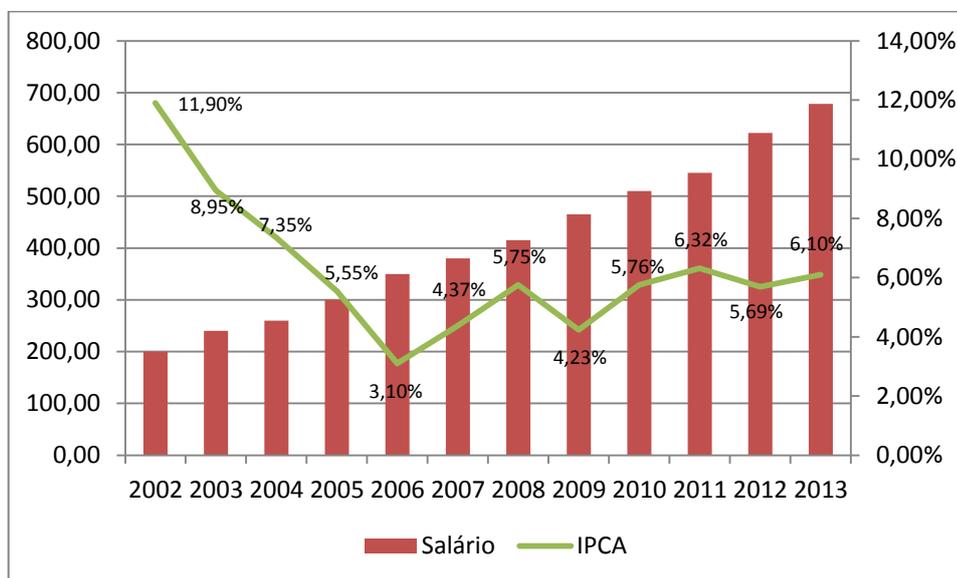


Gráfico 3.2-2: Evolução do salário mínimo e do IPCA¹. **Fonte:** IPEADATA, 2013.

Neste mesmo período ocorreu um aumento nominal de 129,89% e um aumento real, em que é descontada a inflação, um aumento de 66,72%.

A redução do desemprego e aumento da formalização em carteira alinhado com o aumento da renda são indicadores que ajudam a explicar o aumento da demanda por transporte coletivo, principalmente no fluxo periferia-centro, uma vez que a concentração do emprego na cidade parte do centro e vai se diluindo para a periferia.

Diante deste cenário de aumento de renda e do emprego, o sistema de transporte coletivo de São Paulo ficou ainda mais sobrecarregado, necessitando da ampliação de sua oferta para a população de São Paulo tanto de alta e média capacidade, sendo metrô, trens e ônibus.

• ¹ O índice de 2013 foi anualizado conforme método da Meta de Inflação.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 16 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Nesse sentido, a prefeitura de São Paulo, a qual é responsável pela operação do transporte via ônibus, elaborou o *Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do trânsito*, que visa melhorar significativamente o transporte público coletivo e o trânsito na cidade e, conseqüentemente, a mobilidade da população e a acessibilidade do território urbano, implementando uma série de ações que aumentarão a oferta de transporte coletivo para a cidade.

As ações do programa buscam melhorar as inovações e melhoramentos que beneficiaram o setor ao longo dos últimos anos, organizando por função – estrutural e local das linhas de ônibus, o cartão inteligente (bilhete único), sistema de rastreamento por satélite da frota e os aperfeiçoamentos da rede semaforica.

Este programa inclui melhoramento das instalações existentes, o planejamento e implantação de 150 km de novos corredores e a construção de novos terminais para a organização e estruturação do sistema como também reitera a prioridade do transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Por fim, o programa está em consonância com o atual Plano Diretor Estratégico (PDE) do município.

O estudo em análise, integra a ação de implementação dos 150 km dos corredores e novos terminais propostos, dividido em 04 trechos, sendo: Leste 1, Leste 2, Sul 1 e Sul 2. Neste caso, o presente Estudo de Impacto Ambiental se refere aos terminais e corredores do SUL 1.

O projeto estará integrado ao plano de requalificação do transporte público e coletivo de São Paulo que busca compatibilizar as metas, integrar as demandas por infraestruturas e concatenar as ações entre os planos da esfera municipal, estadual e federal, dando continuidade a um processo de reorganização do sistema de transporte público coletivo da cidade, que pretende coadunar medidas de financiamento e gestão do transporte com as políticas urbanas e sociais de forma a promover a estruturação do espaço urbano.

No plano destaca-se a necessidade de reverter o quadro de uso intenso do transporte individual, melhorar as condições de tráfego das vias estruturais centro-bairro, compatibilizar a oferta de infraestrutura com o uso e ocupação urbana, equacionar o déficit na oferta de transporte de alta capacidade e reduzir os problemas ambientais e de saúde pública devido ao elevado índice de emissões (as fontes móveis foram responsáveis por 87% das emissões na RMSP em

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 17 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

2011). O plano focaliza as alterações e intervenções necessárias à melhoria do transporte público coletivo e do trânsito na cidade, adotando como princípio a priorização do transporte coletivo sobre o individual e o incentivo ao transporte não poluente com destaque para os veículos de tração elétrica e os modos de transporte não motorizados, como a bicicleta e o deslocamento a pé, em conformidade com o atual Plano Diretor Estratégico (PDE).

Com uma estrutura administrativa mista, o atual sistema de transporte público de passageiros de São Paulo, como parte integrante da rede metropolitana, é formado tanto pelo sistema de trilhos da CPTM, Metrô e ViaQuatro, quanto dos ônibus e corredores da EMTU, sob a administração direta do Governo do Estado de São Paulo, através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM). Já os ônibus e corredores da SPTrans são controlados pela Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP), através da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), enquanto as concessões de serviço são administradas indiretamente, conforme o diagrama abaixo.

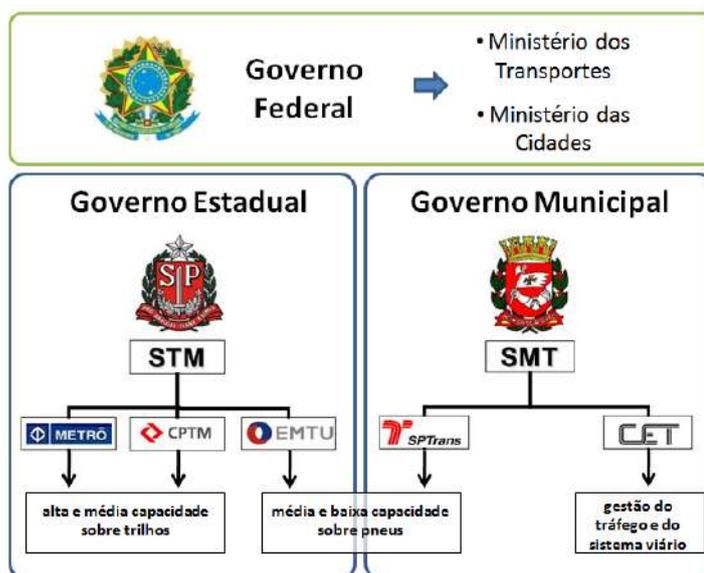


Figura 3.2-1: Diagrama do ordenamento institucional do transporte público.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em 2011, o sistema todo transportou cerca de 5.340 milhões de passageiros, 55% dos quais fizeram uso da rede de média e baixa capacidade gerida pela SPTrans.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2011			
	Total Milhões pax/ano	Média Milhões pax/dia	%
Metrô	1.087	3,7	20%
ViaQuatro*	51,7	0,19	1%
CPTM	700	2,30	13%
EMTU/SP	562	2,55	11%
SPTRANS	2.941	n.d.	55%

* - Operação plena a partir de Outubro de 2011
n.d. - não disponível
Fonte: STM, 2011. Monitoramento da Demanda 2008-2011

Tomando como base todo o sistema de transporte da região metropolitana em seu estágio atual e futuro, o *Plano de Requalificação do Transporte Coletivo de São Paulo* considera as características da infraestrutura do sistema atual, a distribuição da arrecadação e as condições gerais da infraestrutura viária, elencando projetos que vão desde a política de estacionamentos e transporte de cargas até a construção e organização de linhas, corredores e terminais de âmbito estadual, federal e municipal, como apresentado a seguir.

FEDERAL/ESTADUAL

Metrô
Novas linhas e estações
CPTM
Novas linhas e reforma das estações
EMTU
Corredores Metropolitanos
Projeto de acessibilidade Corredor ABD
Repontencialização da rede elétrica de trólebus no Corredor ABD
Rodoanel Metropolitano
Melhoramentos dos aeroportos da RMSP
Trem de alta velocidade

MUNICIPAL

Integração tarifária e bilhetagem: uma revisão
Nova organização da rede municipal de transporte coletivo
Estrutura de gestão e operação do sistema
Novos elementos de infraestrutura
Novos corredores e Terminais
SUL 1
SUL 2

MUNICIPAL

LESTE 1
LESTE 2
Estações de transferência
Faixas exclusivas de ônibus à direita
Tratamento de pontos de parada
Ciclovias, ciclofaixas e bicicletários integrados aos corredores
Operação assistida
Monitoramento da operação
Informação aos usuários
Tecnologia, segurança e educação para usuários
Política de estacionamentos
Política para o transporte de carga
Projeto de inspeção veicular mecanizada
Aperfeiçoamento em tecnologia da frota de ônibus

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 19 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Dentre os projetos de âmbito municipal destaca-se, além da operação assistida, a revisão do sistema de bilhetagem eletrônica e integração tarifária e a organização da rede municipal de transporte coletivo, projeto estreitamente vinculado aos novos elementos de infraestrutura, como corredores, faixas exclusivas, pontos de parada, estações de transferência, terminais e infraestrutura cicloviária².

Tendo como objetivo a qualificação dos serviços de transporte público e a implantação de infraestrutura operacional, possibilitando a requalificação urbana, o plano parte dos seguintes pressupostos:

- **Confiabilidade** do sistema, com frequências e tempos de espera compatíveis com as necessidades e anseios da população;
- **Velocidade** comercial e tempos de viagem compatíveis com o melhor desempenho técnico daquele modo específico;
- **Segmentação** dos serviços, adequando a oferta às diferentes demandas e expectativas;
- **Intermodalidade** e alternativas de deslocamento tão variadas quanto possível;
- **Conforto, segurança e qualidade** dos veículos empregados no sistema, tanto local como estrutural;
- **Modicidade** do preço médio das viagens dos usuários com redução nas transferências, visto que o subsídio à mobilidade fomenta o nível da atividade econômica.
- **Viabilidade** econômica e dos sistemas de circulação e transporte, visando um desenvolvimento sustentável.

Neste sentido, tanto os serviços serão segmentados e interligados aos diversos modais de transporte a fim de racionalizar os percursos, fluxos de viagem e atendimento as demandas locais, quanto serão construídos e adequados os equipamentos e vias destinadas ao transporte coletivo.

A reorganização dos serviços pressupõe a racionalização do sistema e o funcionamento integrado dos subsistemas, com o **subsistema estrutural** responsabilizando-se pela macroacessibilidade, ou seja, por conduzir os passageiros a pontos estratégicos de integração a

• ² A lei federal nº 12.587 de 03/01/2012 propõe a inclusão de ações que viabilizem a inserção da bicicleta como modo de transporte alternativo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 20 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

partir dos quais ele poderá reorientar seu deslocamento e os **subsistemas locais** responsabilizando-se pela microacessibilidade, portanto incumbidos da integração entre os bairros de uma mesma região, com trajetos curtos.

A fim de viabilizar esta reorganização, um conjunto de novos corredores de ônibus e terminais de integração será implantado, disponibilizando uma rede interligada, flexível e abrangente de serviços de transporte público coletivo eficiente e a preços módicos, entre o centro e subcentros, e entre si, de modo a promover melhorias nas condições de acessibilidade do espaço urbano e na mobilidade da população.

A organização do serviço de ônibus divide o território da cidade em oito áreas de operação que se distribuem em torno do centro expandido. As áreas de operação caracterizam as regiões de atendimento dos principais eixos de transporte que ligam as regiões periféricas ao centro da cidade.

Cada uma das áreas de operação está associada a uma cor específica que compõe o padrão visual estabelecido em 2003. São oito cores que representam a divisão do território, organizam o sistema de comunicação em terminais e a pintura dos ônibus que operam na cidade que será mantida. A região dos corredores da SUL 1 é a da cor azul claro denominada 6 conforme figura 3.2-2.

Hoje, a cidade conta com 60 terminais de ônibus urbano, dos quais 29 (vinte e nove) são terminais de responsabilidade da SPTrans, 25 (vinte e cinco) do metrô, 02 (dois) da EMTU e 04 (quatro) da CPTM. Nas proximidades da região de objeto do estudo temos somente 03 (três) sendo os terminais Grajaú, Varginha e Parelheiros. E dos 10 (dez) corredores de ônibus no município os corredores Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro e Santo Amaro / Nove de Julho / Centro terão interface com os novos corredores.

A Figura 3.2-3 localiza os terminais de ônibus, corredores, linhas de metrô e linhas de trem da EMTU existentes hoje no município de São Paulo.



Figura 3.2-2: Distribuição dos corredores e terminais municipais

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 21 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

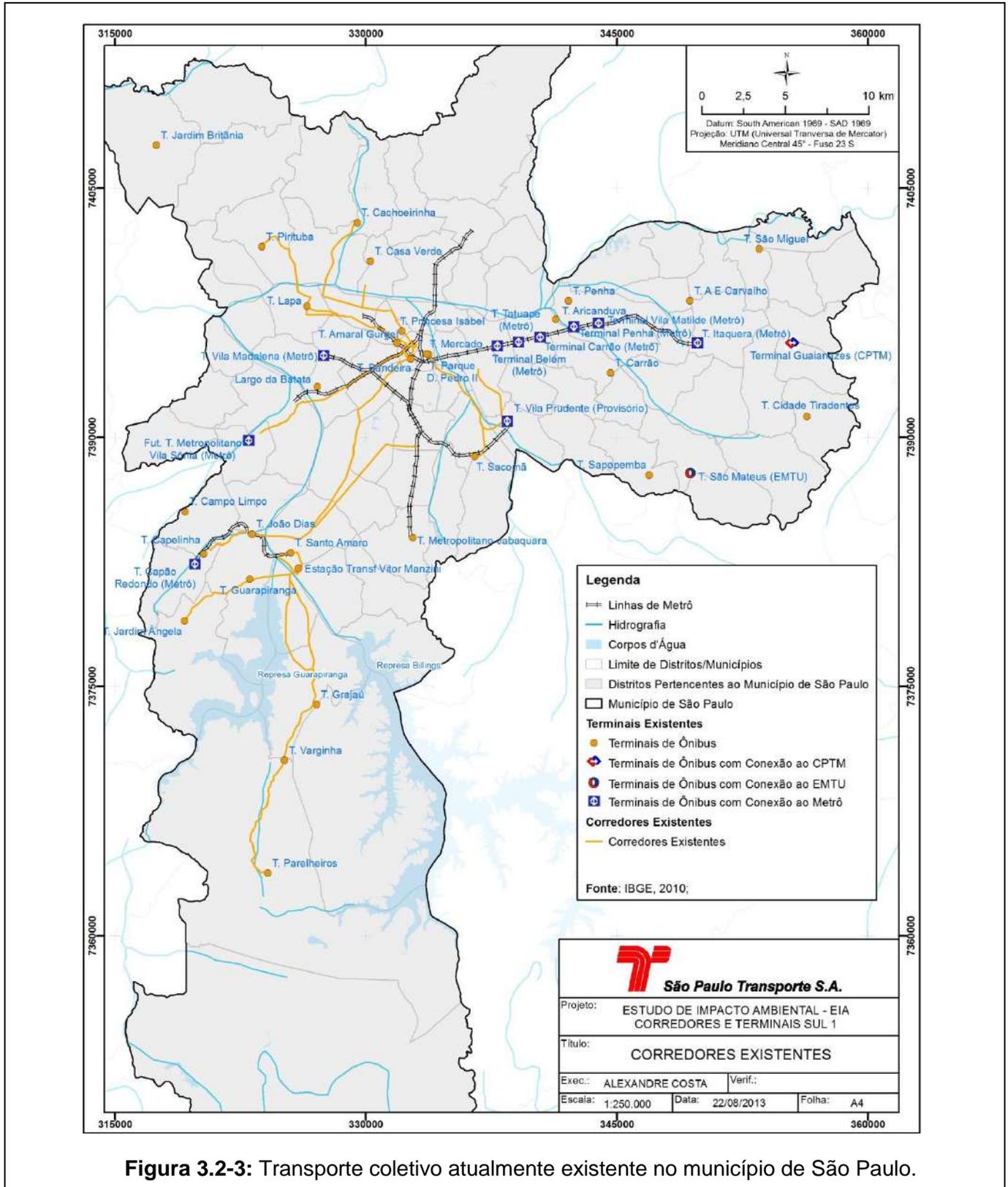


Figura 3.2-3: Transporte coletivo atualmente existente no município de São Paulo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 22 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.3. Histórico, Objetivos e Justificativas

3.3.1. Histórico

O município iniciou a construção de corredores de ônibus na década de 80 na Avenida Paes de Barros e o findou com o Expresso Tiradentes em 2007. São Paulo, conta hoje com 10 (dez) corredores de ônibus municipais, sendo:

Corredores de ônibus existentes atualmente no município de São Paulo
Campo Limpo / Rebouças / Centro
Ver. José Diniz / Ibirapuera / Santa Cruz
Expresso Tiradentes
Inajar / Rio Branco / Centro
Itapecerica / João Dias / Santo Amaro
Jd. Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro
Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro
Pirituba / Lapa / Centro
Santo Amaro / Nove de Julho / Centro
Paes de Barros

Em 1980, foi construído o corredor Paes de Barros com extensão de 4 km de faixa exclusiva ao longo da Avenida Paes de Barros no bairro da Mooca. Depois de 05 (cinco) anos, em 1985, foi inaugurado o corredor Santo Amaro/ Nove de Julho / Centro com extensão total de 15 km, do qual parte do Centro até Santo Amaro.

Em 1991 foi construído o corredor Inajar/Rio Branco/Centro com extensão de 12 km que percorre as avenidas Rio Branco, Rudge Ramos, ponte do Limão passando pela Inajar de Souza até o terminal Cachoeirinha. No ano de 2000 foi implementado o corredor de Itapecerica/João Dias/Santo Amaro com extensão de 8,2 km ligando a região sudoeste da cidade ao corredor Santo Amaro/Nove de Julho/Centro.

Nos anos de 2003 e 2004 foram inaugurados 05 (cinco) corredores, sendo o Pirituba/Lapa/Centro com 15 km, Campo Limpo/Rebouças/Centro com 10,3 km, Vereador José Diniz/Ibirapuera/Santa Cruz com 9,3 km, Jardim Ângela/Guarapiranga/Santo Amaro com 7,5 km e

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 23 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

por fim o corredor de Parelheiros / Rio Bonito/Santo Amaro com 30,5 km, sendo o maior da cidade.

O último corredor realizado foi em 2007, o Corredor Expresso Tiradentes, em via exclusiva e elevada com 10,8 km.

Ao observar os corredores partindo do centro da cidade é verificado que a maioria está concentrado do lado oeste da cidade, conforme Figura 3.2-3.

Esta é uma das características e um dos desafios a serem vencidos pela gestão do transporte por ônibus em São Paulo: tornar mais homogênea a distribuição da infraestrutura de transporte.

Para tal o Plano Diretor Estratégico do município de 2002, alinhado com os Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras de Santo Amaro, Cidade Ademar, Capela do Socorro, e Parelheiros já previram uma série de intervenções a fim de diminuir as assimetrias em corredores de ônibus entre as regiões da cidade. O capítulo de Co-Localizados detalhará o planejamento já proposto em lei.

Em 2012 a lei federal 12.857 estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana em que todas as cidades brasileiras com mais de 20 mil habitantes deverão aprovar os seus planos de mobilidade até janeiro de 2015.

Diante disto a prefeitura lançou no dia 26 de março de 2013 o plano de metas da gestão 2013-2016 em que tratou o transporte público como um dos eixos temáticos principais, prevendo a construção de 150 km de novos corredores. Esses novos corredores serão construídos principalmente na região sul e leste da cidade, em consonância com o *Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito* e o *Programa Complexo Viário Sul* já em execução.

Esse programa inclui o melhoramento das instalações existentes, o planejamento e implantação de 150 km de novos corredores e a construção de novos terminais para a organização e estruturação do sistema (Figura 3.3.1-1). Tais diretrizes foram divididas em 04 processos independentes:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 24 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Corredor Leste 1
- Corredor Leste 2
- Corredor Sul 1
- Corredor Sul 2

No caso deste estudo trataremos os corredores SUL 1.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 25 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

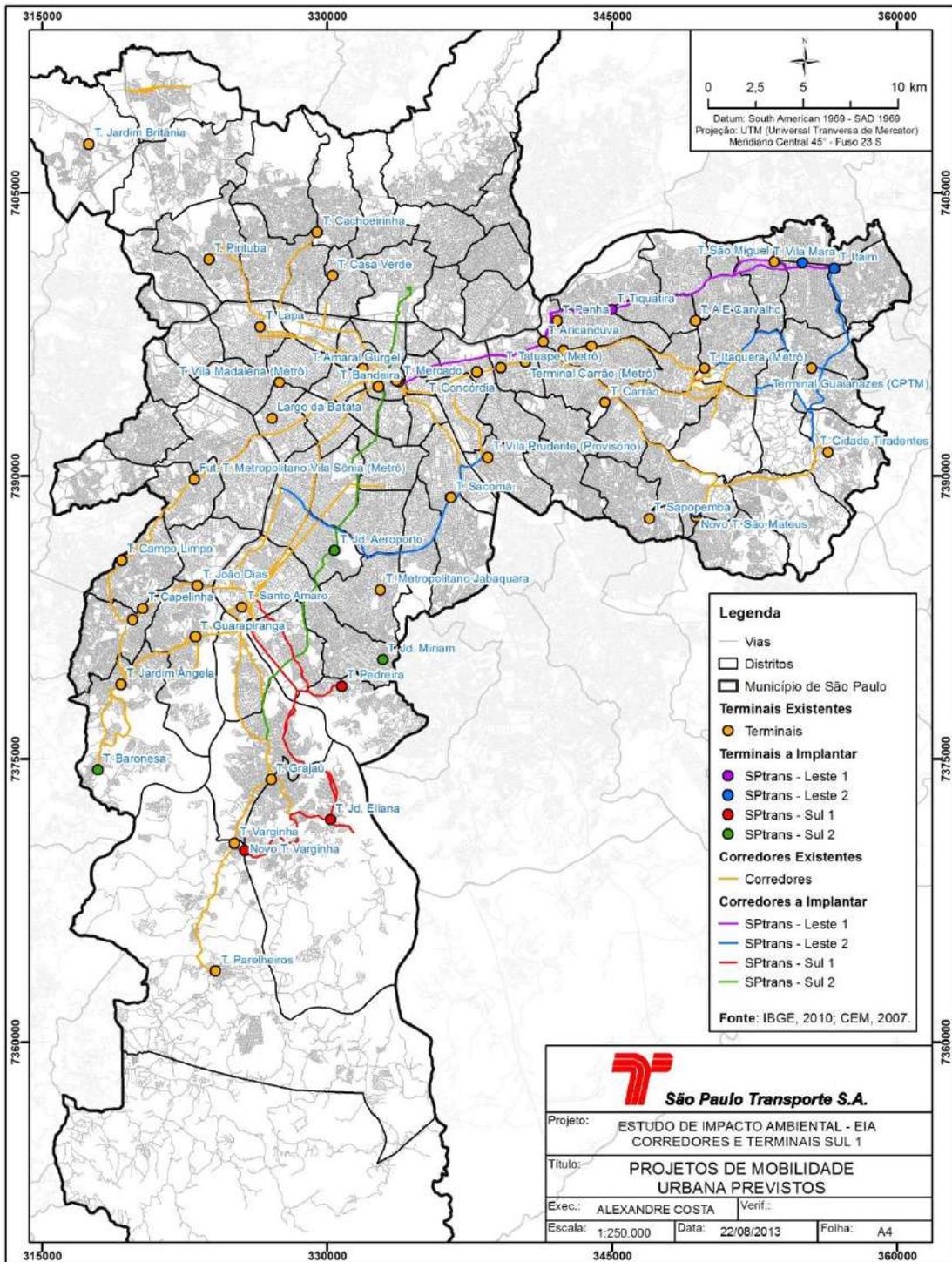


FIGURA 3.3.1-1: Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 26 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.3.2. Objetivo

Os objetivos da construção dos corredores e terminais visa proporcionar aos moradores da região sul um sistema de transporte adequado ao atendimento das demandas atuais e futuras para a região, assim como oferecer meios alternativos de transporte mediante a conexão com outros modais, ampliando a acessibilidade e a mobilidade da população na realização de seus desejos de viagens.

Com sua implantação serão esperadas uma séria de benefícios que podem ser destacados:

- Redução significativa dos tempos de viagens atualmente gastos, principalmente nos horários de maior demanda;
- Maior eficiência, conforto e segurança para os usuários do sistema de transporte público;
- Maior oferta de transporte público e aumento da acessibilidade e mobilidade para a população da região;
- Melhoria do trânsito no sistema viário da região, uma vez que haverá uma remodelação do viário e reordenamento do uso do solo;
- Melhor ordenamento do trânsito nas Avenidas. Paulo Guilguer Reimberg, Belmira Marin, Nossa Senhora do Sabará, Rua Pedro Escobar entre outros aumentando a segurança dos motoristas e pedestres usuários destas vias;
- Requalificação urbana de áreas degradadas;
- Melhoria das condições ambientais por meio da redução na emissão de gases de efeito estufa, uma vez que haverá redução no tempo de deslocamento dos ônibus.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 27 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.3.3. Justificativa

A adoção e o crescimento constante da utilização do automóvel como meio de transporte nos grandes centros, sendo esse um dos principais objetos de desejo dos cidadãos, levou a circulação da cidade a uma condição de saturação, apesar dos investimentos em infraestrutura para esse modal.

Para as grandes cidades, o transporte coletivo de qualidade e rapidez acaba sendo a solução para os deslocamentos cotidianos e de maiores distâncias.

O transporte individual acaba predominando nos espaços viários da cidade, cuja taxa de ocupação é de 0,25/m², ou seja, 30 vezes menor que um ônibus convencional.

Para a Grande São Paulo, que possui 20 milhões de habitantes, não é possível atender a todas as necessidades de deslocamentos usando transporte individual, independente dos investimentos realizados, o modo de transporte coletivo disputa e perde (proporcionalmente) espaço para os automóveis, agravando os congestionamentos e comprometendo a fluidez do trânsito.

A região que abarca os distritos de Santo Amaro, Campo Grande, Cidade Dutra, Grajaú, Pedreira e Parelheiros, principalmente os últimos 04 (quatro) distritos tem a população de baixa renda e que tem o transporte público como a única opção. O valor da tarifa acaba agindo como um limitador nas necessidades de deslocamento dessa parcela da população, resultando numa baixa taxa de mobilidade.

Essa baixa produtividade do transporte coletivo intensifica a crise da mobilidade tornando evidente o esgotamento desse modelo e exigindo mudanças nas políticas de planejamento urbano.

A Lei 12.857/2012 estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que contém indicativos para a gestão, operação, fiscalização e controle do modal de transporte, de serviços e da infraestrutura para o deslocamento de pessoas, cargas e mercadorias nas áreas urbanas.

Uma das características de São Paulo é a predominância do transporte público por ônibus, cuja abrangência da rede é de 4.400 km e que cobre toda a área do município (centro, subcentros e periferia).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 28 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

São 14.800 ônibus dos mais variados tamanhos que compõem a frota que atendem a 65% da demanda. A rede de média capacidade (sistema por ônibus) possui uma extensão de 128km de corredores de ônibus somando-se os municipais e metropolitanos.

Os trilhos, transporte de alta capacidade, são compostos de 78km de metrô e 134km de trem metropolitano que atendem a 12% e 23% da demanda, respectivamente.

A frota de ônibus municipal (0,5% do total da frota veicular) atende diariamente 8,2 milhões de viagens, enquanto os 3,7 milhões de automóveis realizam 7,9 milhões de viagens.

A taxa de motorização está abaixo de 2 habitantes por veículo, algo compatível com os países desenvolvidos. Entretanto, a cultura da intensa utilização do automóvel com baixo nível da sua ocupação (em torno de 1,3 pessoas por veículo) agrava significativamente a mobilidade na cidade. Diariamente, podem-se perceber os efeitos dos 80% do espaço urbano destinado ao deslocamento, ocupado pelo transporte individual que transporta 30% dos passageiros.

A última década apresentou aumento na participação das motocicletas na composição da frota por ser um equipamento que facilita a locomoção e transporte em vias congestionadas. O resultado foi o acentuado crescimento de acidentes com vítimas graves e fatais.

A motorização da mobilidade urbana de maneira individual e privada como solução do problema, trouxe consigo grandes impactos negativos, na forma de aumento dos custos de operação do transporte coletivo público - ônibus, dos acidentes, da poluição e dos congestionamentos (ANTP, 2011). Como o uso do automóvel requer o consumo de grande espaço físico nas vias, o congestionamento cresceu e rebaixou a velocidade dos ônibus para 12 a 15 km/h, quando o desejável e possível com tratamento adequado é 20 a 25 km/h. Isso levou ao aumento dos custos operacionais dos ônibus entre 15% e 25%, sendo o custo adicional repassado aos usuários pagantes, na maioria com baixo nível de renda: embora o vale-transporte limite o gasto do trabalhador a 6% do seu salário, mais da metade dos usuários não tem acesso a esse benefício. Apenas na cidade de São Paulo, o congestionamento provocado pelo uso do automóvel é responsável por R\$ 1,5 bilhão de custos extras repassados por ano aos usuários de ônibus, valor suficiente para construir uma linha de metrô.

Às grandes diferenças de qualidade entre o transporte público e o individual devem ser acrescentadas às vantagens do custo de usar automóveis ou motos: uma viagem de 7

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 29 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

quilômetros no pico da tarde em uma grande cidade, usando transporte público, leva mais do que o dobro do tempo da viagem em automóvel ou motocicleta, além de custar o triplo da viagem em uma moto ou apenas 10% a menos que a mesma viagem em auto.

No campo ambiental, nas cidades com mais de 60 mil habitantes o transporte individual foi, em 2010, responsável por 87% das emissões de poluentes locais (que afetam a saúde das pessoas) e por 64% das emissões de dióxido de carbono (CO₂), principal poluente do efeito estufa, que afeta a saúde da Terra. Na área da segurança do trânsito, morrem no Brasil 40 mil pessoas por ano, a maioria relacionada ao uso de veículos privados, com índices por habitante entre 4 e 6 vezes superiores aos dos países desenvolvidos.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres as motos poluem 15 vezes mais e gastam 2 vezes mais energia por passageiro que os ônibus, ao passo que os automóveis poluem 11 vezes mais e gastam 4,5 vezes mais energia, porém, quanto aos acidentes, as motocicletas têm um custo 19 vezes superior ao do ônibus, enquanto o valor para os autos é de 2,7 vezes.

A necessidade de ampliar a participação do transporte coletivo nos deslocamentos diários não será atendida por modal de alta capacidade (metrô e trem) em função do tempo de implantação e do volume de investimentos e da área onde será implantado o empreendimento.

A opção possível é a implantação de uma vasta rede de média capacidade (corredores exclusivos de ônibus em superfície).

A região em que serão construídos os corredores é uma região carente de transporte público de qualidade e o tempo de deslocamento é muito grande para o centro – local em que está a concentração de empregos da cidade, a figura a seguir demonstra isso.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 30 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

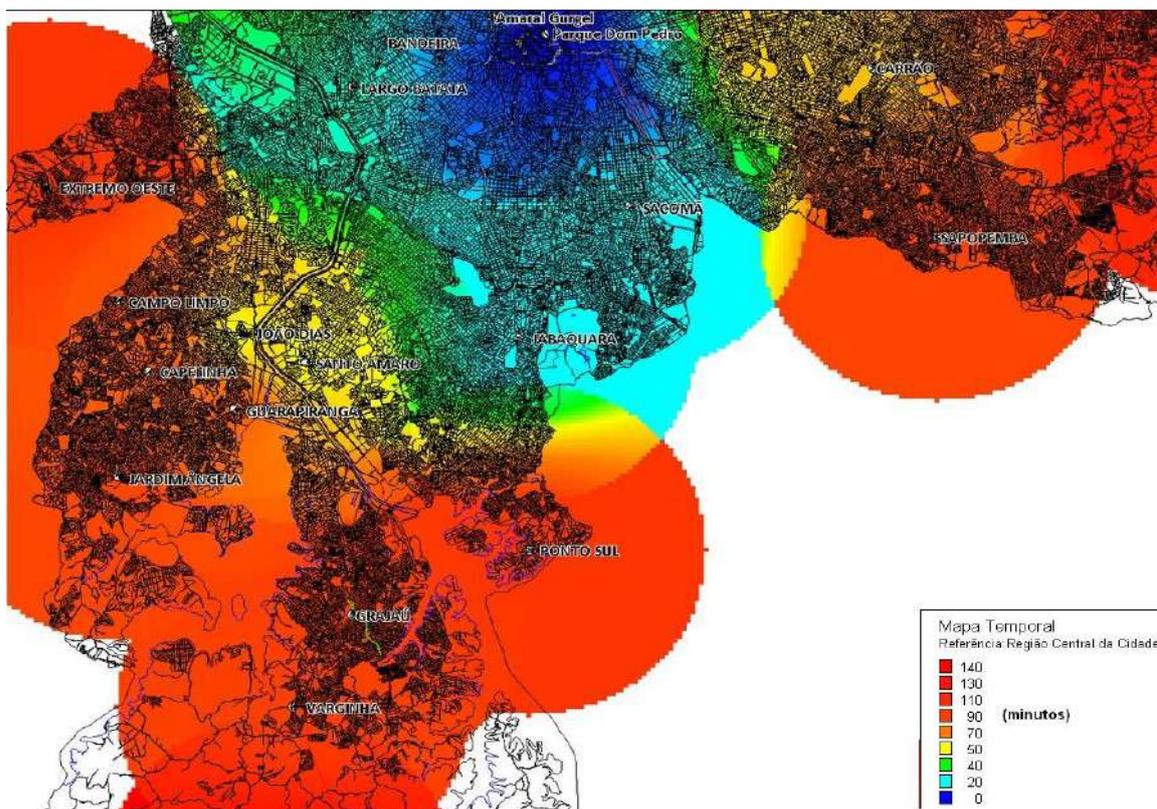


Figura 3.3.3-1: Mapa temporal – região Sul. **Fonte:** Os dados sobre tempo e velocidade utilizados na elaboração dos mapas temporais, foram obtidos no site da SPTRANS, seção “Olho Vivo”, durante o período de maio e junho/2013 no pico da manhã (dia de semana)

Essa condição temporal tem impactos sociais e econômicos, as pessoas desta região demoram mais de 100 minutos para chegar ao centro da cidade.

Um sistema eficiente gera retorno econômico, uma vez que o aumento na quantidade de passageiros transportados por viagem, oriundos de outro modal, eleva a taxa de ocupação aumentando a eficiência do sistema. A arrecadação é maior, enquanto a variação do custo por passageiro é linear e proporcional. O tempo de viagem menor representa custo menor por passageiro transportado, pois ele utiliza menos o sistema por viagem.

A racionalização de frota, a diminuição do tempo de viagem e principalmente o aumento de demanda propostos em projeto potencializa a eficiência e impacta positivamente a tarifa paga pelo usuário. A tabela abaixo, demonstra o ganho econômico dos usuários mensalmente. Contudo esse

Código: RT – 065.00/RA2 - 004		Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 31 de 1344	

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

ganho - cerca de R\$ 400.000,00 mensais - tende aumentar, uma vez que o aumento da oferta de transporte público de qualidade aumentará sua demanda.

Corredor	Velocidade Média Atual (Km/h)	Velocidade Média Futura (Km/h)	Demanda (passageiros/dia)	Extensão (Km)	Tempo de Viagem Atual (min)	Tempo de Viagem Futura (min)	Ganho Tempo Viagem (min)	Ganho tempo total (passageiro)	Renda Per Capita	Valor hora / passageiro	Economia Mensal
Sabará	12	22	27.062	8,16	35	19	16	7.196	642,84	1,12	209.426
Miguel Yunes	18	26	16.815	4,93	16	11	5	1.417	670,88	1,17	43.026
Belmira Marin - 2	12	22	20.262	2,28	11	6	5	1.750	670,88	1,17	53.133
Belmira Marin - 3	15	18	10.105	1,61	6	5	1	181	670,88	1,17	5.489
Canal Cocaia - 1	15	22	13.663	2,84	19	13	6	1.377	670,88	1,17	41.800
Canal Cocaia - 2	15	22	11.755	3,65	15	10	5	913	670,88	1,17	27.710
Canal Cocaia - 3	15	22	4.703	1,96	8	5	3	196	670,88	1,17	5.937
Vila Natal - 1	15	18	5.952	4,29	17	14	3	284	670,88	1,17	8.614
Vila Natal - 2	15	18	6.459	1,96	8	7	1	141	670,88	1,17	4.271

Em suma, o serviço atenderá diretrizes de nível de conforto, economia, tempo reduzido de viagem, segurança, baixos índices de emissão de gases e ruídos, acessibilidade universal e integrações modal e intermodal (não motorizado, alta capacidade e metropolitano).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 32 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.4. Caracterização dos Corredores e Terminais – SUL 1

O trecho denominados corredores SUL 1 tem extensão aproximada de 31,78 Km e é caracterizado pelo planejamento e conformação de 05 corredores e 03 terminais de ônibus, que interligam a zona sul da capital paulista.

Os 05 (cinco) corredores:

- **Vila Natal:** com extensão total de 6,25 km, divididos em Vila Natal 1 e Vila Natal 2 com extensão de 4,29 km e 1,96 km respectivamente. O Vila Natal 1 está situado no distrito de Grajaú, enquanto o Vila Natal 2 está localizado tanto no distrito de Parelheiros – 0,73 km - quanto o distrito de Grajaú – 1,23 km.
- **Belmira Marin:** com extensão total de 3,89 km, divididos em Belmira Marin 2 e Belmira Marin 3 com extensão de 2,28 km e 1,61 km respectivamente. Tanto o trecho 2 quanto 3 estão situados no distrito do Grajaú.
- **Canal Cocaia:** com extensão total de 8,46 km, divididos em Canal Cocaia 1, Canal Cocaia 2 e Canal Cocaia 3 com extensão de 2,84 km, 3,65 km e 1,96 km respectivamente. O Canal Cocaia 1 está localizado no distrito de Grajaú, enquanto o Canal Cocaia 2 está situado no distrito de Cidade Dutra e o Canal Cocaia 3 está situado nos distritos de Cidade Dutra – 1,52 km – e em Campo Grande – 0,44 Km.
- **Miguel Yunes:** extensão total de 4,93 km. Situado integralmente no distrito de Campo Grande.
- **Sabará:** extensão total de 8,16 km. O corredor Sabará está situado nos distritos de Pedreira – 2,26 km – Campo Grande - 4,67 km – e Santo Amaro – 1,23 km.

E os 03 (três) terminais:

- **Terminal Varginha:** área 17.500 m² situado no distrito de Grajaú.
- **Terminal Jardim Eliana:** área 17.500 m² situado no distrito de Grajaú.
- **Terminal Pedreira:** área 16.400 m² situado no distrito de Pedreira.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 33 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

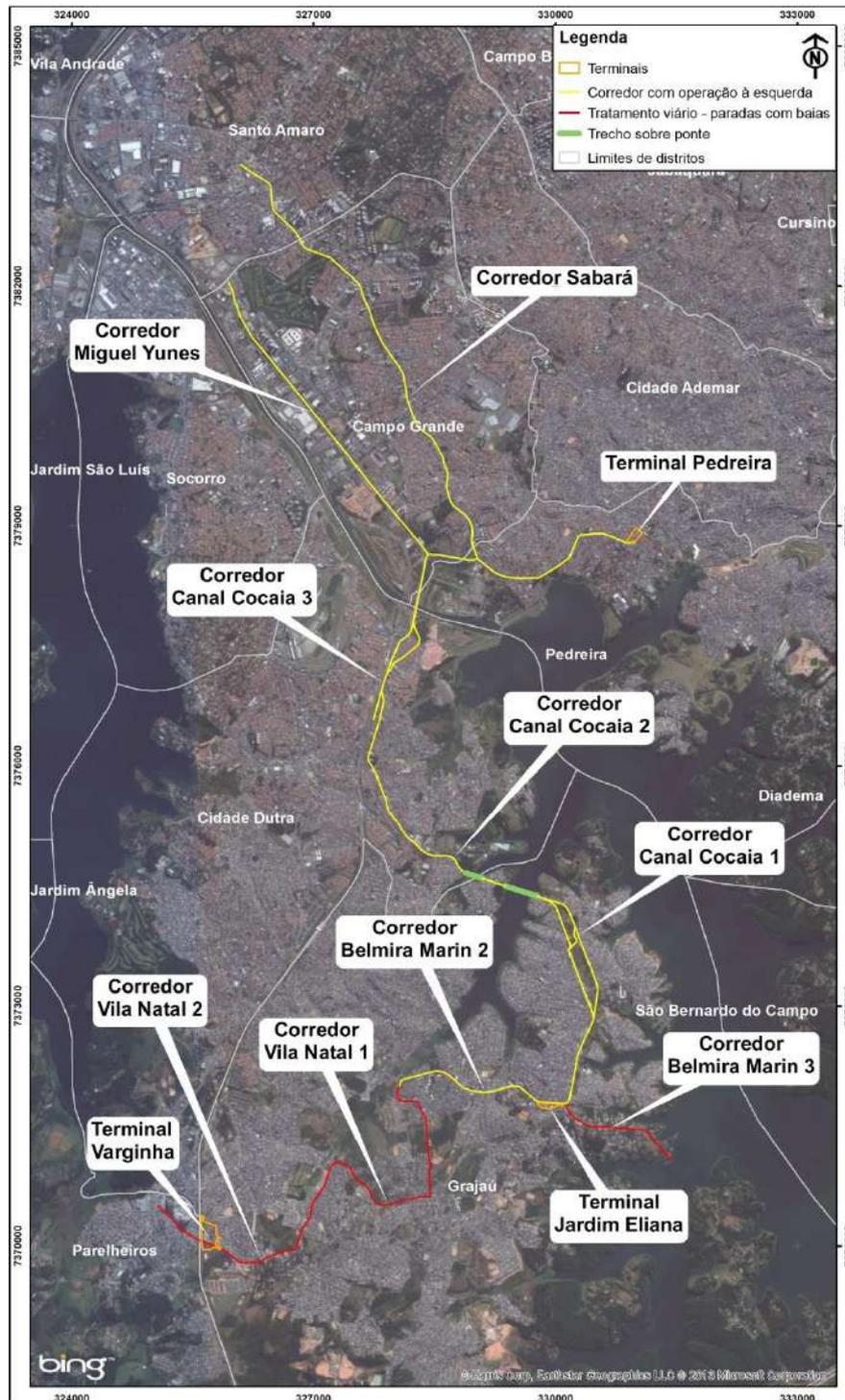


Figura 3.4-1: Esquemático dos corredores e terminais projetados para o SUL 1.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 34 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Para alguns casos, onde a via não comporta a implantação de corredores como o Vila Natal e Belmira Marin 3, as vias receberão tratamento viário com a implantação de paradas com baias. Para o restante serão implantados corredores exclusivos de ônibus com operação à esquerda, conforme evidencia a Figura 3.4-1.

O Projeto para a implantação do sistema de corredores propostos abrange, não só a construção e operação de toda a infraestrutura viária, das paradas e terminais, mas também a requalificação, a recuperação e a adequação das áreas lindeiras afetadas pelo empreendimento, contribuindo para a consolidação de um novo eixo de desenvolvimento na cidade.

A seção transversal típica proposta para o Sistema de Corredores segue o padrão da SPTRANS para corredores com operação e embarque à esquerda, abrangendo a implantação de uma faixa exclusiva de ônibus por sentido junto ao canteiro central e mais duas faixas de tráfego por sentido para o tráfego geral, além de uma faixa exclusiva de ônibus adicional para ultrapassagem de ônibus. Ao longo de toda a intervenção, ainda estão previstas as implantações de passeios adequados e quando possível, de ciclovia com 2,5 m, totalizando 44,5 m, nos locais onde estão as paradas e 35,0 m nos locais sem as paradas.

O pavimento das faixas exclusivas, inclusive as destinadas à ultrapassagem nas paradas, será do tipo rígido e o viário destinado ao tráfego geral será em pavimento flexível. Ao longo dos eixos de intervenção serão desenvolvidos projetos de urbanização, paisagismo e acessibilidade e a fiação da iluminação pública será subterrânea.

O projeto de infraestrutura inclui:

- Vias de ônibus segregadas, com ultrapassagens em todas as paradas do corredor, com pavimento rígido de concreto, e no canteiro central da via;
- Todos os veículos possuem portas a esquerda e direita, já que quase todas as estações estão localizadas no canteiro central da via;
- Rede integrada de corredores e linhas;
- Terminais que facilitem a integração física;
- Melhoramentos no espaço físico através de novos equipamentos urbanos e paisagismo;
- Não deverá haver pontos de parada nos corredores que não sejam do Corredor exclusivo;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 35 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Distância entre paradas: 600 à 800m;
- Modo pagamento das tarifas: Externo aos ônibus, com catracas para acesso às plataformas;
- Estações com acesso em nível (veículos de piso baixo), com rampas de acessos e semáforos para pedestres;
- Equipamentos das estações: Portas automáticas, painéis eletrônicos informativos, luminárias, bancos e lixeiras;
- Dimensões plataforma: 60m de comprimento e 5m de largura.

Já o projeto dos Terminais considera como premissa que serão fechados, com pagamento de tarifa antes do acesso às plataformas de embarque e toda a circulação será por meio de passarela, dotada de área de bilheteria, linha de catracas e conjuntos de escadas fixas/rolantes e elevadores, que possibilitarão o acesso dos usuários a cada uma das plataformas centrais com baias à esquerda ou direita, conforme a necessidade.

Nas plataformas estarão disponíveis áreas comerciais e áreas de apoio aos usuários. Incorporam-se também os bicicletários; conceitos sustentáveis de água de reuso; energia solar; acessibilidade e tecnologias de última geração de processamento de dados e informação aos usuários.

Segue abaixo a representação esquemática contemplando as paradas dos corredores propostos:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 37 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

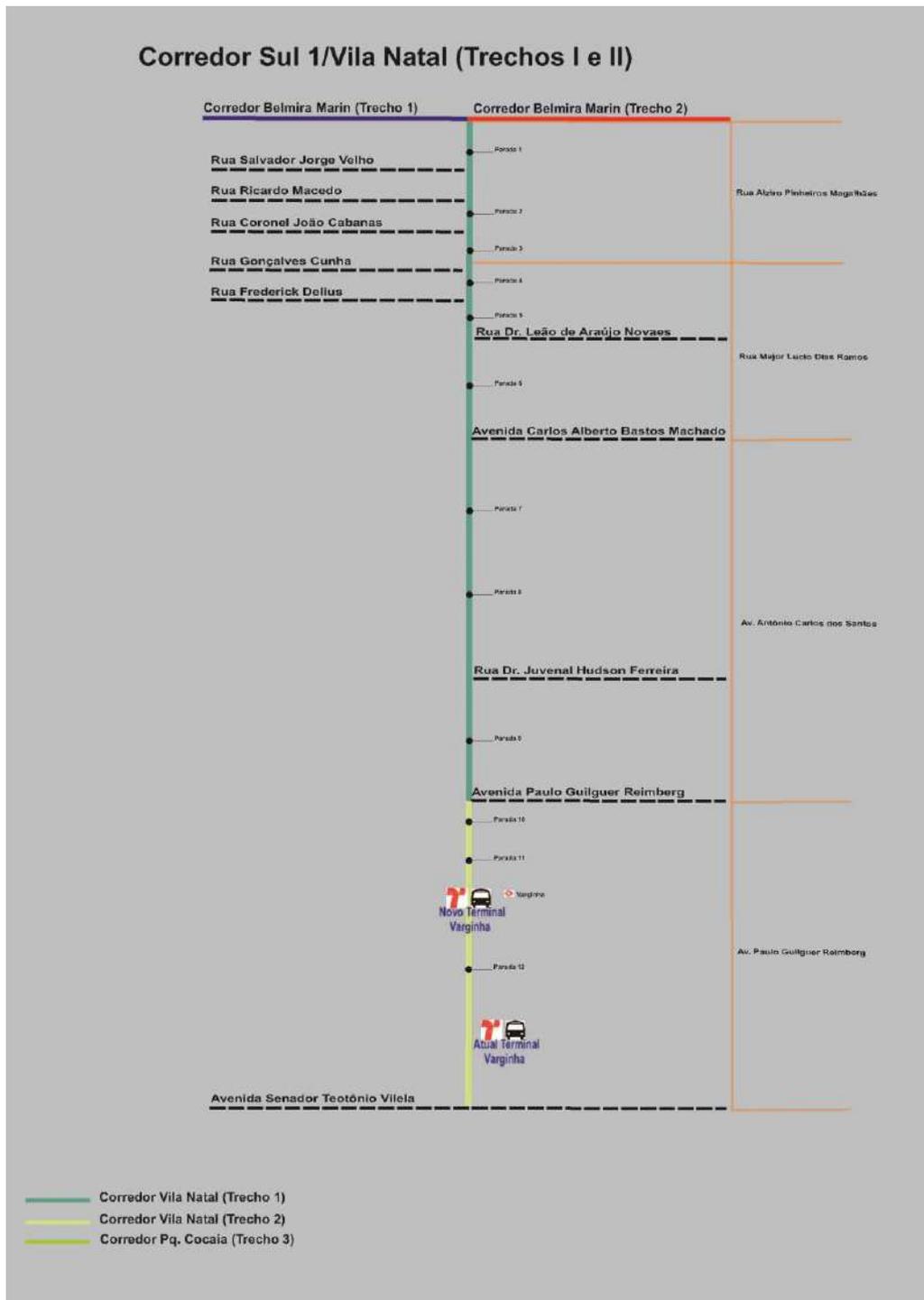


Figura 3.4-3: Esquema representativo das paradas propostas para o corredor Vila Natal (trecho I e II).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 38 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

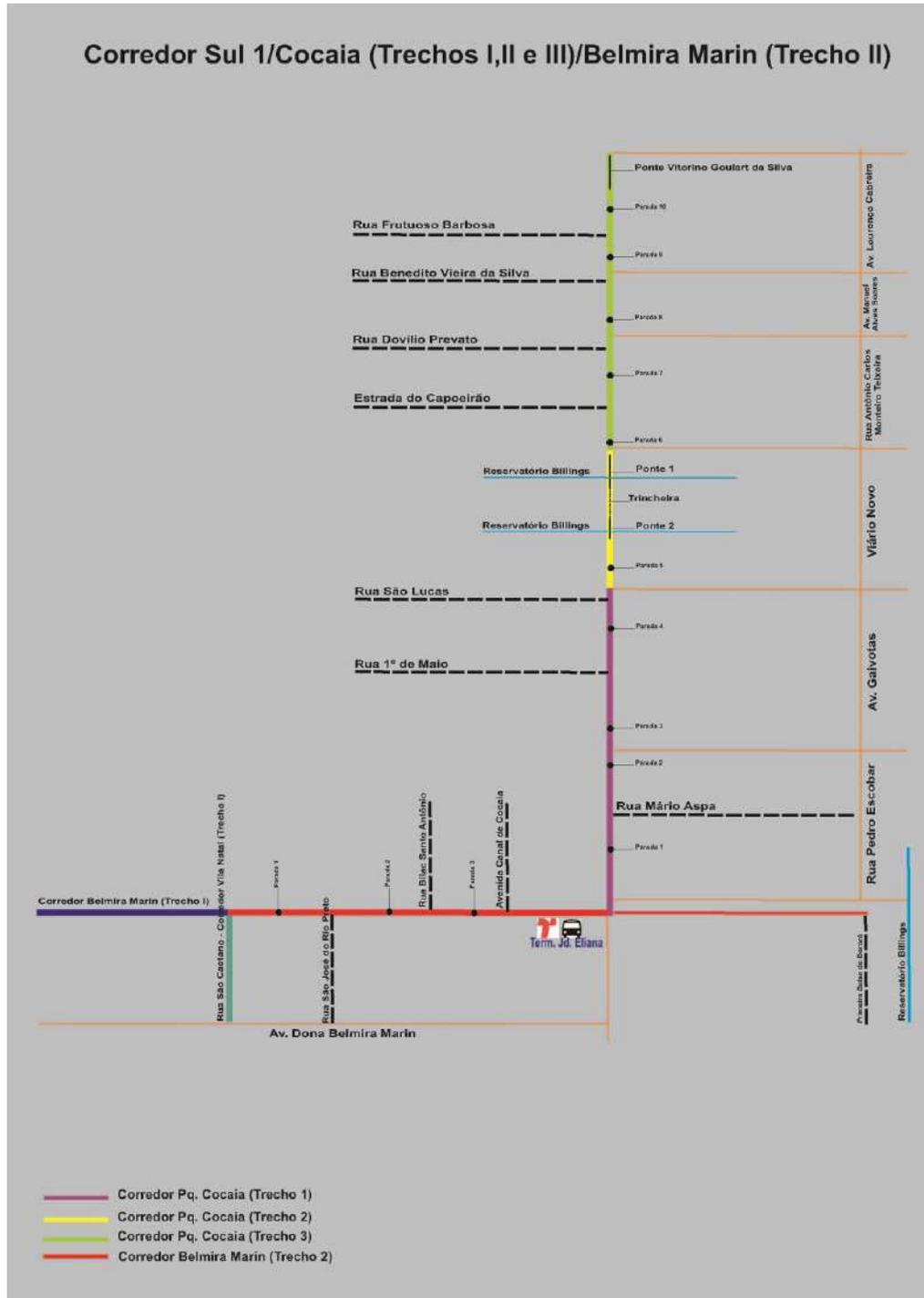


Figura 3.4-4: Esquema representativo das paradas propostas para o corredor Cocaia (trecho I, II e III) e Corredor Belmira Marin (trecho III).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 39 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A seguir serão apresentadas as principais características do projeto Corredores - Região SUL 1: corredores de ônibus Belmira Marin-Cocaia, Cocaia, Miguel Yunes e Sabará, dos Terminais Varginha, Jardim Eliana e Pedreira, e os trechos de tratamento viário da Vila Natal e Belmira Marin-Balsa do Bororé.

O traçado do projeto Região SUL 1 percorre os seguintes logradouros:

Corredores SUL 1
Avenida Paulo Guilguer Reimberg
Avenida Antônio Carlos B. dos Santos
Rua Major Lúcio Dias Ramos
Rua Alziro Pinheiro Magalhães
Rua São Caetano do Sul
Avenida Belmira Marin
Rua Pedro Escobar
Avenida Gaivotas
Rua Antônio Carlos Monteiro Teixeira
Avenida Manoel Alves Soares
Avenida Lourenço Cabreira
Avenida Matias Beck
Avenida Miguel Yunes
Avenidas das Nações Unidas
Rua Cristalino Rolim de Freitas
Rua Pastor Antônio Conceição
Estrada do Alvarenga
Avenida Nossa Senhora do Sabará
Rua Borba Gato
Rua Isabel Schimdt

O projeto Região SUL 1 é composto por cinco trechos operacionais, contemplando os três novos terminais, abaixo descritos.

Trecho Corredor Vila Natal (Trechos 1 e 2)

Extensão de 4,3 km e 2,0 Km, respectivamente, em trecho pertencente à Subprefeitura do Socorro. O viário denominado Vila Natal, passa pelas ruas São Caetano do Sul, Alziro Magalhães, Major Lúcio Dias Ramos e avenidas Antônio Carlos Benjamin dos Santos e Paulo Guilguer

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 40 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Reimberg, atravessando regiões altamente adensadas da Vila Natal, Jardim São Bernardo e outros bairros, hoje atendidos apenas por vias extremamente estreitas, com condições geométricas de difícil transposição até para micro ônibus. Este segmento complementa a ligação entre a Avenida Teotônio Vilela, Terminal Varginha e a Avenida Belmira Marin, possibilitando alternativas de prosseguir por esta para centro da cidade pelo Canal do Cocaia e por meio da futura interligação à Linha 9 da CPTM pelo novo Terminal Varginha.

Para os trechos Natal 1 e 2, propõe-se tratamento viário sem alteração geométrica, recapeamento, sinalização, paisagismo, desapropriação para implantação de baias de parada de ônibus à direita em pavimento rígido, adequações dos passeios para no mínimo 1,5 m, entre outras intervenções necessárias à otimização operacional.

Para este trecho é necessário desapropriar parcialmente 61 (sessenta e um) imóveis, resultando em área total de 12.524 m².

A Figura 3.4-5 representa o projeto da baia de parada de ônibus à direita e a Figura 3.4-6 a seção transversal da baia de ônibus.

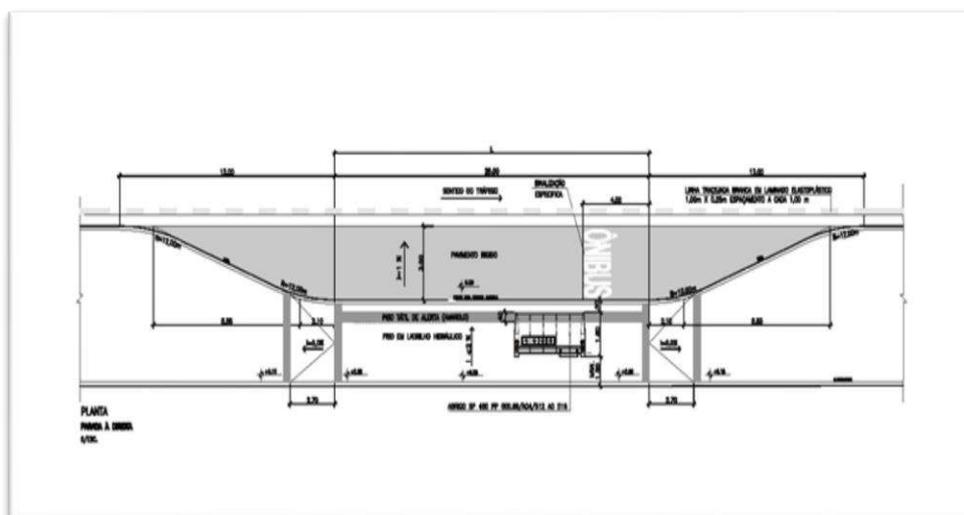


Figura 3.4-5: Baia de ônibus proposta.

A baia apresenta extensão de 35 m e 3 metros de largura. Na ligação e entre extremidades de embarque e desembarque será colocado piso tátil de alerta.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 41 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

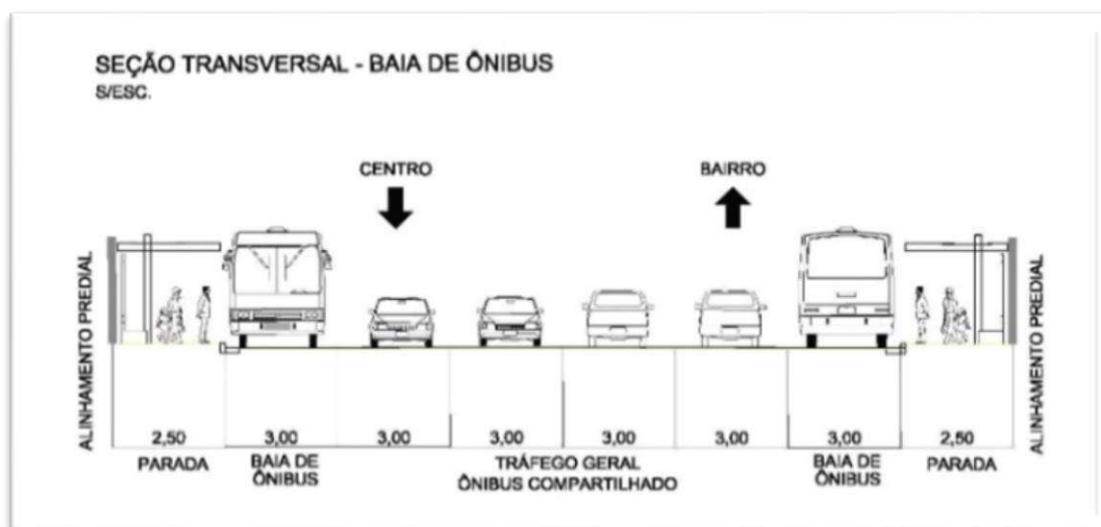


Figura 3.4-6: Seção transversal - baia de ônibus.

A Figura 3.4-7 ilustra o corredor Vila Natal trecho 2 e a localização de interferências propostas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 42 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

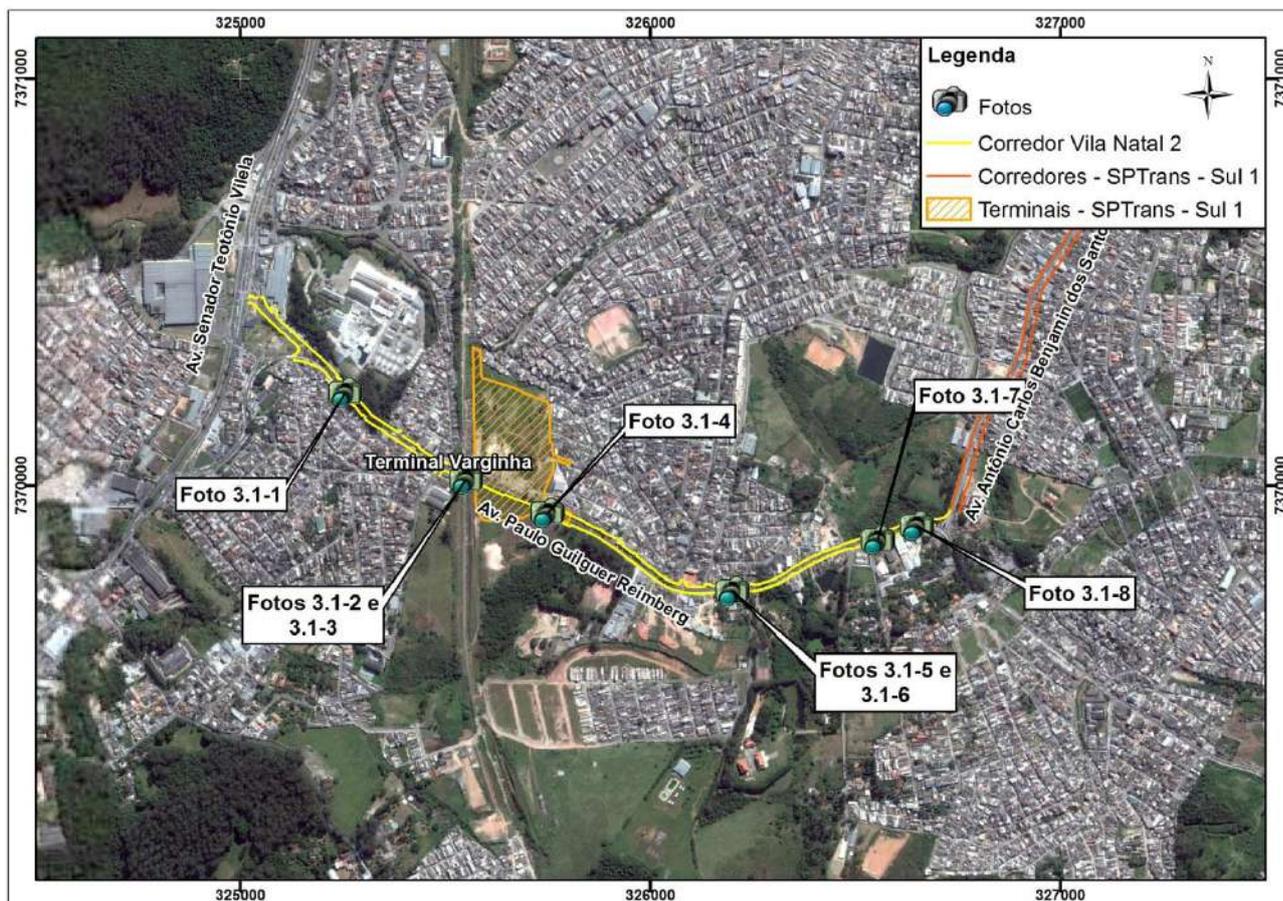


Figura 3.4-7: Localização de interferências no corredor Vila Natal (trecho 2) com indicação das fotos no mapa.

As Fotos 3.4-1 a 3.4-8 registram a real situação das vias e locais onde as baias serão construídas, bem como o local novo Terminal Varginha.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 43 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-1: Baía de ônibus à direita (cruzamento Av. Paulo Guilguer Reimberg com Rua Roberto do Reno).



Foto 3.4-2: Local de implantação do novo Terminal Varginha.



Foto 3.4-3: Local de implantação do novo Terminal Varginha. Linha férrea ao fundo.



Foto 3.4-4: Local de implantação do Novo Terminal Varginha.



Foto 3.4-5: Baía de ônibus à direita (Av. Paulo Guilguer Reimberg - altura 1.251).



Foto 3.4-6: Baía de ônibus à direita (Av. Paulo Guilguer Reimberg - altura 1.390).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 44 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Foto 3.4-7: Baia de ônibus à direita (cruzamento Av. Paulo Guilguer Reimberg com R. Lourenço).



Foto 3.4-8: Baia de ônibus à direita (Av. Paulo Guilguer Reimberg - altura 1.890).

A Figura 3.4-8 ilustra o corredor Vila Natal trecho 1 e a localização de interferências propostas. As Fotos 3.4-9 a 3.4-20 registram a real situação das vias e locais onde as baias serão construídas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 45 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

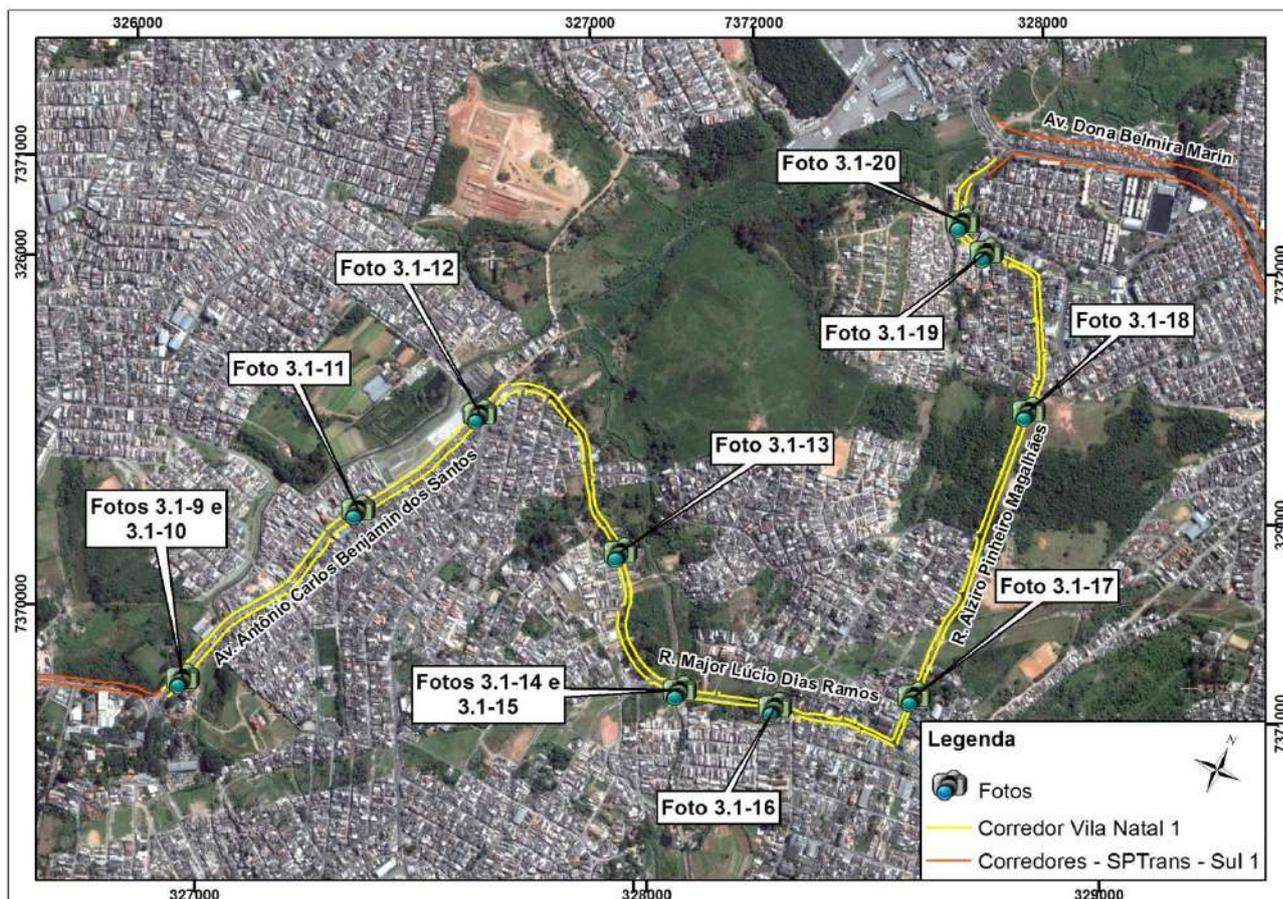


Figura 3.4-8: Localização de interferências no corredor Vila Natal (trecho 1) com indicação das fotos no mapa.



Foto 3.4-9: Baía de ônibus à direita (Av. Antônio Carlos Benjamin dos Santos - altura 2.150).



Foto 3.4-10: Baía de ônibus à direita (Av. Antônio Carlos Benjamin dos Santos - altura 2.150).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 46 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-11: Baía de ônibus à direita (Av. Antônio Carlos Benjamin dos Santos - altura 3.310).



Foto 3.4-12: Baía de ônibus à direita (Av. Antônio Carlos Benjamin dos Santos na aproximação da R. Opção Brasil Natal).



Foto 3.4-13: Baía de ônibus à direita (R. Major Lúcio Dias Ramos - altura 250).



Foto 3.4-14: APP e Córrego Cocaia (jusante) - R. Major Lúcio Dias Ramos.



Foto 3.4-15: Córrego Cocaia (montante).



Foto 3.4-16: Baía de ônibus à direita (cruzamento R. Major Lúcio Dias Ramos com R. Judite Inês Ramos).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 47 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Foto 3.4-17: Baía de ônibus à direita (R. Alziro Pinheiro Magalhães - altura 139).



Foto 3.4-18: Baía de ônibus à direita (R. Alziro Pinheiro Magalhães - altura 1.568).



Foto 3.4-19: Baía de ônibus à direita (cruzamento R. Alziro Pinheiro Magalhães com R. Ricardo Macedo).

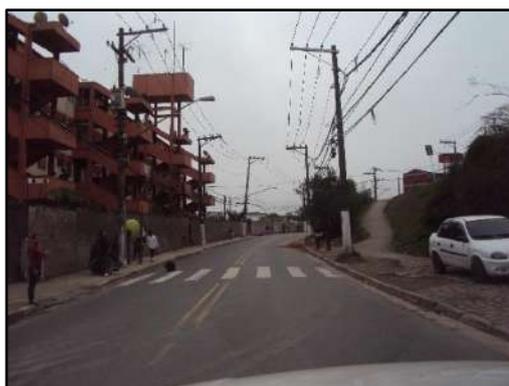


Foto 3.4-20: Baía de ônibus à direita (R. Alziro Pinheiro Magalhães na aproximação da R. São Caetano do Sul).

Trecho Corredor Belmira Marin (Trechos 2 e 3)

A Avenida D. Belmira Marin, possui hoje segmentos com largura de seção para 1 ou 2 faixas por sentido, paradas de ônibus à direita sem baias, proibição de estacionamento pontual e uso do solo lindeiro, predominantemente, comercial e de serviços.

Com a crescente demanda pelo uso da Linha 9 da CPTM e a altíssima densidade populacional da região, a via ultrapassou em muito a capacidade para receber os volumes unidirecionais de 72 (na extremidade próxima à estrada de Cocaia) até 160 ônibus por hora, no pico da manhã, além dos grandes volumes de veículos de passageiros e de cargas.

Para este trecho de 2,30 km de extensão, compreendido entre a R. São Caetano do Sul e a R. Pedro Escobar, será implantado corredor com operação e embarque à esquerda e à direita. Será composto por três conjuntos de plataformas, cujas dimensões de 60 m x 5 m. Cada

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

plataforma operará simultaneamente dois biarticulados no mesmo sentido, em ambos os lados. Estas distarão médias de 550 m entre si. As distâncias entre paradas podem ser observadas na Tabela 3.4-1.

Tabela 3.4-1: Distância entre paradas.

Origem	Destino	Distância (m)
Parada-01	Parada-02	570
Parada-02	Parada-03	640
Parada-03	Terminal Jd. Eliana	450

É prevista a duplicação da Av. D. Belmira Marin, para operar com três faixas por sentido, sendo destinadas para ônibus as faixas junto ao canteiro central. A seção viária onde houver plataformas a largura total será de 41,0 m (Figura 3.4-7) e quando não será de 33,0 m (Figura 3.4-8). Já no trecho compreendido entre a R. Pedro Escobar e a Balsa, de aproximadamente 1,60 km, propõe-se melhorias geométricas, desapropriação para implantação de baias de parada de ônibus em pavimento rígido, recapeamento, adequações dos passeios para no mínimo 1,5 m, implantação de 200 m de faixa exclusiva para ônibus e retorno, entre outras intervenções necessárias à otimização operacional. A Figura 3.4-9 representa o projeto da baia de parada de ônibus à direita.

Para este trecho é necessário desapropriar, total ou parcialmente, 69 (sessenta e nove) imóveis, resultando em área total de 29.748 m².

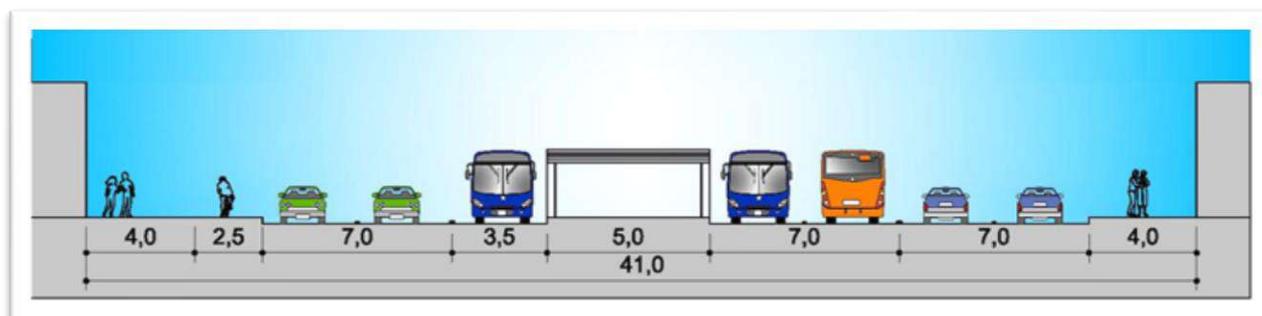


Figura 3.4-9: Seção viária com plataformas.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

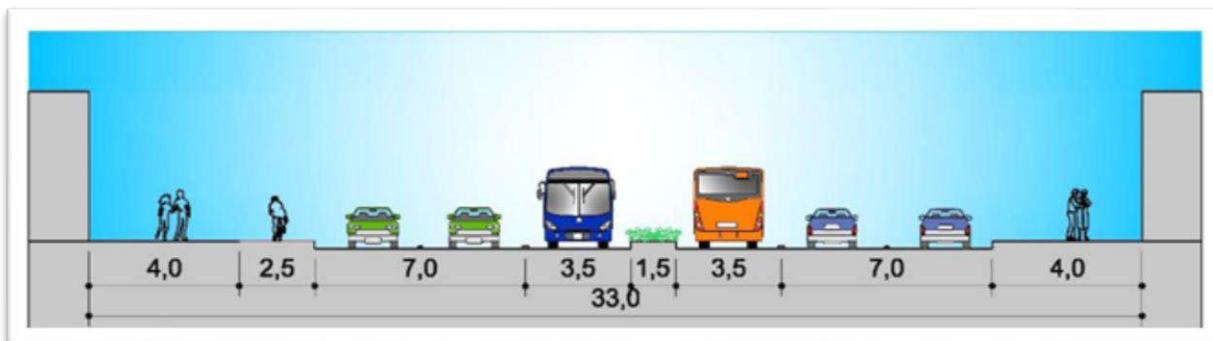


Figura 3.4-10: Seção viária sem plataformas (corredor).

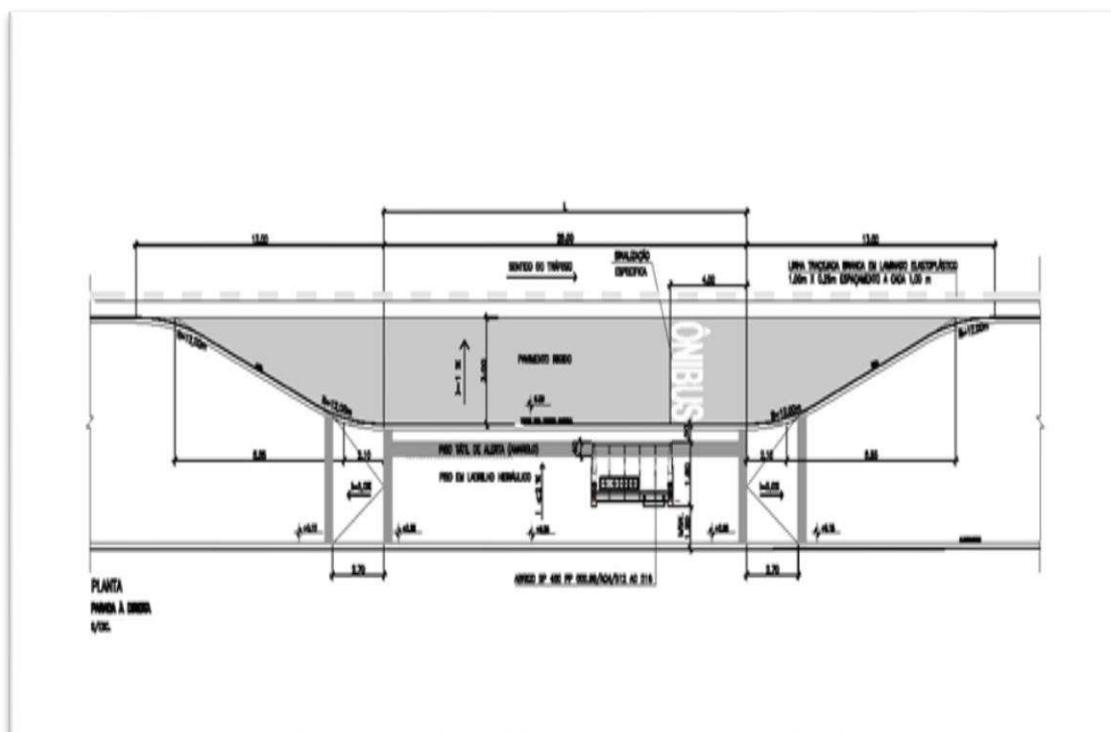


Figura 3.4-11: Baía de ônibus proposta

A Figura 3.4-12 ilustra o corredor Belmira Marin trecho 2 e a localização de interferências propostas

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 50 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

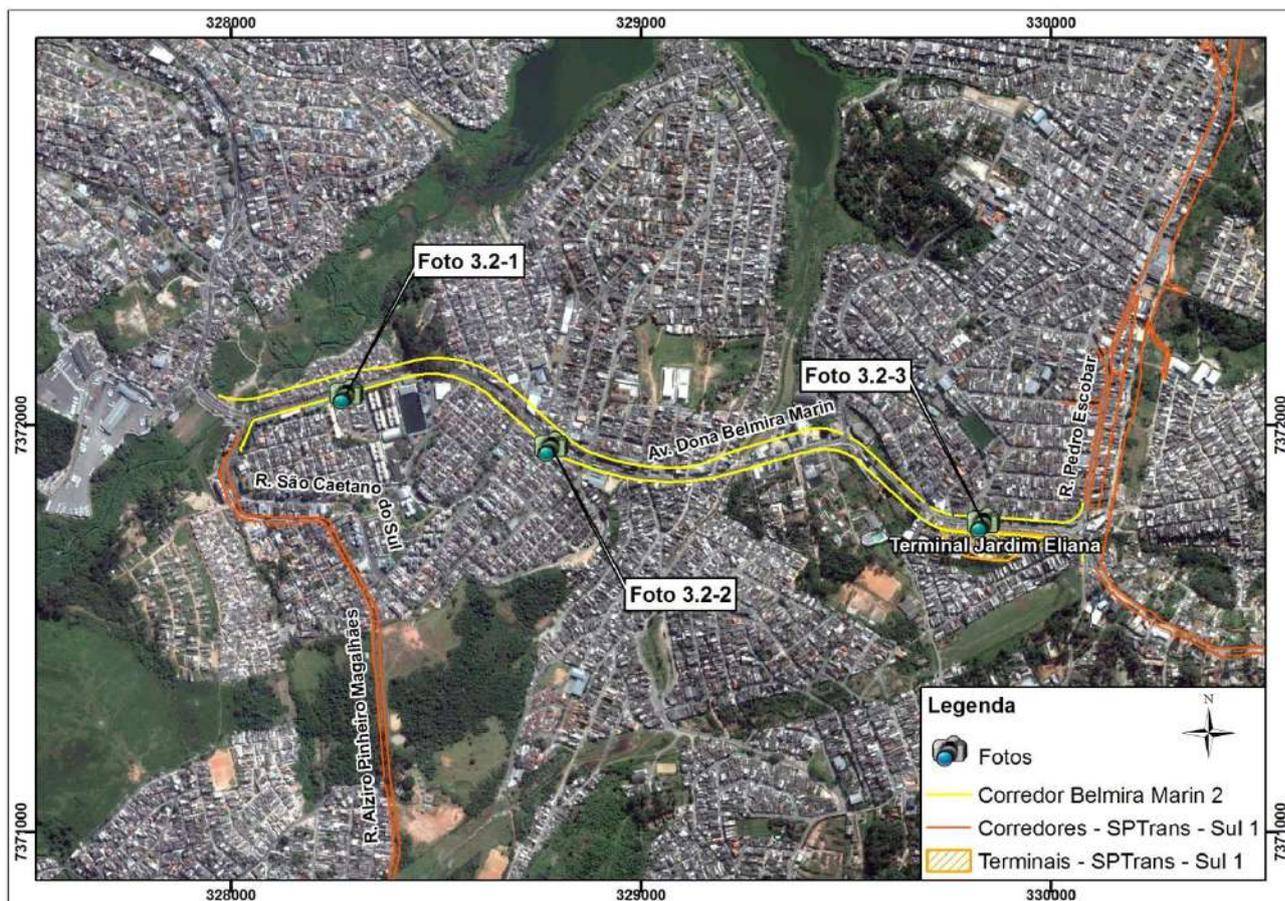


Figura 3.4-12: Localização de interferências no corredor Belmira Marin (trecho 2) com indicação das fotos no mapa

As Fotos 3.4-21 a 3.4-23 registram a real situação das vias e locais onde os corredores e plataformas serão construídos, bem como o local novo Terminal Jardim Eliana.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Foto 3.4-21: Plataforma de embarque (Av. D. Belmira Marin - altura 3.000).



Foto 3.4-22: Corredor de ônibus (Av. D. Belmira Marin - altura 3.655).



Foto 3.4-23: Local de implantação do novo Terminal Jardim Eliana.

A Figura 3.4-13 ilustra o corredor Belmira Marin trecho 3 e a localização de interferências propostas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 52 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

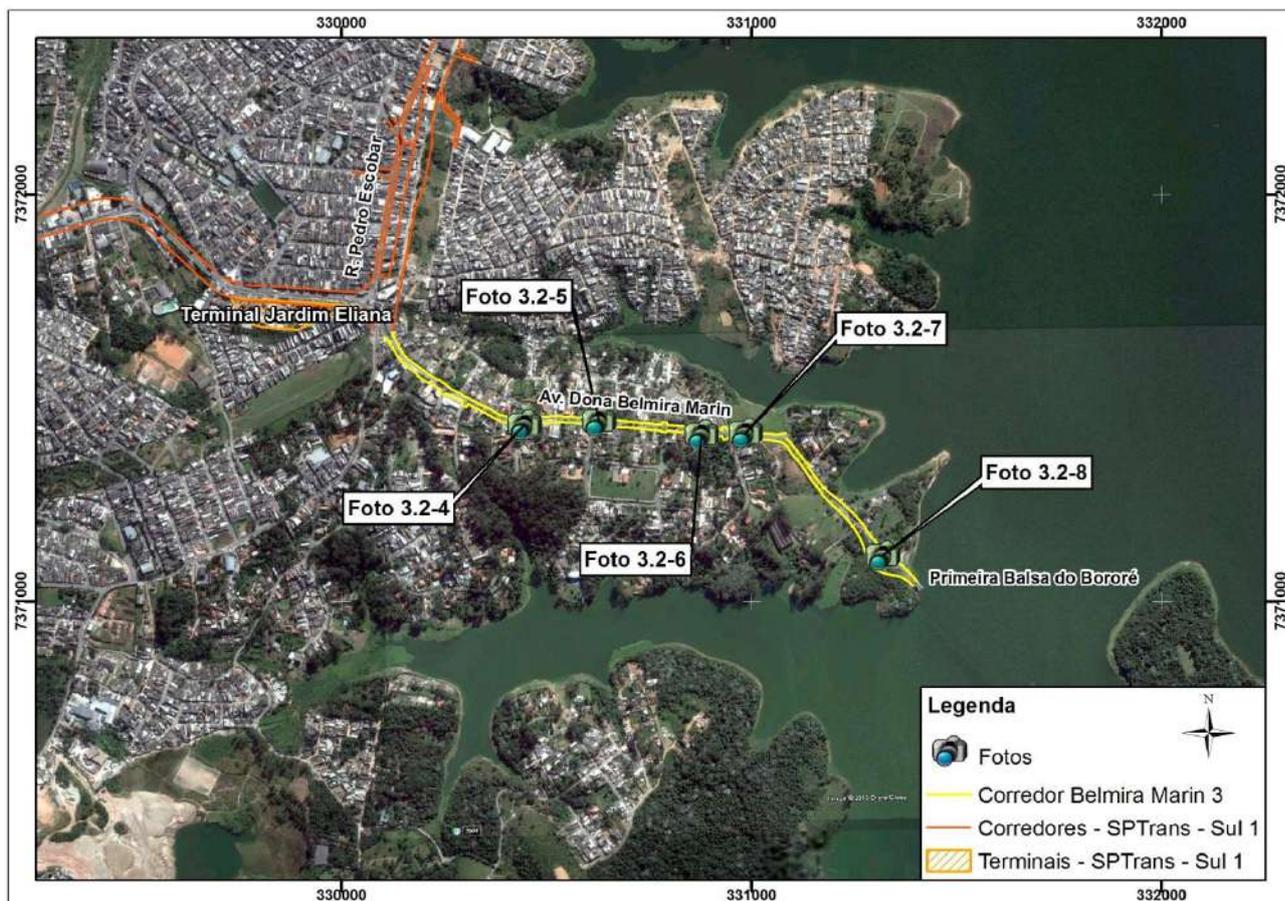


Figura 3.4-13: Localização de interferências no corredor Belmira Marin (trecho 3) com indicação das fotos no mapa.

As Fotos 3.4-24 a 3.4-29 registram a real situação das vias e locais onde as baias serão construídas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 53 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-24: Baía de ônibus à direita (cruzamento Av. D. Belmira Marin com R. Ten. Olindo de Carvalho).



Foto 3.4-25: Baía de ônibus à direita (cruzamento Av. D. Belmira Marin com R. Gastão Penalva).



Foto 3.4-26: Baía de ônibus à direita (Av. D. Belmira Marin na aproximação da R. Eng. Guaraci Torres).



Foto 3.4-27: Baía de ônibus à direita (Av. D. Belmira Marin - altura 5.980).



Foto 3.4-28: Av. D. Belmira Marin próximo à balsa do Bororé (sentido R. Pedro Escobar).



Foto 3.4-29: Av. D. Belmira Marin na chegada à balsa do Bororé.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 54 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Trecho Corredor Canal Cocaia (Tremos 1, 2 e 3)

A Estrada do Cocaia e o viário do entorno, apresenta hoje vias estreitas, extremamente saturadas e com volume de ônibus chegando a 73 ônibus por hora no pico da manhã. O uso do solo lindeiro, assim como na Av. D. Belmira Marin, é predominantemente comercial e de serviços o que gera uma grande atração de viagens locais.

Este corredor interligará o Terminal Jd. Eliana, por meio de nova ligação viária e a construção de duas pontes sobre braços do Reservatório Billings, criando alternativa para a ligação de Cocaia com as avenidas Sabará, Miguel Yunes e ao eixo norte-sul. Tem extensão total aproximada de 8,50 km (Trecho 1: 2,80 km | Trecho 2: 3,70 km | Trecho 3: 2,00 km).

As ruas Pedro Escobar e Rubens de Oliveira e Estrada Canal de Cocaia possuem pista simples, com leito carroçável com 7 a 10 m de largura. Operam com uma faixa por sentido e estacionamento em um dos lados. A ocupação lindeira apresenta edificações de dois pavimentos, de baixo padrão e uso predominantemente residencial.

A R. Luiza possui pista simples em terra com leito carroçável com 7 a 9 m de largura. A ocupação lindeira apresenta edificações de dois pavimentos, de baixo padrão e uso predominantemente residencial.

A Av. Gaivotas possui pista simples, com leito carroçável com 7 a 10 m de largura. Opera com uma faixa por sentido e estacionamento em um dos lados. A ocupação lindeira apresenta edificações de dois pavimentos, de baixo padrão e uso predominantemente residencial. Para esse trecho serão necessárias as seguintes intervenções:

- Adequação no sentido do tráfego da R. Pedro Escobar alterando-o para sentido único, da altura da R. Mário Aspa até Av. D. Belmira Marin, para tráfego geral;
- A criação de sistema binário à R. Pedro Escobar, para tráfego normal e corredor de ônibus conforme a Figura 3.4-14, utilizando a R. Luiza, junto à faixa de domínio das linhas de transmissão;
- Duplicação de trecho da R. Pedro Escobar a partir da R. Mario Aspa, acomodando o corredor na seção típica até a R. Canário Belga;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 55 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Volta à configuração de binário, mantendo a R. Rubens de Oliveira, em sentido único de direção, da Estrada do Canal de Cocaia para R. Pedro Escobar e criação de nova via para tráfego geral e corredor de ônibus, que se apoia na Av. Gaivotas, localizada no lado oposto da faixa de transmissão, em relação à R. Pedro Escobar.
- Ampliação do viário existente para a implantação do corredor de ônibus e tráfego normal da R. Pedro Escobar de acordo com a Figura 3.4-15;
- Implantação de cinco paradas de ônibus conforme seção da Figura 3.4-16, operando nos dois sentidos com embarque à esquerda e trecho de corredor de acordo com a Figura 3.4-17;
- Construção de quatro muros de contenção, quatro taludes de aterro e dois de corte;
- Construção de ciclovia e passeio.

A Av. Manuel Alves Soares possui pista dupla com canteiro central, com leito carroçável de 7 a 10 m de largura por pista, operando com duas faixas por sentido e estacionamento. Apresenta ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto. Para esse trecho serão necessárias as seguintes intervenções:

- Construção de duas Obras de Arte Especiais (OAE) interligando a nova via (Cocaia trecho 1) à Av. Manuel Alves Soares; 420 m e 220 m de extensão;
- Acomodação de corredor na seção Av. Manuel Alves Soares (Figura 3.4-18), exceto nos locais onde estão previstas as paradas de embarque e desembarque (Figura 3.4-19) que deverão ser desapropriados;
- Construção de ciclovia e passeio.

As avenidas Lourenço Cabreira e Matias Beck possuem pista dupla com canteiro central, com leito carroçável de 7 a 10 m de largura por pista, operando com duas faixas por sentido e estacionamento. Apresenta ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto. Para este trecho serão necessárias as seguintes intervenções:

- Acomodação de corredor na seção Av. Lourenço Cabreira e Av. Matias Beck (Figura 3.4-18), exceto nos locais onde estão previstas as paradas de embarque e desembarque (Figura 3.4-19) que deverão ser desapropriados;

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Construção de ciclovia e passeio.

As distâncias entre paradas podem ser observadas na Tabela 3.4-2.

Tabela 3.4-2: Distância entre paradas

Origem	Destino	Distância (m)
Terminal Jd. Eliana	Parada-01	450
Parada-01	Parada-02	650
Parada-02	Parada-03	680
Parada-03	Parada-04	490
Parada-04	Parada-05	660
Parada-05	Parada-06	1.450 (OAE)
Parada-06	Parada-07	560
Parada-07	Parada-08	630
Parada-08	Parada-09	700
Parada-09	Parada-10	1.100 (CPTM)

Para este trecho é necessário desapropriar, total ou parcialmente, 168 (cento e sessenta e oito) imóveis, resultando em área total de 82.968 m².

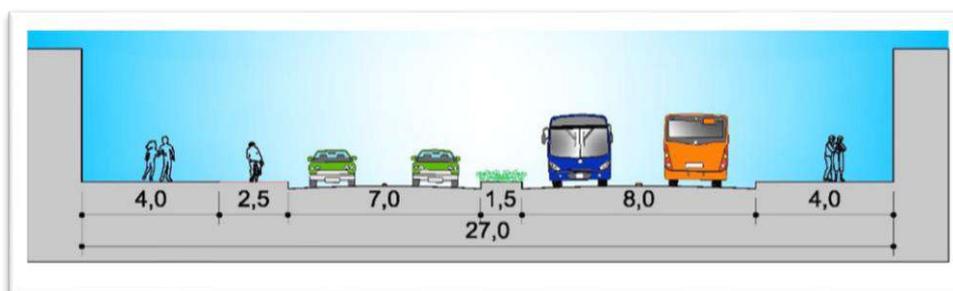


Figura 3.4-14: Seção R. Luiza (binário com R. Pedro Escobar)

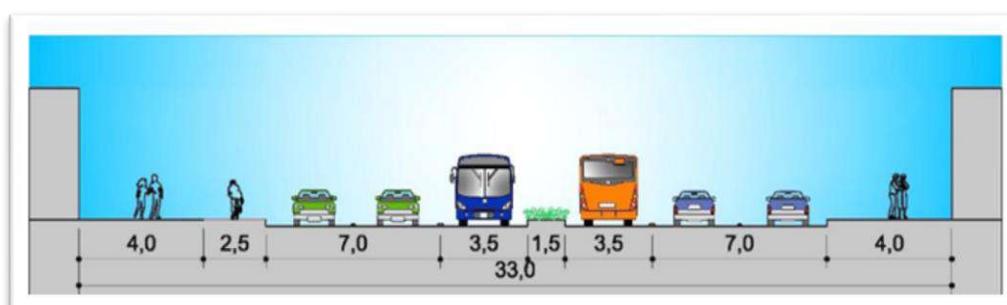


Figura 3.4-15: Seção R. Pedro Escobar (trecho corredor)

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 57 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

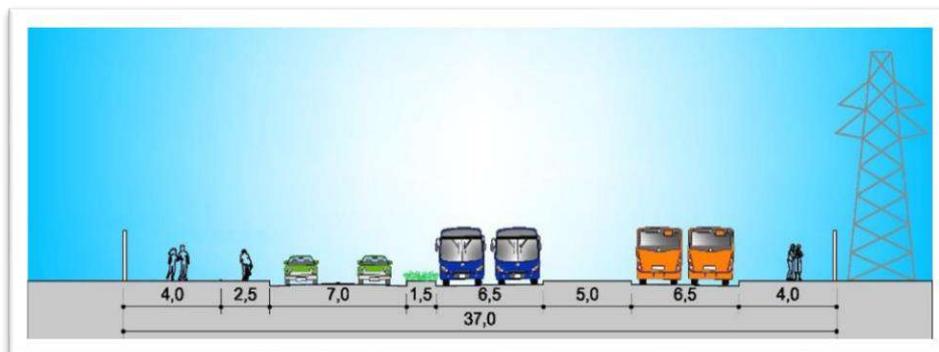


Figura 3.4-16: Seção Av. Gaivotas (binário com R Pedro Escobar) no trecho com parada de ônibus

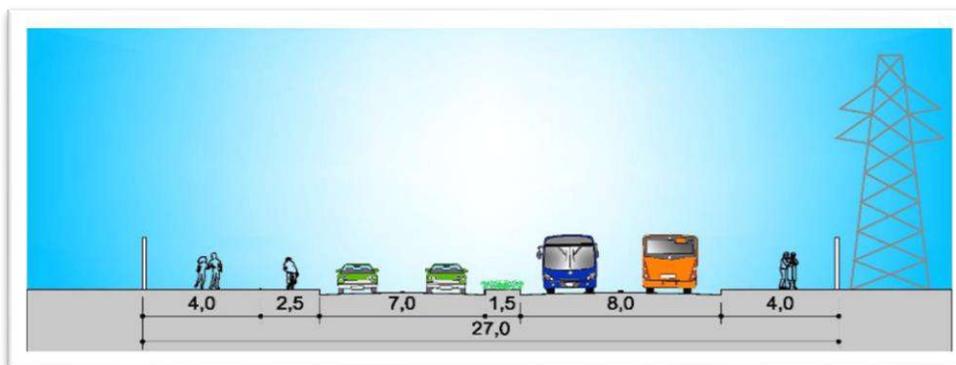


Figura 3.4-17: Seção Av. Gaivotas (binário com R. Pedro Escobar) no trecho corredor

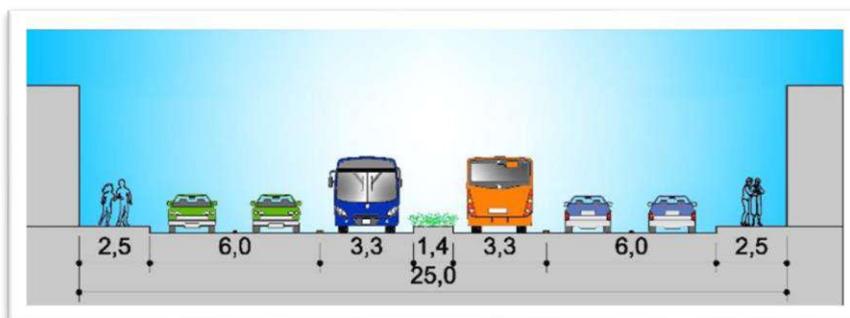


Figura 3.4-18: Seção Av. Manual Alves Soares / Av. Lourenço Cabreira / Av. Matias Beck no trecho corredor

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 58 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

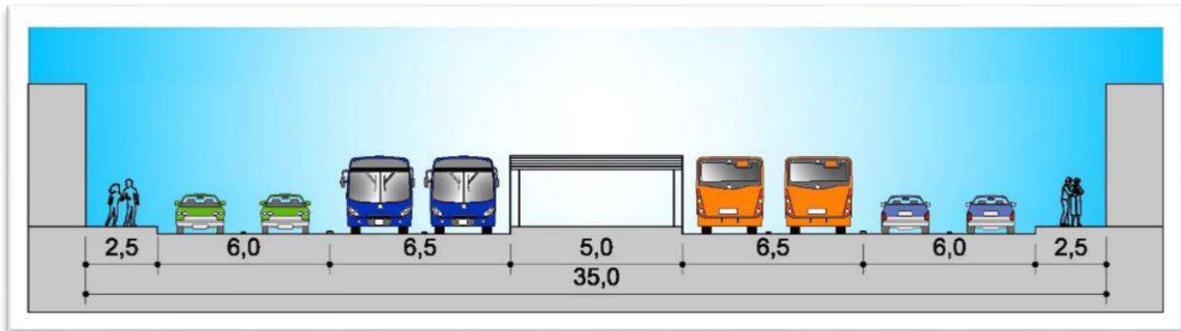


Figura 3.4-19: Seção Av. Manual Alves Soares / Av. Lourenço Cabreira / Av. Matias Beck para corredor com plataforma de embarque

A Figura 3.4-20 ilustra o corredor Canal Cocaia trecho 1 e a localização de interferências propostas.

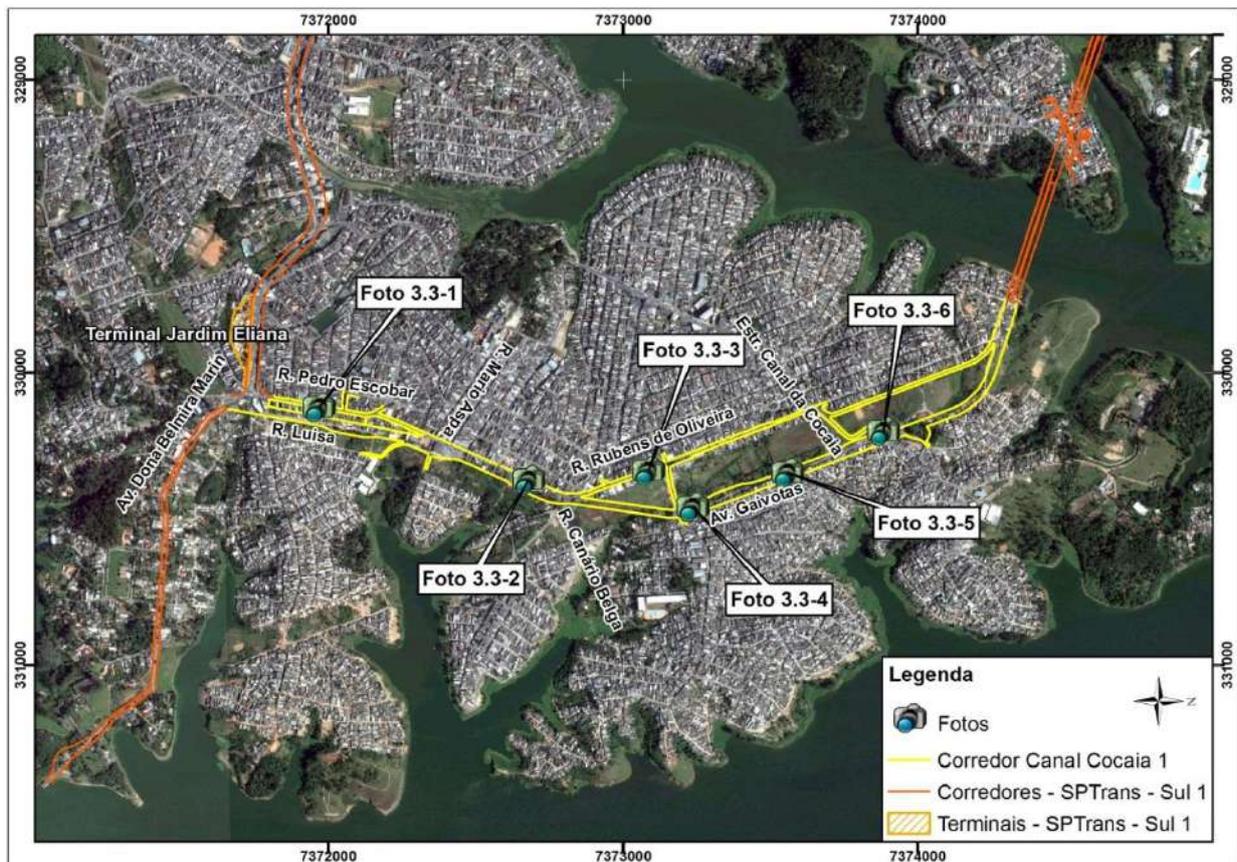


Figura 3.4-20: Localização de interferências no corredor Canal Cocaia (trecho 1) com indicação das fotos no mapa.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

As Fotos 3.4-30 a 3.4-35 registram a real situação das vias e locais onde os corredores e paradas de ônibus serão construídos.



Foto 3.4-30: Trecho de tratamento viário na R. Pedro Escobar - altura 925.



Foto 3.4-31: Trecho de tratamento viário na R. Pedro Escobar - altura 439.



Foto 3.4-32: Trecho de binário na R. Rubens de Oliveira - altura 318).



Foto 3.4-33: Plataforma de embarque (cruzamento Av. Gaivotas com R. Francisco Inácio Solano).



Foto 3.4-34: Trecho corredor (Av. Gaivotas na aproximação R. Primeiro de Maio).



Foto 3.4-35: Vista Av. Gaivotas com R. Guilherme Rule. Ao fundo área do Corredor Cocaia trecho 2.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 60 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

A Figura 3.5-21 ilustra o corredor Canal Cocaia trecho 2 e a localização de interferências propostas.

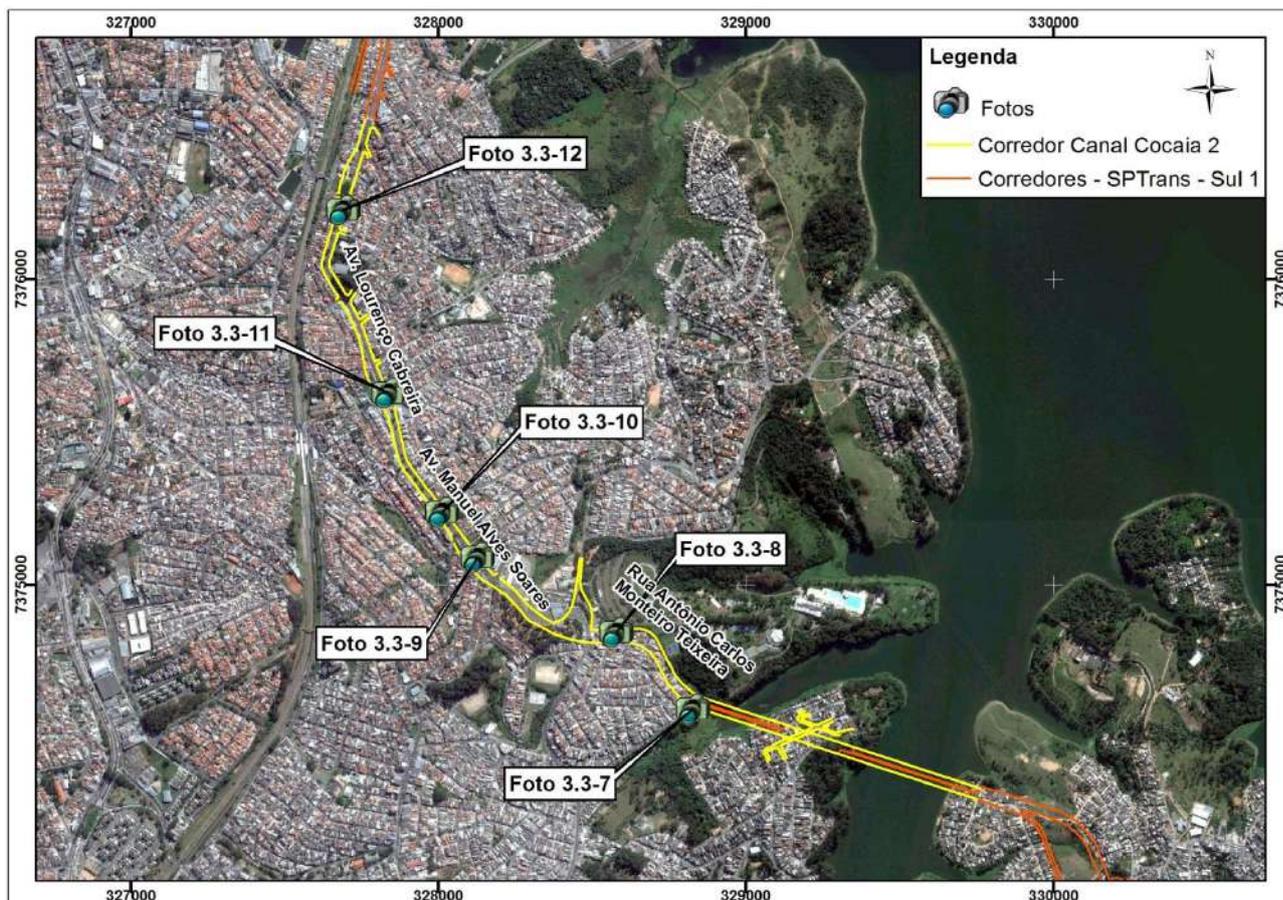


Figura 3.4-21: Localização de interferências no corredor Canal Cocaia (trecho 2) com indicação das fotos no mapa.

As Fotos 3.4-36 a 3.4-41 registram a real situação das vias e locais onde os corredores e paradas de ônibus serão construídos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 61 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-36: Trecho de ponte no Reservatório Billings (R. Antônio Carlos Monteiro Teixeira - altura 480).



Foto 3.4-37: Trecho corredor na R. Antônio Carlos Monteiro Teixeira - altura 95).



Foto 3.4-38: Plataforma de embarque (Av. Manuel Alves Soares na aproximação da R. José Fco. de Moraes).



Foto 3.4-39: Trecho corredor (Av. Manuel Alves Soares - altura 397).



Foto 3.4-40: Plataforma de embarque (cruzamento Av. Lourenço Cabreira com R. Luiz Cabral Mesquita).



Foto 3.4-41: Plataforma de embarque cruzamento Av. Lourenço Cabreira com R. Manuel Caldeira).

A Figura 3.4-22 ilustra o corredor Canal Cocaia trecho 3 e a localização de interferências propostas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 62 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Figura 3.4-22: Localização de interferências no corredor Canal Cocaia (trecho 3) com indicação das fotos no mapa.

As Fotos 3.4-42 a 3.4-43 registram a real situação das vias e locais onde os corredores e paradas de ônibus serão construídos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 63 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Foto 3.4-42: Av. Matias Beck com interseção da Av. Gregório Bezerra. Estação CPTM ao fundo (esq.).



Foto 3.4-43: Ponte Vitorino Goulart da Silva.

Trecho Corredor Miguel Yunes

Nesse segmento viário, recentemente ampliado desde a ponte Vitorino Goulart (Jurubatuba) até a Av. Interlagos, será implantado corredor com operação e embarque à esquerda ao longo da Av. Miguel Yunes, Av. Nações Unidas e R. Cristalino Rolim de Freitas, em uma extensão aproximada de 6,2 km.

A Av. Miguel Yunes possui pista dupla com canteiro central, com leito carroçável de 10 m de largura por pista, operando com três faixas por sentido. Apresenta uma ocupação lindeira composta por edifícios habitacionais, edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto.

A Av. Nações Unidas possui pista dupla, com leito carroçável de 10 m de largura por pista. Opera com três faixas por sentido e canteiro central largo, variando de 35 m a 65 m de largura, com bolsões de estacionamento. Apresenta uma ocupação lindeira de uso predominantemente industrial e comercial.

A R. Cristalino Rolim de Freitas, possui pista simples, com leito carroçável de 8 a 9 m de largura, com ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto. Na aproximação da Av. Vitor Manzini, há edifícios residenciais em construção. Para este trecho serão necessárias as seguintes intervenções:

- Para a implantação do corredor, as seções existentes tanto na Av. Miguel Yunes, quanto na Av. Nações Unidas são suficientes, sem a necessidade de alteração do alinhamento viário existente.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- No caso da R. Cristalino Rolim de Freitas, a rua deverá ser duplicada, passando a ter três faixas por sentido, sendo as faixas junto ao canteiro central destinadas ao corredor de ônibus. A seção transversal nesse trecho será de 33,0 m conforme Figura 3.4-23;
- Implantação de Obras de Arte Especiais (OAEs) de 22 m e 20 m de extensão;
- Adequação dos retornos existentes, inclusive para manobra de caminhões, implantação de semáforos e estágios semaforicos, e tapers;
- Readequação da geometria para encaixe da seção das cinco paradas de ônibus duplas, conforme Figuras 3.4-24 e 3.4-25. As plataformas de embarque terão 60 m de extensão por 5 m de largura. Distância média 550 m entre si.
- Implantação de viaduto com 260 m de extensão conforme seção disposta na Figura 3.4-26. Trechos de aproximação do viaduto em terra armada totalizando 260 m de extensão;
- Construção de ciclovia e passeio.

As distâncias entre paradas podem ser observadas na Tabela 3.4-3.

Tabela 3.4-3: Distância entre paradas.

Origem	Destino	Distância (m)
Parada-01	Parada-02	1.370
Parada-02	Parada-03	1.060
Parada-03	Parada-04	749
Parada-04	Parada-05	640
Parada-05	Parada-06	998

Para este trecho é necessário desapropriar, total ou parcialmente, 37 (trinta e sete) imóveis, resultando em área total de 5.347 m².

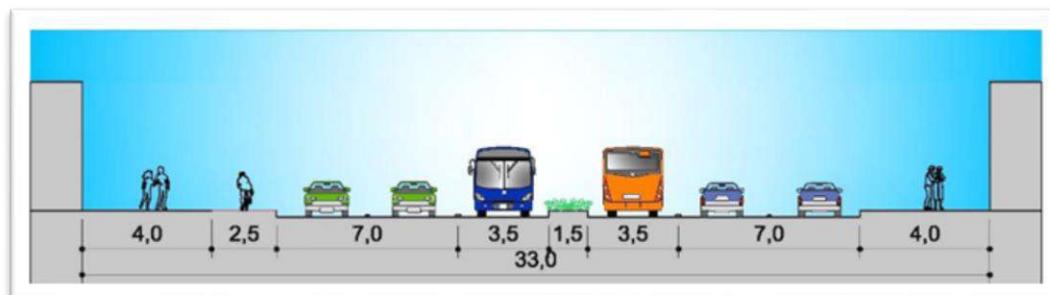


Figura 3.4-23: Seção R. Cristalino Rolim de Freitas

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 65 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

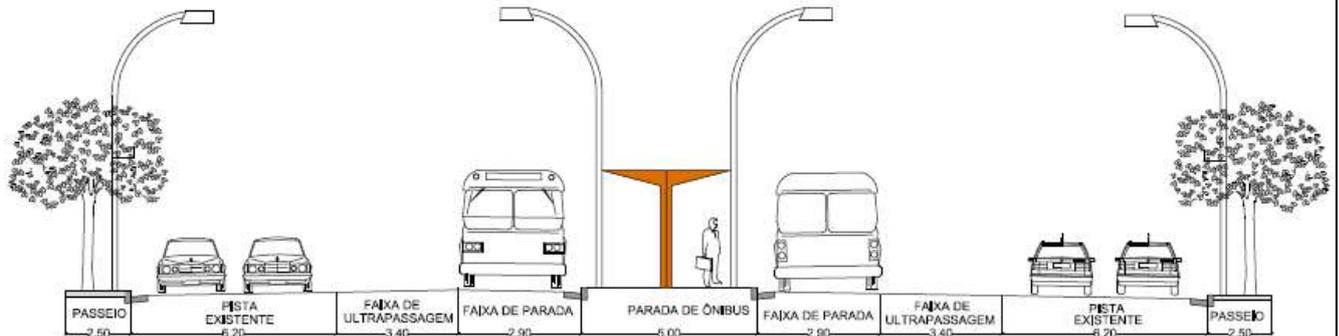


Figura 3.4-24: Seção típica Av. Miguel Yunes (parada de ônibus)

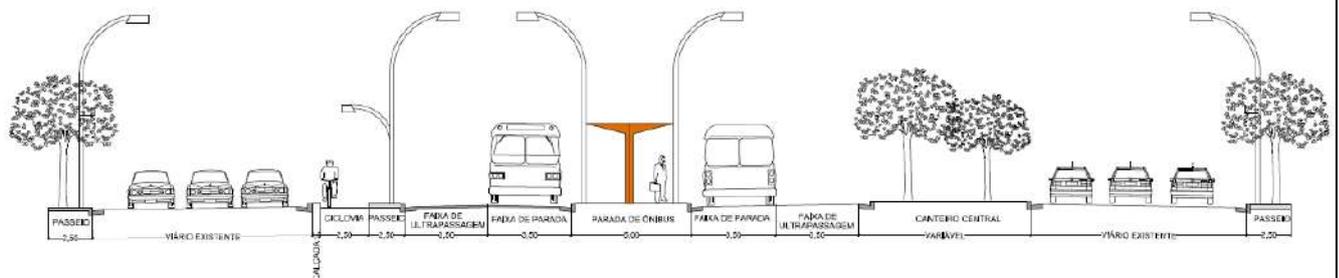


Figura 3.4-25: Seção típica Av. Nações Unidas (parada de ônibus)

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

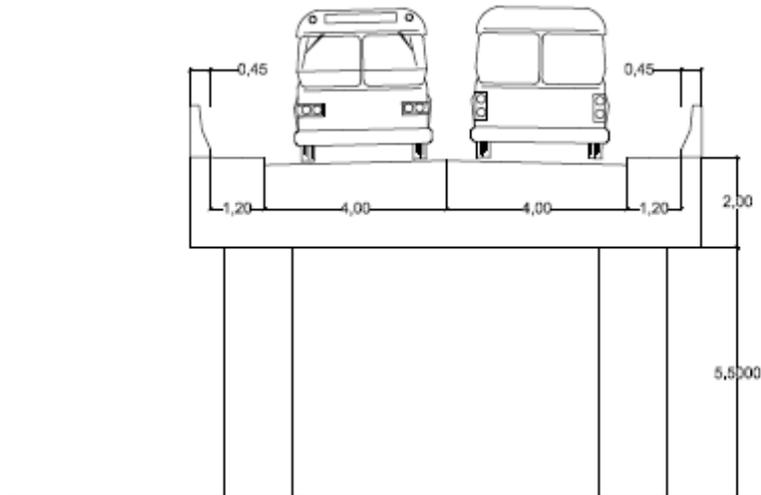


Figura 3.4-26: Seção típica viaduto

A Figura 3.4-27 ilustra o corredor Miguel Yunes e a localização de interferências propostas.

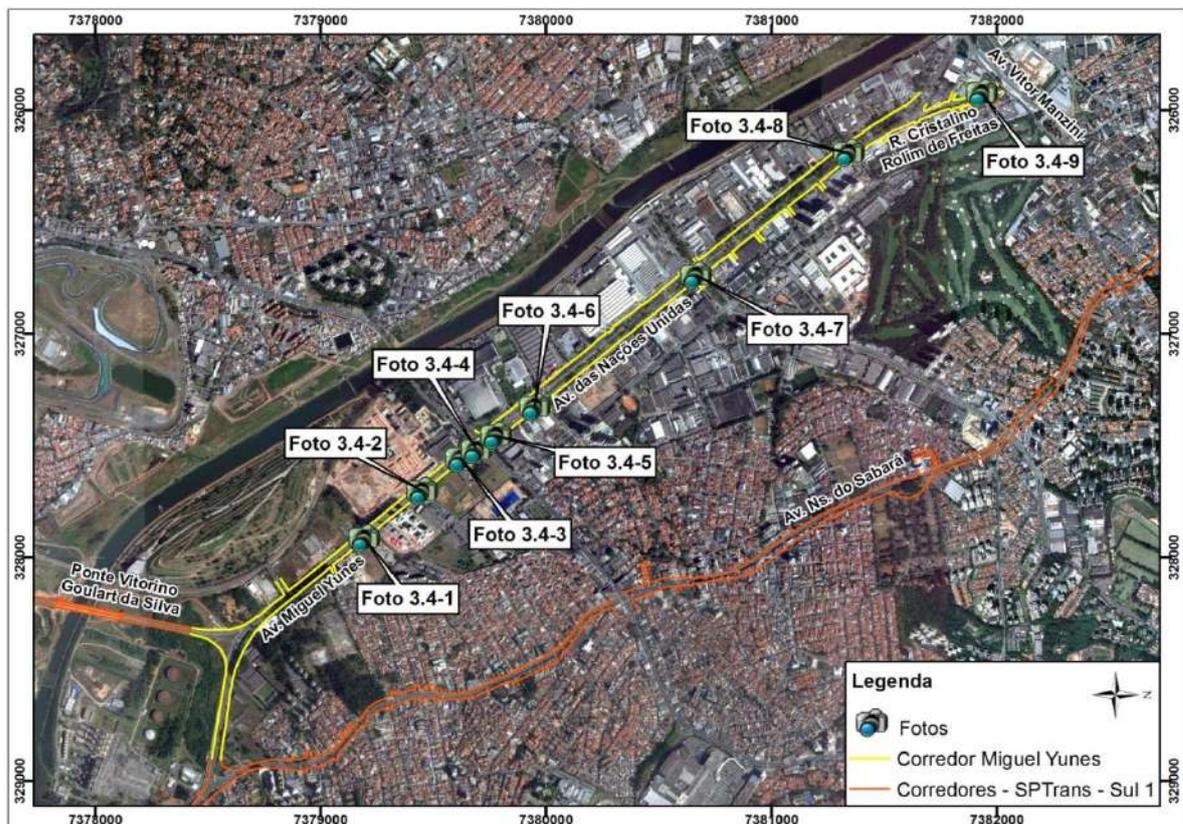


Figura 3.4-27: Localização de interferências no corredor Miguel Yunes com indicação das fotos no mapa

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 67 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

As Fotos 3.4-44 a 3.4-52 registram a real situação das vias e locais onde haverá intervenção.



Foto 3.4-44: OAE na Av. Miguel Yunes - altura 508.



Foto 3.4-45: Plataforma de embarque na Av. Miguel Yunes - altura 351.



Foto 3.4-46: Trecho de aproximação do viaduto em terra armada na Av. Miguel Yunes sobre a Av. Interlagos.



Foto 3.4-47: Viaduto na Av. Miguel Yunes sobre a Av. Interlagos.



Foto 3.4-48: Trecho de aproximação do viaduto em terra armada na Av. Miguel Yunes sobre a Av. Interlagos.



Foto 3.4-49: Trecho corredor (cruzamento Av. Miguel Yunes com R. Jaime de Oliveira Souza).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 68 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Foto 3.4-50: Plataforma de embarque (cruzamento Av. das Nações Unidas com Av. Octalles Marcondes Ferreira).



Foto 3.4-51: OAE (cruzamento Av. das Nações Unidas com R. Moacir Padilha).



Foto 3.4-52: Trecho corredor (cruzamento R. Cristalino Rolim de Freitas com R. Luís Alves de Carvalho)

Trecho Corredor Sabará

Será implantado corredor com operação e embarque à esquerda ao longo da Av. Emérico Richter, Av. Nossa Senhora do Sabará, R. Borba Gato, R. Carlos Gomes, R. Isabel Schmidt e trecho da Estrada do Alvarenga até interligação com o novo Terminal Pedreira, em uma extensão aproximada de 8,40 km. Importante alternativa ao eixo de ligação entre Parelheiros e o Largo 13 de Maio e com a Linha 5 do Metrô e 9 da CPTM.

Nova seção viária proposta para a operação do Corredor Sabará apresenta total de 25,6 m nos locais sem parada e nas paradas a seção apresenta total de 40,5 m, conforme as Figuras 3.4-28 e 3.4-29.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 69 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A Av. Emérico Richter possui pista dupla com canteiro central, com leito carroçável de 9 a 10 m de largura por pista, operando com duas faixas por sentido e estacionamento. Apresenta uma ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto.

A Av. Nossa Senhora do Sabará possui pista dupla com canteiro central, com leito carroçável de 7 a 10 m de largura por pista, operando com três faixas por sentido, e apresenta uma ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, baixo padrão e uso misto.

Já as R. Borba Gato, R. Carlos Gomes e R. Isabel Schmidt possuem pista simples, com leito carroçável de 8 a 9 m de largura, com ocupação lindeira composta por edificações de dois pavimentos, padrão misto e uso predominantemente comercial.

Propõe-se, a ampliação das vias, com alargamento necessário para uma seção com três faixas por sentido, corredor exclusivo de ônibus à esquerda, com pavimento rígido, faixas de ultrapassagem nas paradas, ciclovia, cobrança pré-embarcada, entre outras melhorias viárias e urbanísticas.

Para a implantação do corredor, as seções existentes tanto na Av. Emérico Richter, quanto na Av. Nossa Senhora do Sabará são suficientes, exceto nos locais onde estão previstas as paradas de embarque e desembarque que deverão ser desapropriados.

No caso das ruas Borba Gato, Carlos Gomes e Isabel Schmidt, estas serão duplicadas, passando a ter três faixas por sentido, sendo as faixas junto ao canteiro central destinadas ao corredor de ônibus.

No trecho de 1,20 km entre o novo Terminal Pedreira e Av. Emérico Richter, as duas paradas simples terão plataformas de 60 m x 5 m e distarão entre si 600 m.

No trecho de 7,20 km na Av. Nossa Senhora do Sabará, a partir da Av. Emérico Richter, as nove paradas duplas terão plataformas de 60 m x 5 m e distarão entre si 500 m.

As distâncias entre paradas podem ser observadas na Tabela 3.4-4.

Tabela 3.4-4: Distância entre paradas

Origem	Destino	Distância (m)
Parada-01	Parada-02	540

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Origem	Destino	Distância (m)
Parada-02	Parada-03	630
Parada-03	Parada-04	670
Parada-04	Parada-05	605
Parada-05	Parada-06	575
Parada-06	Parada-07	795
Parada-07	Parada-08	790
Parada-08	Parada-09	510

Para este trecho é necessário desapropriar, total ou parcialmente, 484 (quatrocentos e oitenta e quatro) imóveis, resultando em área total de 45.282 m².

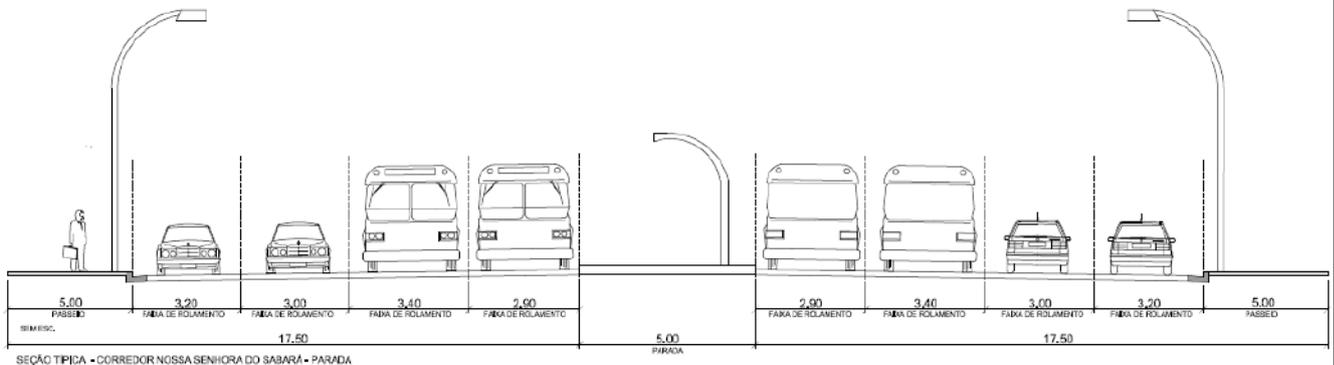


Figura 3.4-28: Seção típica Av. Nossa Senhora do Sabará (com parada de ônibus).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 71 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

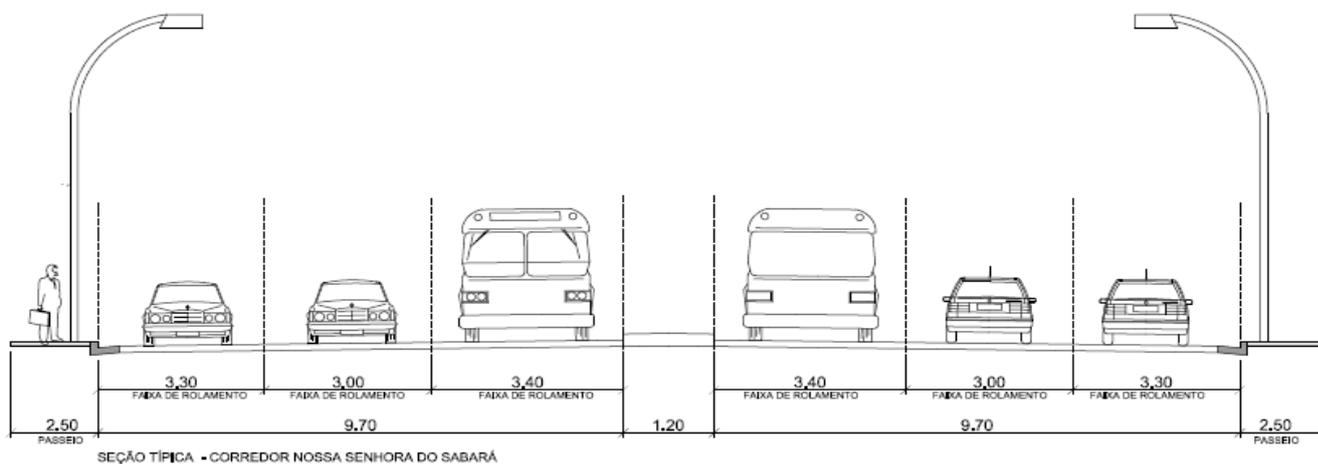


Figura 3.4-29: Seção típica Av. Nossa Senhora do Sabará (trecho corredor).

A Figura 3.4-30 ilustra o corredor Sabará e a localização de interferências propostas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 72 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

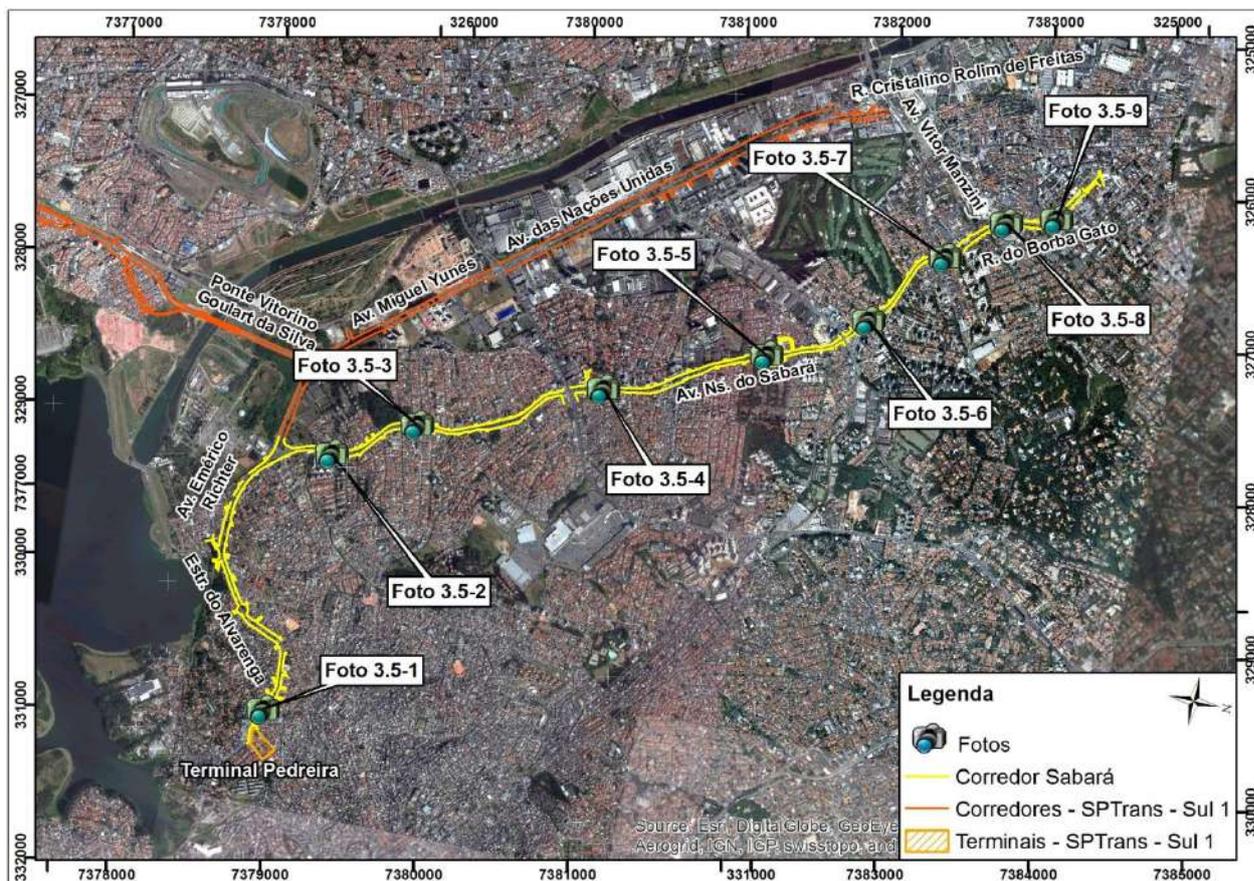


Figura 3.5-30: Localização de interferências no corredor Sabará com indicação das fotos no mapa.

As Fotos 3.4-52 a 3.4-60 registram a real situação das vias e locais onde haverá intervenção.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 73 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-52: Local de implantação do Terminal Pedreira (cruzamento Estr. do Alvarenga com Praça Açuri).



Foto 3.4-53: Plataforma de embarque (cruzamento Av. Ns. Senhora do Sabará com R. Albertina Mallan Zaffia).



Foto 3.4-54: Plataforma de embarque (Av. Nossa Senhora do Sabará - altura 4711).



Foto 3.4-55: Plataforma de embarque (cruzamento Av. Ns. S. do Sabará com R. Prof. Guilherme B. Sabino).



Foto 3.4-56: Plataforma de embarque (cruzamento Av. Nossa Senhora do Sabará com R. Beijui).



Foto 3.4-57: Trecho corredor (cruzamento Av. Nossa Senhora do Sabará com R. Hussain Youssef Saab).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 74 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte



Foto 3.4-58: Plataforma de embarque (cruzamento R. Borba Gato com R. Padre Chico).



Foto 3.4-59: Plataforma de embarque (cruzamento R. Carlos Gomes - altura 754).

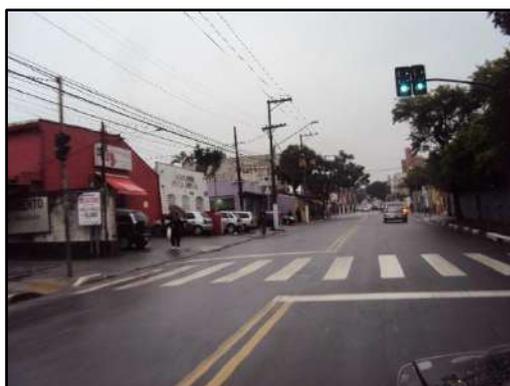


Foto 3.4-60: Trecho corredor (R. Isabel Schmidt - altura 360).

Terminal Varginha

O novo Terminal Varginha será implantado de forma que interligue o corredor Vila Natal (trechos 1 e 2) à linha 9 da CPTM, possibilitando maior agilidade aos usuários. O Quadro 3.4-1 apresenta os quantitativos do terminal.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 75 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 3.4-1: Quadro de áreas.

Terreno	17.500 m ²
Estrutura metálica plataformas	8.000 m ²
Outras coberturas metálicas	600 m ²
Telhado com vidro	640 m ²
Claraboia com vidro	1.040 m ²
Telhas metálicas	2.560 m ²
Toneladas de aço	127 ton
Plataformas	3.250 m ²
Sanitário público	120 m ²
Pavimento rígido de concreto	8.000 m ²
Prédio técnico administrativo	800 m ²
Prédio de acesso	1.100 m ²
Passarelas ou passagem inferior	1.000 m ²
Caixas d'água de concreto 4,00 x h = 10m com 3 câmaras	2 unidades
Passeios internos	1.000 m ²
Calçadas externas	880 m ²
Guaritas	30 m ²
Lajes impermeabilizadas	1.000 m ²
Áreas gramadas	1.700 m ²
Praças anexas	-
Escadas fixas	5 unidades
Escadas Rolantes	8 unidades
Elevadores	4 unidades
Painéis fotovoltaicos de 245 WP	600 unidades

O projeto foi concebido partindo do pressuposto na qual a demanda fosse de 11.890 passageiros por hora pico. Para atender tal demanda foram previstas 28 linhas com 108 ônibus por hora. As plataformas, com extensão de 280 m, resultam em área de 3.250 m² para embarque e desembarque.

O terminal contará também com locais comerciais, bicicletário, lixeiras, catracas, bancos duplos, ambulância, guincho, área reservada para a Polícia Militar Estadual, além de área verde de 1.700 m².

As Figuras 3.4-26 a 3.4-27 apresentam o projeto do novo terminal.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 76 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--



Figura 3.4-31: Novo Terminal Varginha.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 77 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

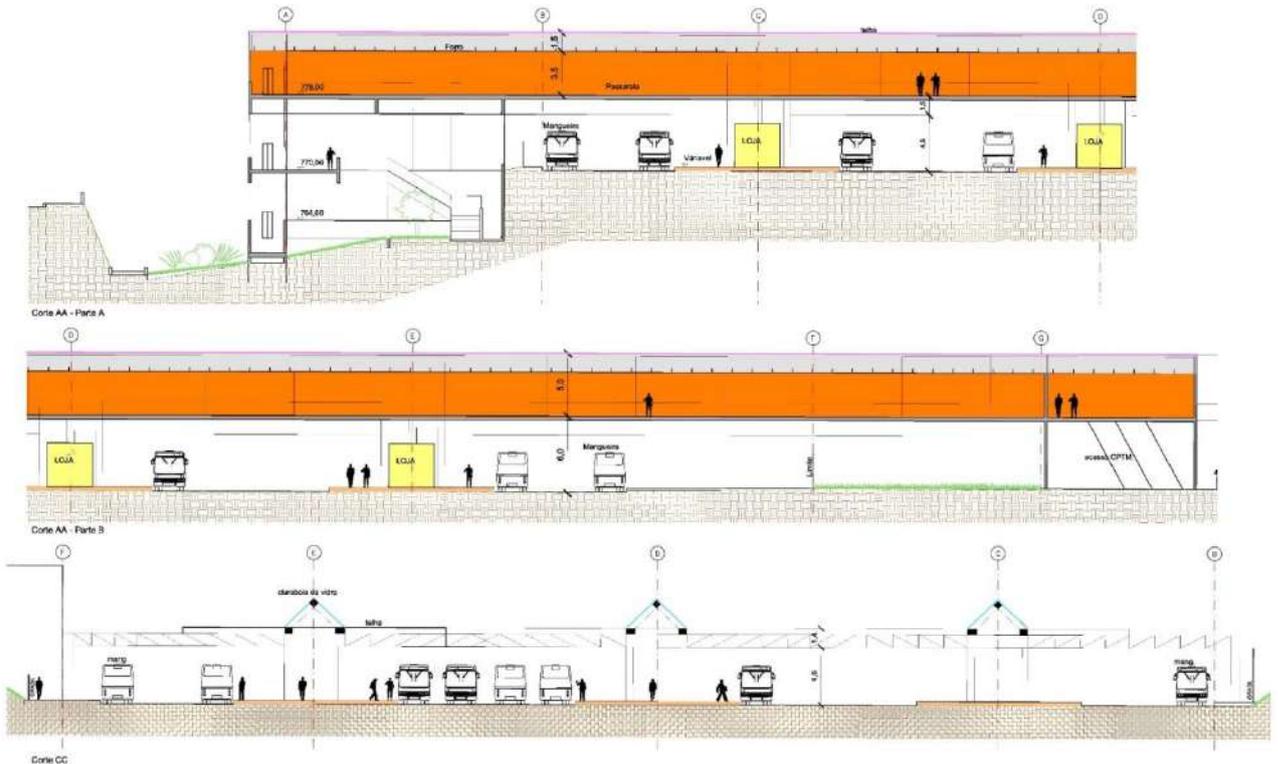


Figura 3.4-32: Corte AA (Partes A e B) e Corte CC

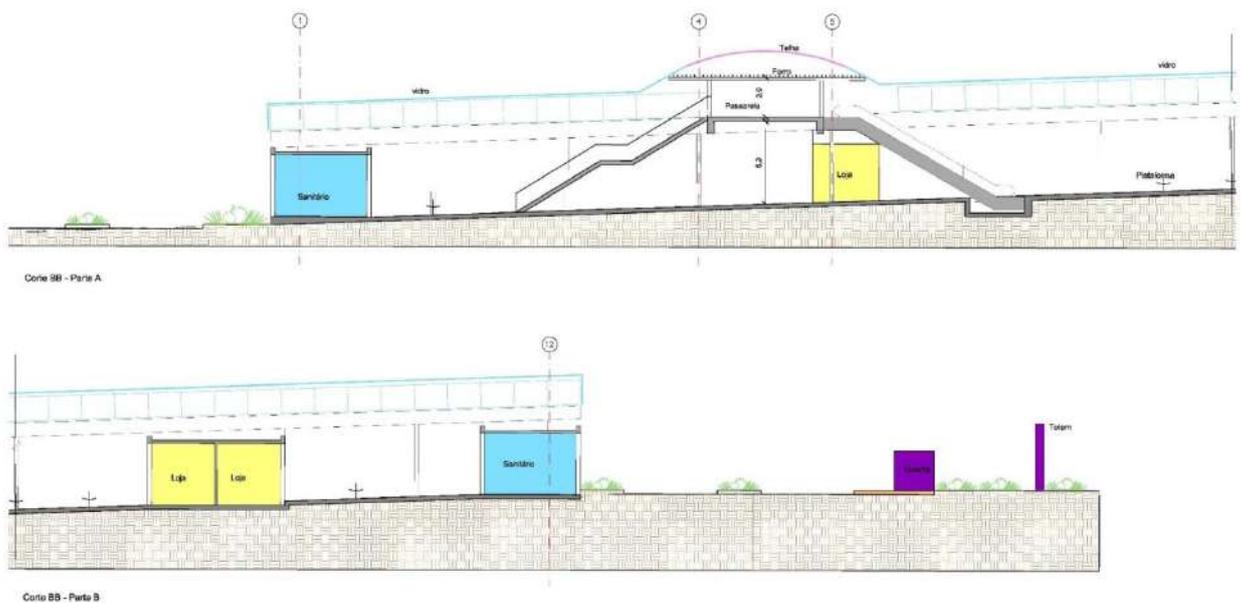


Figura 3.4-33: Corte BB (Partes A e B)

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 78 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Terminal Jardim Eliana

O novo Terminal Jardim Eliana será implantado na Av. Dona Belmira Marin, no trecho compreendido entre a R. José Dias Pais e Estrada do Shangrilá. O Quadro 3.4-2 apresenta os quantitativos do terminal.

Quadro 3.4-2: Quadro de áreas

Terreno	17.500 m ²
Estrutura metálica plataformas	9.500 m ²
Outras coberturas metálicas	1.200 m ²
Telhado com vidro	900 m ²
Claraboia com vidro	1.120 m ²
Telhas metálicas	3.600 m ²
Toneladas de aço	129 ton
Plataformas	3.250 m ²
Sanitário público	120 m ²
Pavimento rígido de concreto	8.000 m ²
Prédio técnico administrativo	1.100 m ²
Prédio de acesso	1.000 m ²
Passarelas ou passagem inferior	-
Caixas d'água de concreto 4,00 x h = 10 m com 3 câmaras	2 unidades
Passeios internos	1.000 m ²
Calçadas externas	1.500 m ²
Guaritas	10 m ²
Lajes impermeabilizadas	1.800 m ²
Áreas gramadas	1.400 m ²
Praças anexas	1.000 m ²
Escadas fixas	2 unidades
Escadas Rolantes	4 unidades
Elevadores	2 unidades
Painéis fotovoltaicos de 245 WP	600 unidades

O projeto foi concebido para atender a demanda de 14.400 passageiros por hora pico. Foram previstas 10 linhas com 122 ônibus por hora. As plataformas, com extensão de 260 m, resultam em área de 3.250 m² para embarque e desembarque.

O terminal contará com locais comerciais, bicicletário, lixeiras, catracas dentre outros dispositivos. Para a área remanescente de 4.000 m² sugere-se a implantação de conjunto habitacional para moradores da favela vizinha.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--



Figura 3.4-34: Terminal Jardim Eliana

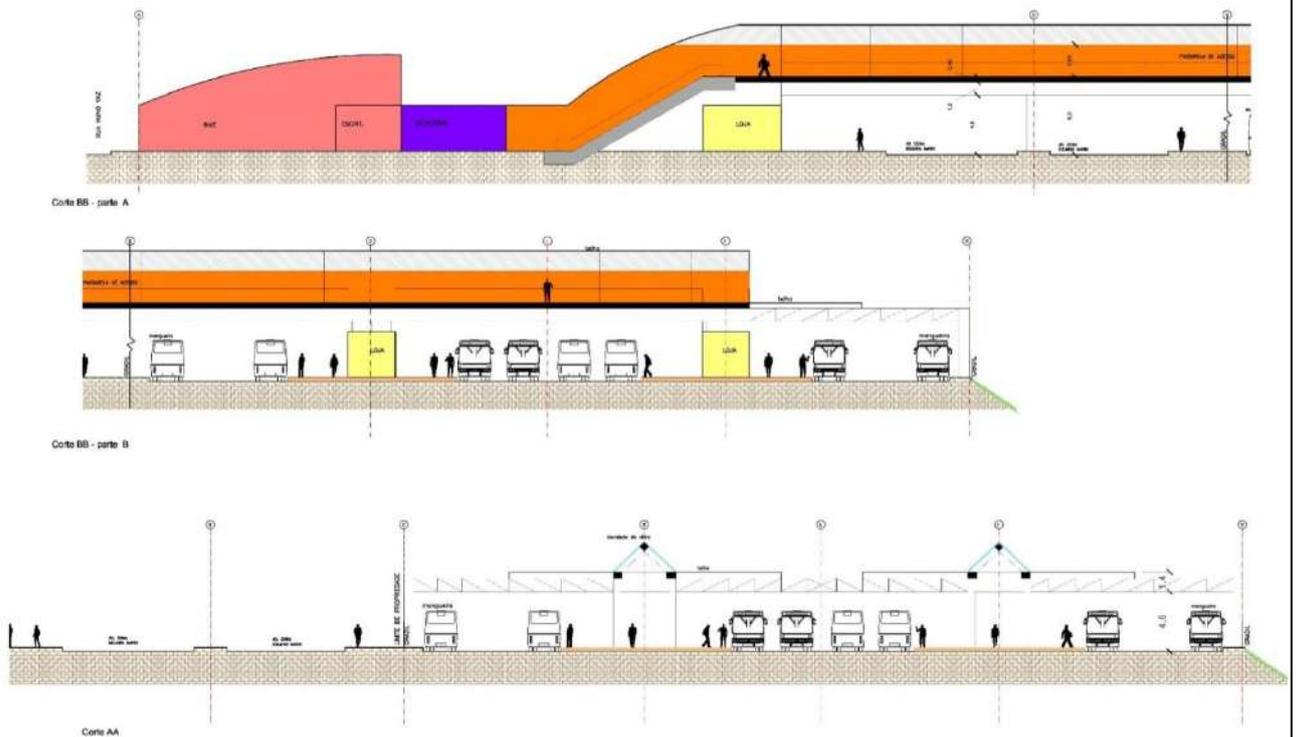


Figura 3.4-35: Corte BB (Partes A e B) e Corte AA

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

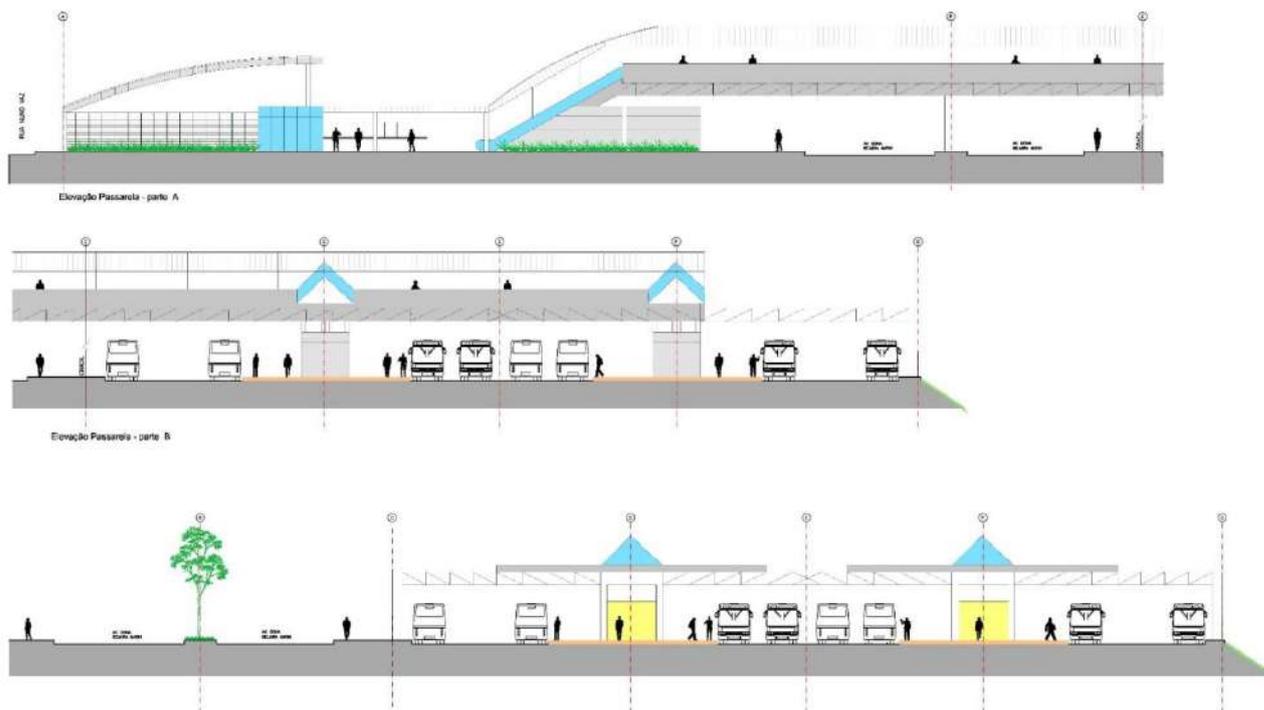


Figura 3.4-36: Elevação Passarela (Partes A e B)

Terminal Pedreira

O novo Terminal Pedreira será implantado na Estrada do Alvarenga. O Quadro 3.4-3 apresenta os quantitativos do terminal.

Quadro 3.4-3: Quadro de áreas.

Terreno	16.400 m ²
Estrutura metálica plataformas	8.835 m ²
Outras coberturas metálicas	-
Telhado com vidro	640 m ²
Claraboia com vidro	960 m ²
Telhas metálicas	3.200 m ²
Toneladas de aço	106 ton
Plataformas	3.315 m ²
Sanitário público	120 m ²
Pavimento rígido de concreto	8.000 m ²
Prédio técnico administrativo	1.000 m ²

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 81 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Prédio de acesso	900 m ²
Passarelas ou passagem inferior	400 m ²
Caixas d'água de concreto 4,00 x h = 10m com 3 câmaras	2 unidades
Passeios internos	800 m ²
Calçadas externas	1.200 m ²
Guaritas	30 m ²
Lajes impermeabilizadas	1.065 m ²
Áreas gramadas	900 m ²
Praças anexas	2.800 m ²
Escadas fixas	4 unidades
Escadas Rolantes	4 unidades
Elevadores	3 unidades
Painéis fotovoltaicos de 245 WP	600 unidades

O projeto foi concebido para atender a demanda de 14.400 passageiros por hora pico. Foram previstas 16 linhas com 120 ônibus por hora. As plataformas, com extensão de 245 m, resultam em área de 3.315 m² para embarque e desembarque.

O terminal também contará com locais comerciais, bicicletário, lixeiras, catracas, bancos duplos entre outros dispositivos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 82 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

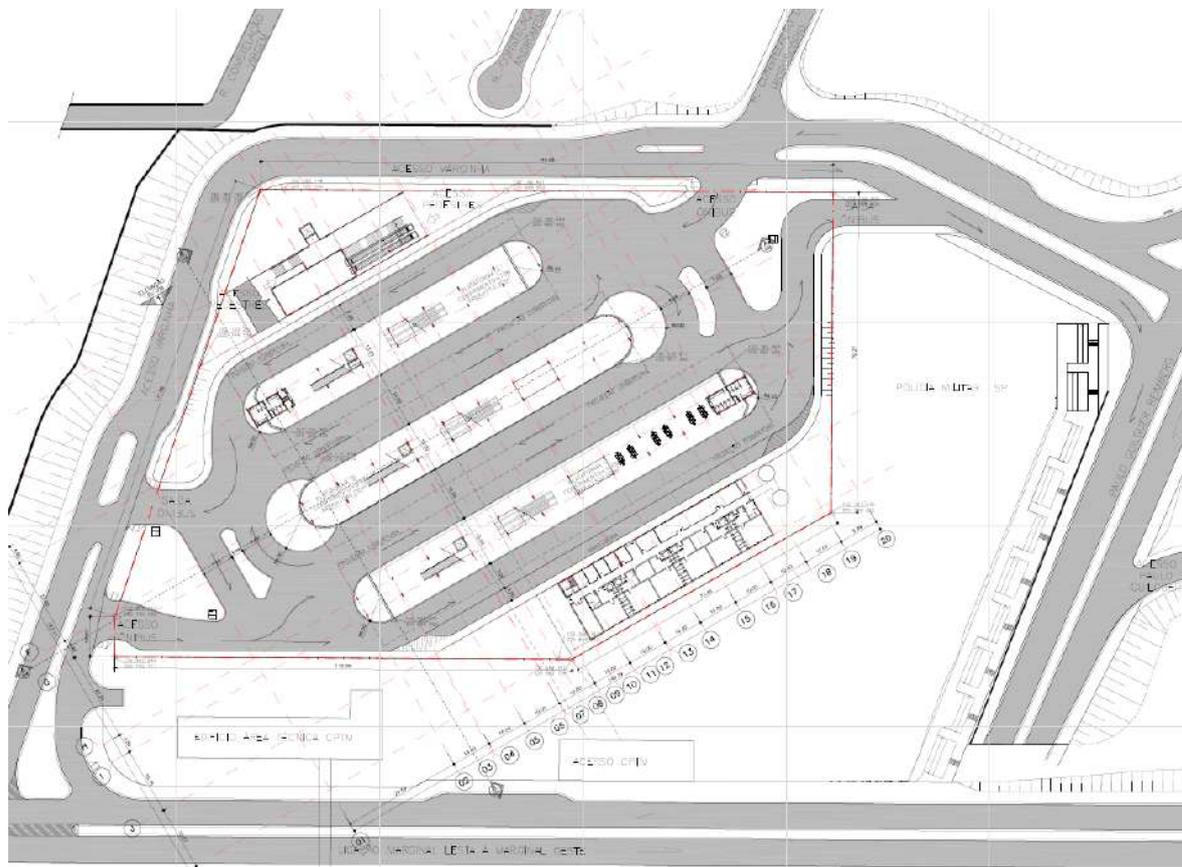


Figura 3.4-37: Terminal Pedreira

3.5. Fase de implantação – SUL 1

Em relação às áreas de apoio, deverão ser utilizadas pedreiras comerciais da região e áreas de bota-fora que já recebem materiais excedentes das obras civis locais e já são licenciados.

A escolha do(s) local(is) para deposição destes materiais excedentes será realizada de maneira criteriosa, respeitando-se, além dos requisitos técnicos, as exigências da legislação relacionada ao meio ambiente. Nesse sentido, estão sendo identificadas, em caráter preliminar, algumas áreas passíveis de serem utilizadas como Depósito de Material Excedente (DME).

Para a execução do empreendimento será necessária a implantação de canteiros de obras que darão apoio logístico no recebimento, disposição e manuseamento dos materiais destinado a construção do equipamento viário, bem como servir de sede e escritório administrativo avançado para as empresas construtoras.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 83 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Estes canteiros poderão ser localizados junto às áreas de implantação do projeto, cujas atividades não interferirão no cotidiano dos moradores e que ainda possam contar com parte da infra-estrutura urbana existente, como por exemplo, vias de acesso, água potável para consumo dos trabalhadores, coleta de lixo doméstico, transporte coletivo urbano para os trabalhadores locais etc.

Tendo em vista que o trecho será subdividido em 2 (dois) lotes de construção, a localização dos canteiros de obras deverá ser apresentada no Projeto Executivo.

Os serviços de construção e restauração de pavimento compreenderão:

- Aberturas de caixas para recomposição da sub-base e base nos pontos determinados pelo projeto com a retirada e transporte desse material para o bota-fora;
- Execução de drenos de pavimento nos locais determinados em projeto;
- Recapeamento de toda a pista e calçadas.

3.6. Fase de Operação – SUL 1

A estruturação do sistema operacional dos corredores em análise seguiu às premissas:

- Implantação de eixos viários com características de corredores de ônibus do tipo BRT–Bus Rapid Transit, com total priorização do transporte por ônibus;
- Facilitação na integração com outros modais de transporte – metrô e futuro monorail;
- Promoção do aumento de capacidade viária, hoje limitada ao eixo Belmira Marin /Teotônio Vilela, em consonância com o PDE (Plano Diretor Estratégico);
- Exclusão de linhas remanescentes ao longo de todo o traçado dos corredores, adoção de veículos com alta capacidade – articulados ou biarticulados – e implantação de cobrança desembarcada e possibilidade de ultrapassagem em todas as paradas;
- Manutenção do modelo tarifário vigente, com possibilidade de integração fora dos terminais;

Para possibilitar a implantação de um modelo operacional eficiente e adequado ao modelo físico proposto dos corredores, foram considerados os três novos terminais de integração: o Terminal Pedreira, contíguo à Estrada do Alvarenga, o Terminal Jardim Eliana, localizado no

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 84 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

encontro da rua Pedro Escobar com a Avenida Belmira Marin e o novo Terminal Varginha, localizado na Avenida Paulo Guilguerg Reimberg junto à futura estação Varginha da linha 9-Esmeralda da CPTM.

Cada terminal tem uma função específica. O terminal Pedreira foi proposto como um terminal de integração tradicional, onde ocorrerão transferências de passageiros entre linhas alimentadoras e troncais e serão, também, realizados os controles da oferta do sistema estrutural. Este terminal atenderá às demandas por transporte da região de Pedreira, Jd. Pedreira, Balneário São Francisco, Eldorado, Jardim Apurá entre outros.

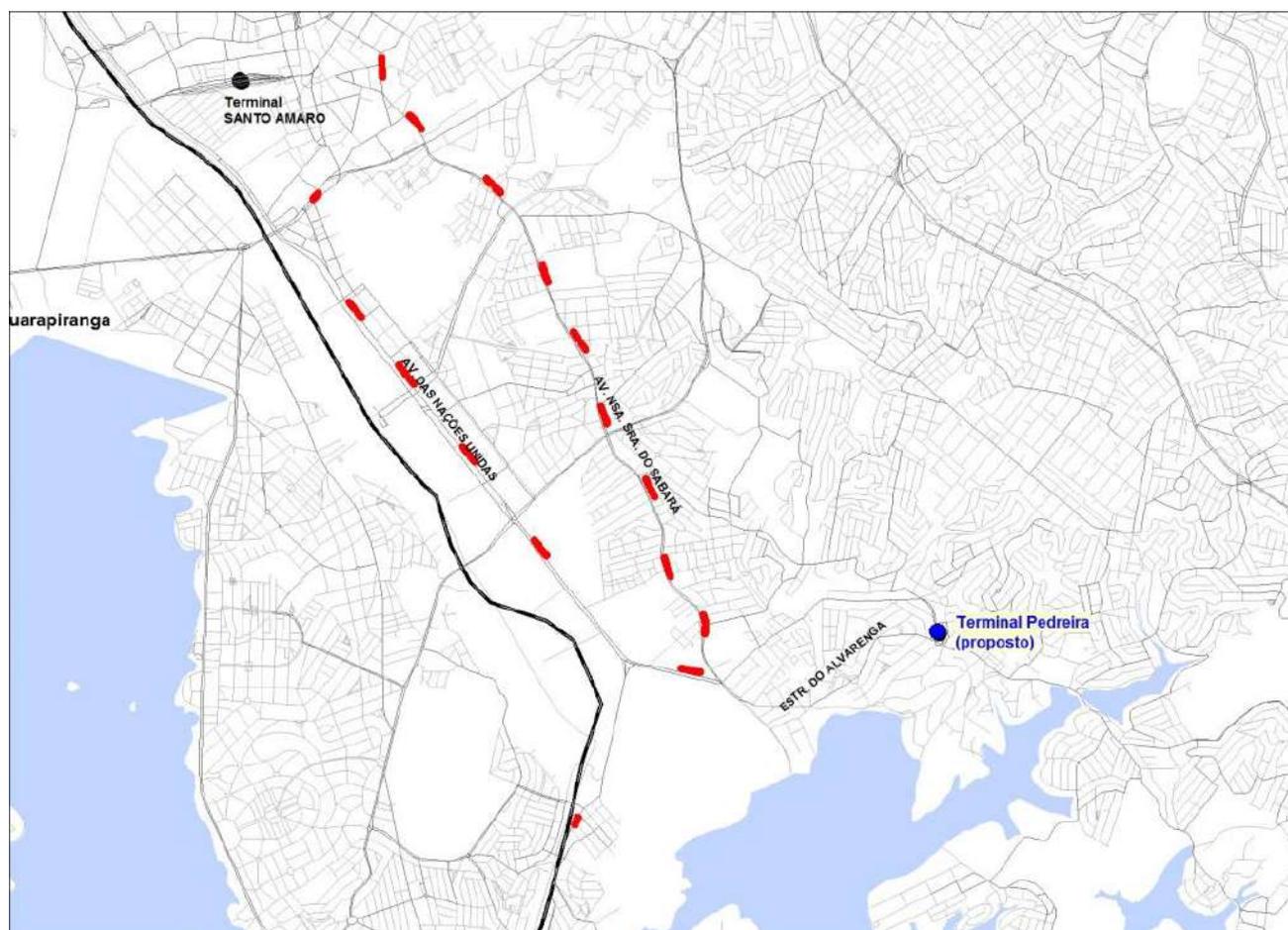


Figura 3.6-1: Terminal Pedreira.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 85 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

O Terminal Jardim Eliana atenderá à demanda proveniente da região de Cocaia, Pq. Cocaia, Jd. Eliana, Pq. Residencial Cocaia. Entretanto, devido à implantação da nova ponte e ligação viária da rua Pedro Escobar com a Avenida Manoel Alves Soares, ligando a região ao sub-centro de Santo Amaro e aos corredores radiais, parte significativa da demanda com origem nesta região não utilizará o terminal como ponto de transferência, utilizando as linhas que seguem sentido norte pela nova ligação.

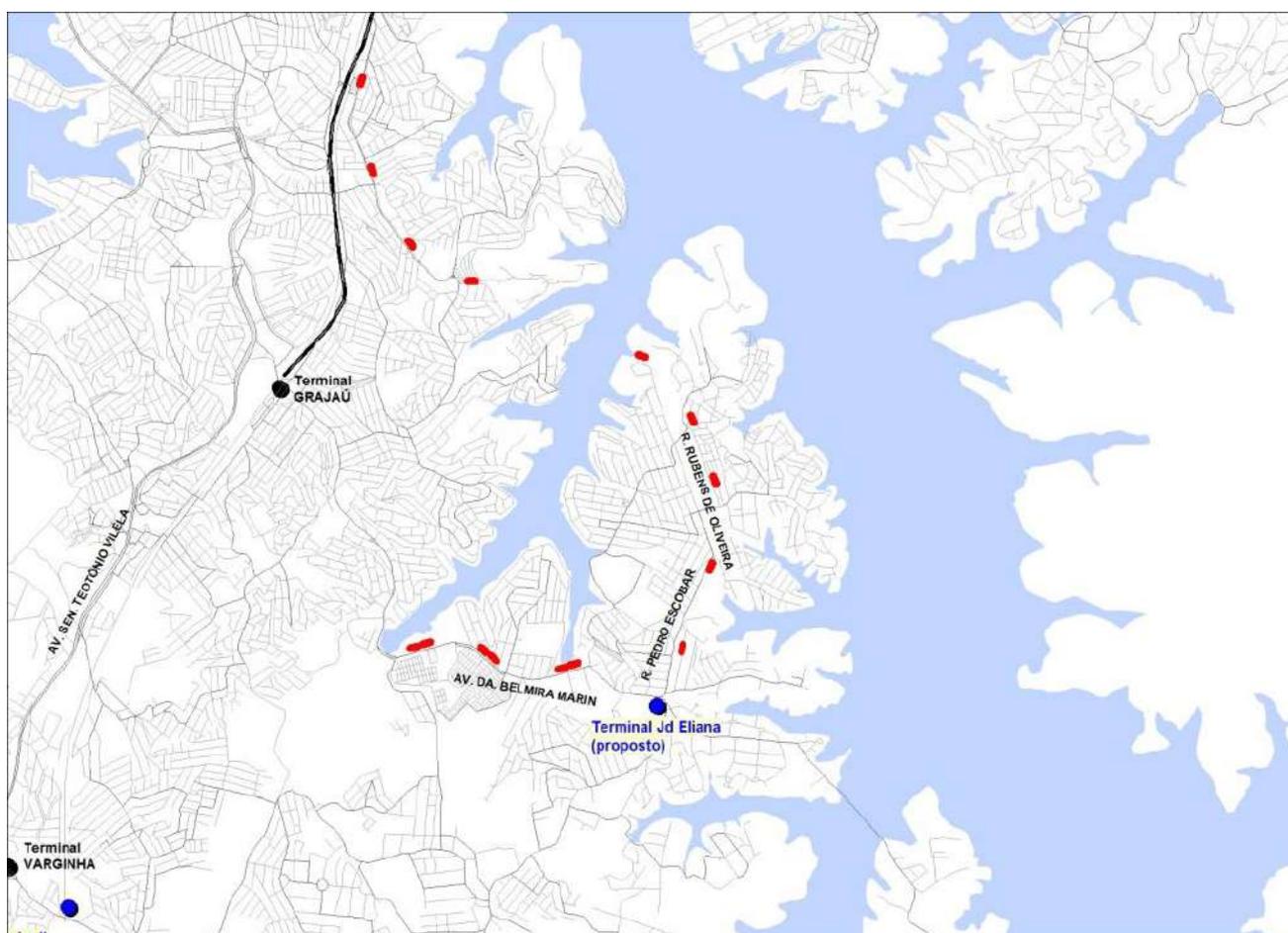


Figura 3.6-2: Terminal Jd. Eliana

Este terminal será mais importante do ponto de vista do apoio e controle operacional do sistema do que do acesso e transferência de passageiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 86 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

O novo Terminal Varginha funcionará de duas formas: complementar ao terminal existente, acomodando linhas remanescentes da operação do corredor Teotônio Villela, e como ponto de integração na futura extensão da Linha 9-Esmeralda, com previsão de início de operação em 2014.

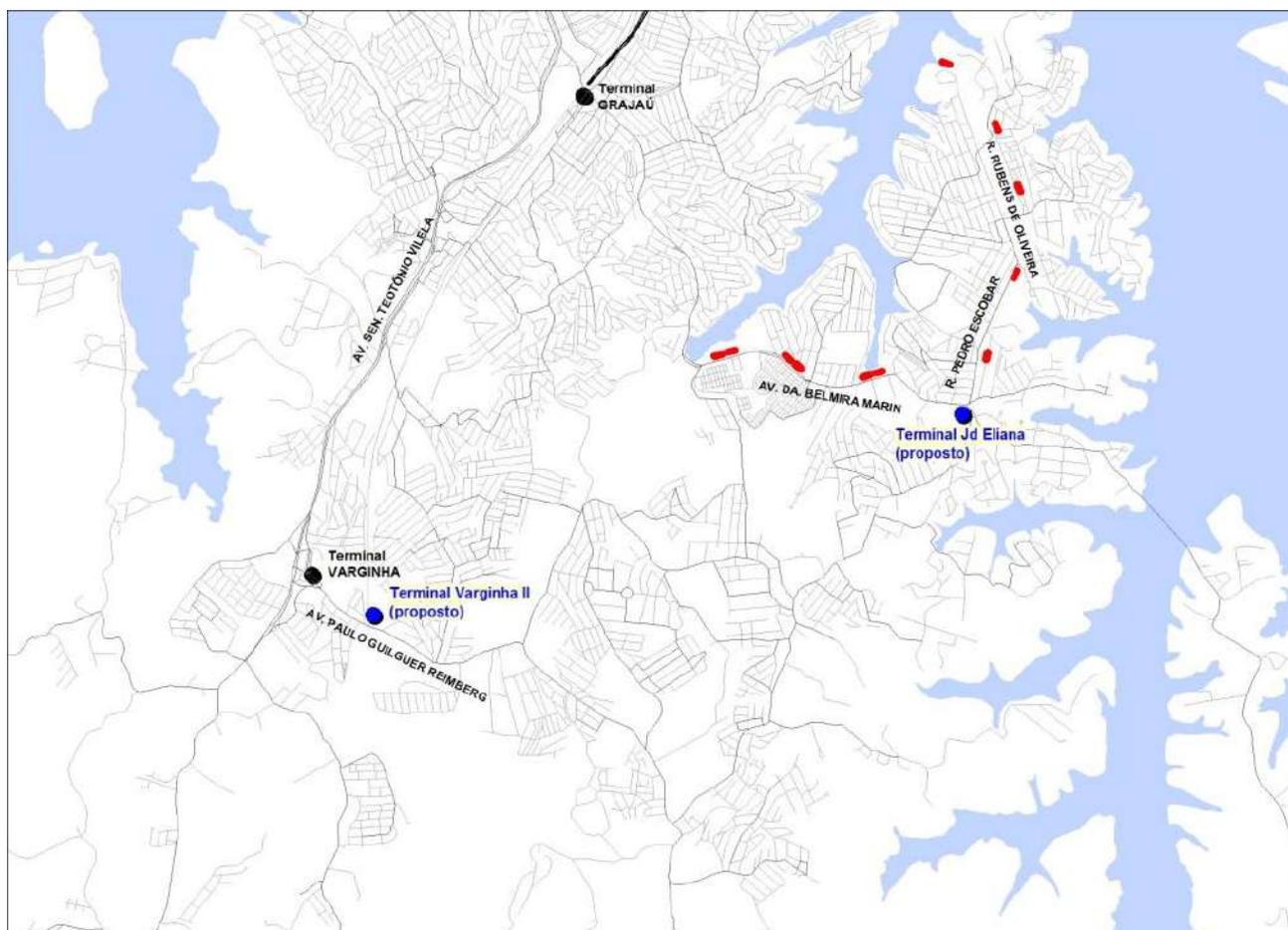


Figura 3.6-3: Terminal Varginha II

O diagnóstico do sistema e a proposta de reorganização da oferta foram realizados com base no dimensionamento as frequências programadas e o volume de passageiros apurados pelo SBE – sistema de Bilhetagem Eletrônica (fonte: SPTrans, março de 2013).

Tomando como referência o conjunto de 126 linhas analisadas, foi identificado o período de maior solicitação do sistema durante o pico da manhã e adotados os valores de embarques registrados nestas linhas. O fator de pico foi determinado por área de operação, conforme tabela a

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

seguir, para o período entre 6hs e 7hs da manhã. Não foi considerado, no processo de dimensionamento do sistema reorganizado, fator de renovação nas linhas.

Tabela 3.6-1: Embarques nas áreas de operação de ônibus

Faixa horária	Áreas de Operação								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	
entre 0:00hs e 1:00hs	2.643	2.253	5.489	4.030	1.748	5.933	7.445	1.183	30.724
entre 1:00hs e 2:00hs	447	215	561	227	133	1.118	2.657	451	5809
entre 2:00hs e 3:00hs	159	100	411	82	55	426	1.305	189	2727
entre 3:00hs e 4:00hs	42	56	571	228	33	703	784	29	2446
entre 4:00hs e 5:00hs	18.321	12.441	31.202	28.149	14.115	36.268	39.495	10.050	190.041
entre 5:00hs e 6:00hs	61.826	64.303	83.206	76.140	53.035	92.288	100.685	51.103	582.586
entre 6:00hs e 7:00hs	106.527	113.384	113.256	103.324	86.173	123.046	124.852	78.779	849.341
entre 7:00hs e 8:00hs	79.774	85.953	83.328	80.135	64.909	88.588	101.050	68.123	651.860
entre 8:00hs e 9:00hs	56.293	60.850	60.345	60.418	46.861	67.795	72.198	49.026	473.786
entre 9:00hs e 10:00hs	42.163	46.850	48.785	49.120	36.577	55.235	59.283	36.138	374.151
entre 10:00hs e 11:00hs	38.555	43.124	49.365	48.499	33.638	54.088	54.104	34.115	355.488
entre 11:00hs e 12:00hs	49.035	53.275	60.602	56.247	39.511	64.203	62.802	39.953	425.628
entre 12:00hs e 13:00hs	58.502	61.928	68.095	65.504	47.360	71.346	71.628	44.348	488.711
entre 13:00hs e 14:00hs	51.513	54.307	57.645	58.814	41.293	63.411	65.902	40.756	433.641
entre 14:00hs e 15:00hs	51.920	54.295	55.114	55.382	40.281	65.006	70.436	42.296	434.730
entre 15:00hs e 16:00hs	55.918	57.903	61.976	59.216	45.793	80.150	86.139	50.769	497.864
entre 16:00hs e 17:00hs	70.304	77.970	76.638	77.882	58.956	94.073	102.876	63.895	622.594
entre 17:00hs e 18:00hs	86.070	92.994	95.420	91.225	71.216	101.457	112.812	65.788	716.982
entre 18:00hs e 19:00hs	73.380	73.242	82.154	78.571	56.329	86.570	89.190	50.442	589.878
entre 19:00hs e 20:00hs	50.115	48.066	58.993	57.314	35.784	60.412	63.727	30.748	405.159
entre 20:00hs e 21:00hs	36.895	33.925	41.251	41.112	26.606	44.871	46.524	22.088	293.272
entre 21:00hs e 22:00hs	31.173	33.188	34.404	33.383	23.613	40.342	41.523	22.097	259.723
entre 22:00hs e 23:00hs	31.242	33.596	34.940	34.646	22.979	36.634	40.806	19.754	254.597
entre 23:00hs e 24:00hs	14.484	13.159	20.794	20.701	11.131	19.148	22.688	6.144	128.249
Total	1.067.301	1.117.377	1.224.545	1.180.349	858.129	1.353.111	1.440.911	828.264	9.069.987
Pico dia	106.527	113.384	113.256	103.324	86.173	123.046	124.852	78.779	849.341
%	10.0%	10.1%	9.2%	8.8%	10.0%	9.1%	8.7%	9.5%	9.4%

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 88 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Com base nestas referências, foram analisadas individualmente todas as linhas selecionadas, e identificadas – sempre com base na configuração da oferta atual - as ligações disponíveis entre as áreas de influência de cada terminal proposto com os pontos de interesse de demanda.

Para a determinação do dimensionamento preliminar das ligações estruturais, foram agregadas as demandas atendidas pelas linhas formadoras, com a adoção de hipóteses de distribuição da demanda para o caso de propostas de ligações alternativas por novos corredores - acesso a Santo Amaro via Nações Unidas, linhas pela nova ligação Cocaia / Manoel Alves Soares / Lourenço Cabreira e ponte Vitorino Goulart da Sila, por exemplo – e para as linhas que, na situação atual, atendem terminais intermediários, caso de Grajaú e Varginha.

O gráfico a seguir resume a distribuição horária dos embarques do conjunto de linhas da Área 6, onde estão inseridos os corredores do trecho SUL 1.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 89 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

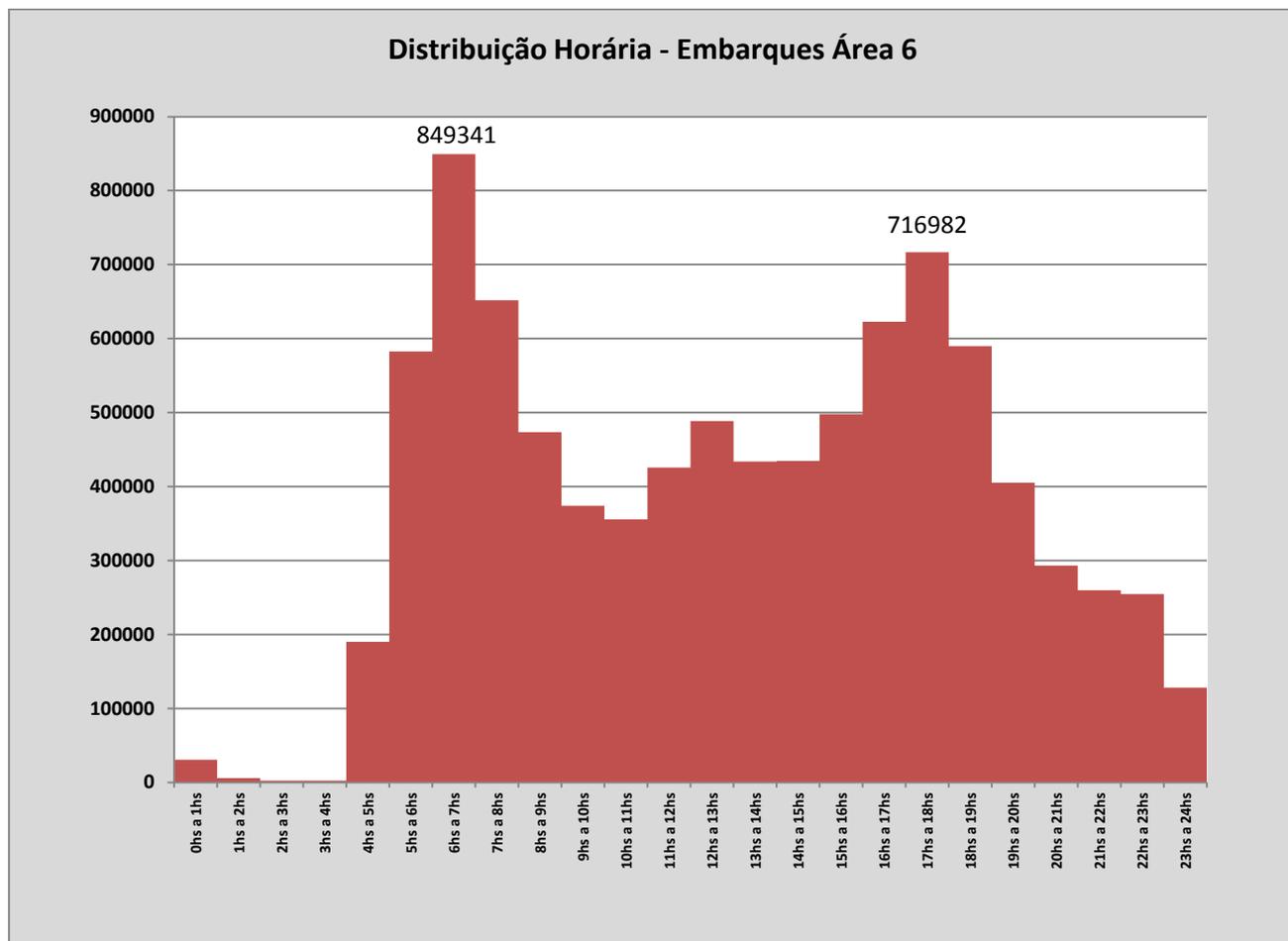


Gráfico 3.6-1: Embarques nas áreas 6 de operação de ônibus

A proposição dos serviços foi organizada por terminal de integração, incluindo os terminais existentes Grajaú, Varginha e Parelheiros.

Na etapa seguinte, foi ajustada a oferta estimada por terminal, com o estabelecimento do tipo de veículo adequado a cada patamar de demanda identificado com base na oferta atual, e posteriormente dimensionados os 3 terminais propostos, com base nos parâmetros de dimensionamento utilizados pela SPTrans.

As tabelas a seguir trazem a relação de linhas por terminal, com a respectiva oferta – estimada com base na situação atual, conforme explicado anteriormente – e a metragem em

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 90 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

plataforma necessária, por tipo de utilização. As imagens mostram, por terminal, o atendimento separado por grupo de linhas, alimentadoras e troncais.

Tabela 3.6-2: Dimensionamento da oferta do Terminal Pedreira

Alimentadoras					
Código	TP	TS (atual)	Passag. / pico manhã	Tipo veículo	Ônibus/hora
5011-10-1	ELDORADO	SANTO AMARO	603	MINIÔNIBUS	8
5127-10-1	VILA GUACURI	BERRINI	577	BÁSICO	6
5014-10-1	VILA GUACURI	SANTO AMARO	738	MINIÔNIBUS	9
5194-10-1	JD. SÃO JORGE ATÉ APURÁ	PQ. IBIRAPUERA	288	BÁSICO	8
5611-10-1	ELDORADO	PÇA. JOÃO MENDES	699	BÁSICO	6
5614-10-1	ELDORADO	PÇA. JOÃO MENDES	561	BÁSICO	5
5612-10-1	JD. APURA	PQ. IBIRAPUERA	208	BÁSICO	2
5194-10-1	JD. SÃO JORGE ATÉ APURÁ	AEROPORTO	288	BÁSICO	4
546A-10-1	JD. APURA	SANTO AMARO	387	MINIÔNIBUS	6
546A-31-1	JD. APURA	SANTO AMARO	381	MINIÔNIBUS	6
546T-10-1	VILA GUACURI	TERM. SANTO AMARO	679	MIDIÔNIBUS	8
607A-10-1	JD. APURA	SOCORRO	505	MINIÔNIBUS	7
607A-21-1	JD. APURA	ESTAÇÃO JURUBATUBA	0	MINIÔNIBUS	3
AP1	CIRC Shopping Interlagos			MINIÔNIBUS	6
Total alimentadoras					84
Troncais					
Código	Via utilizada	TS	Passag. / pico manhã	Tipo veículo	Ônibus/hora
TP1	Sabará	Santo Amaro	2378	BIARTICULADO	13
TP1A	Nações Unidas	Santo Amaro	1585	ARTICULADO	13
TP2	23 de Maio	Berrini	1156	ARTICULADO	10
TP3	23 de Maio	Pç. João Mendes	1756	ARTICULADO	15
Total tronco					50
Total veículos					134

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 91 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Tabela 3.6-3: Extensão da Plataforma do Terminal Pedreira

Atendimento	Embarque (m.l.)	Ônibus / hora	Mangueira (m.l.)
7 berços midiônibus simples	98	53	26
9 berços básico simples	162	31	25
1 berço simples biarticulado	37	13	28
2 berços simples articulado	54	23	37
1 berço duplo articulado	45	15	37
Total	351	135	153
Total terminal			504

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 92 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

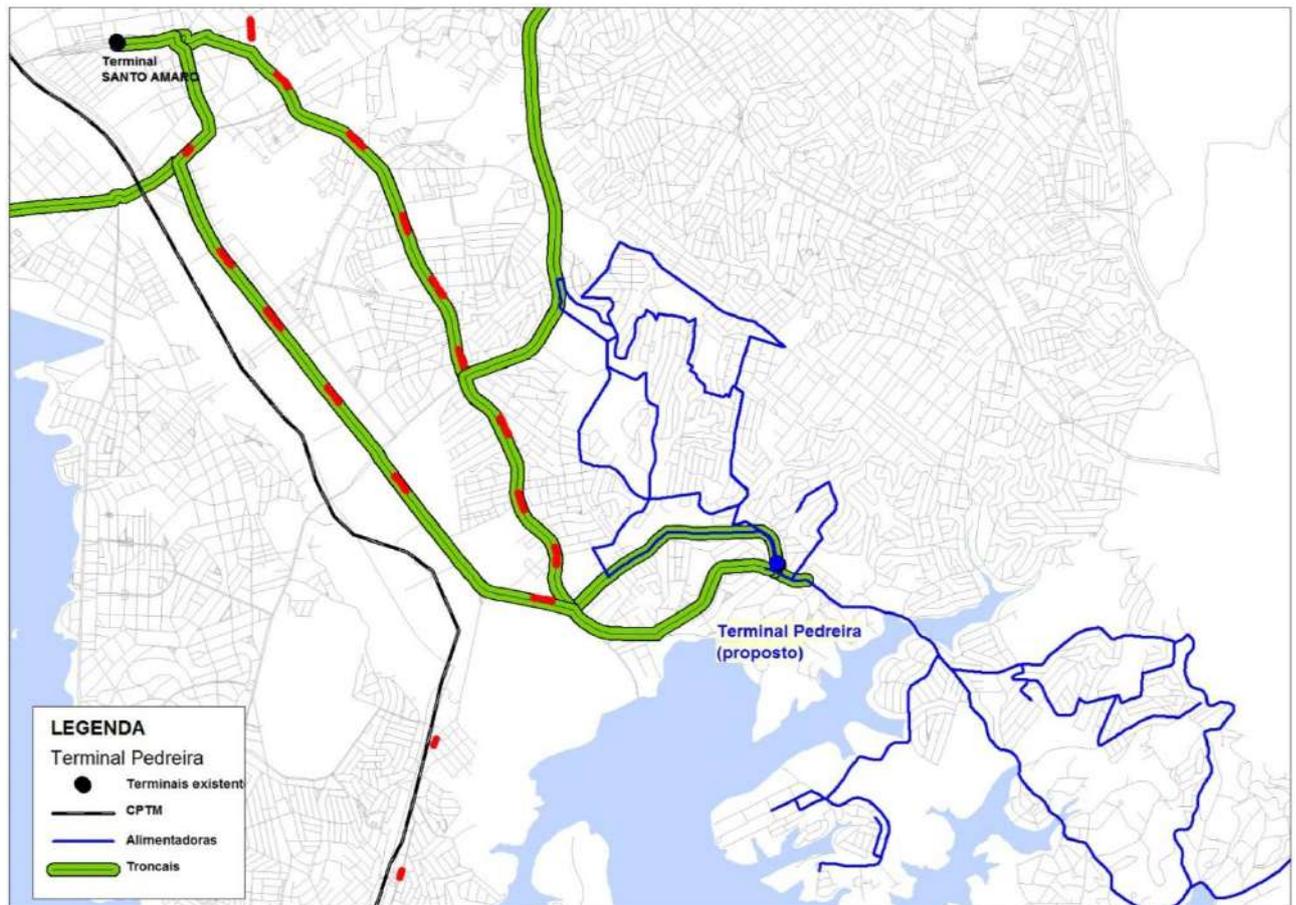


Figura 3.6-4: Cobertura de atendimento - Terminal Pedreira.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 93 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Tabela 3.6-4: Dimensionamento da oferta do Terminal Jardim Eliana

Alimentadoras					
Código	TP	TS (atual)	Passag. / pico manhã	Tipo	Ônibus/ hora
6053-10-1	JD. ELLUS	TERMINAL GRAJAÚ	161	MINIÔNIBUS	3
6080-10-1	JD. LUCELIA	SHOPPING INTERLAGOS	822	MINIÔNIBUS	7
6116-10-1	JD. PRAINHA	TERMINAL GRAJAÚ	360	MINIÔNIBUS	6
6120-10-1	JD. LUCELIA	TERMINAL GRAJAU	430	MINIÔNIBUS	10
6L11-10-1	ILHA DO BORORE	TERM. GRAJAÚ	0	MINIÔNIBUS	4
AE1	Circular Cocaia		2231	MIDIÔNIBUS	45
Total alimentadoras					75
Troncais					
Código	Via	TS		Tipo	Ônibus/ hora
TE1	Robert Kennedy	Ibirapuera	2355	BIARTICULADO	12
TE2	23 de Maio / Cocaia	Centro	3213	BIARTICULADO	17
TE3	Rio Bonito	Santo Amaro	2251	BIARTICULADO	12
IT1	Vila Natal	Varginha	-	ARTICULADO	6
Total tronco					47
Total veículos					122

Tabela 3.6-5: Extensão da Plataforma do Jardim Eliana

Atendimento	Embarque (m.l.)	Ônibus/ hora	Mangueira (m.l.)
5 berços miniônibus simples	60	30	17
1 berço midiônibus triplo	36	45	21
3 berços duplos biarticulado	256	41	55
1 berço simples articulado	27	6	19
Total	379	122	112
Total terminal			491

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 94 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

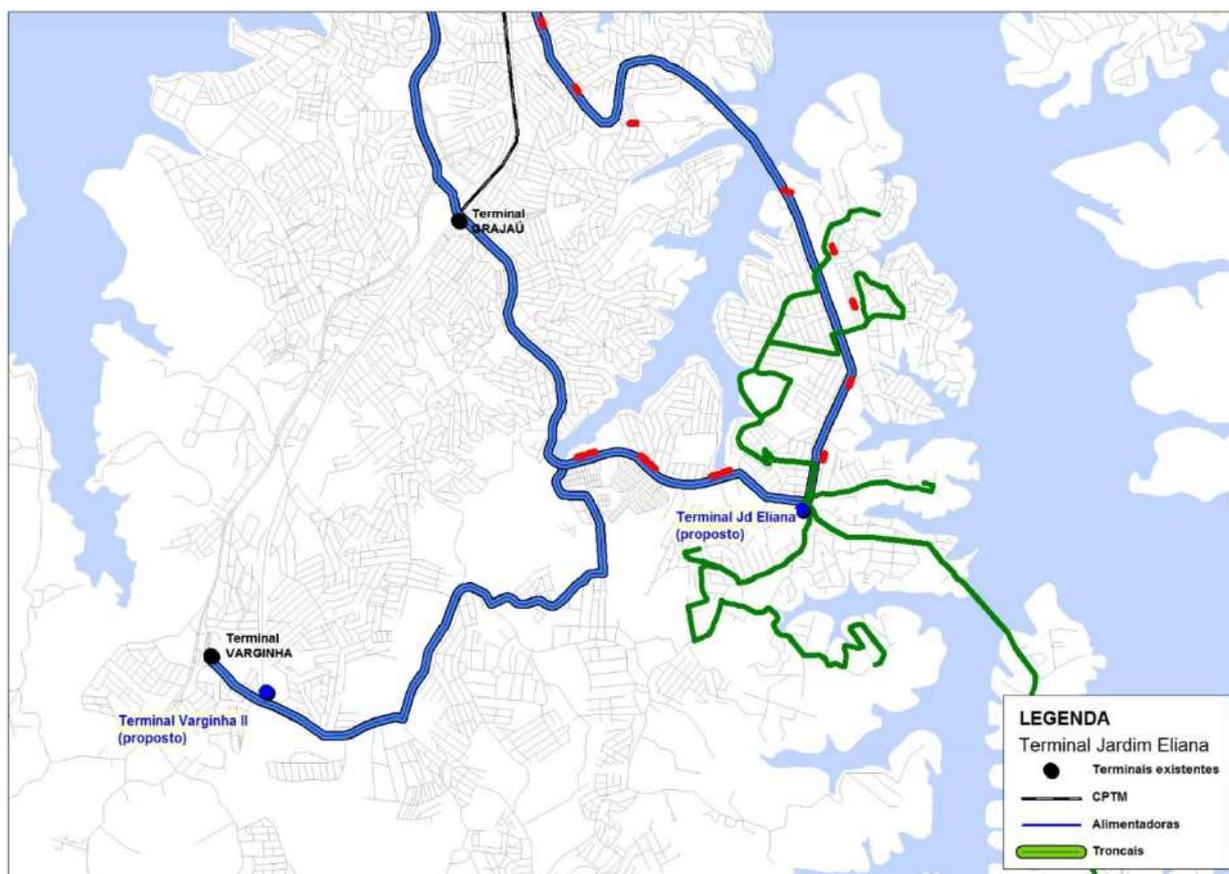


Figura 3.6-5: Cobertura de atendimento - Terminal Jardim Eliana.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 95 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Tabela 3.6-6: Dimensionamento da oferta da linha alimentadoras do Terminal Varginha

Alimentadoras					
Código	TP	TS (atual)	Passag. / pico manhã	Tipo	Ônibus/hora
6072-10-1	JD. SAO NICOLAU	TERMINAL VARGINHA	451	MINIÔNIBUS	13
6072-21-1	JD. IPORÃ	TERMINAL VARGINHA	0	MINIÔNIBUS	4
6072-22-1	JD. MANACÁ DA SERRA	TERMINAL VARGINHA	0	MINIÔNIBUS	2
6072-23-1	TERMINAL VARGINHA	BALNEARIO SÃO JOSÉ (CIRC.)	78	MINIÔNIBUS	2
6073-10-1	JD. SANTA TEREZINHA	TERMINAL VARGINHA	98	MINIÔNIBUS	6
6073-21-1	JD. SILVEIRA	TERMINAL VARGINHA	0	MINIÔNIBUS	2
6075-10-1	JD. REC. CAMPO BELO	TERM. VARGINHA	267	MINIÔNIBUS	10
6075-21-1	JD. ARUAN	TERMINAL VARGINHA	218	MINIÔNIBUS	3
6075-41-1	JARDIM ALMEIDA	TERM. VARGINHA	0	MINIÔNIBUS	2
6091-10-1	VARGEM GRANDE	TERM. SANTO AMARO	258	BÁSICO	8
6091-51-1	COLONIA	TERM. STO. AMARO	0	BÁSICO	1
6093-10-1	VARGEM GRANDE	TERMINAL GRAJAÚ	194	BÁSICO	6
6099-10-1	DIVISA DE EMBU GUAÇU	TERMINAL GRAJAÚ	152	BÁSICO	3
695H-10-1	JD. HERPLIN	METRO PCA. DA ARVORE	820	BÁSICO	8
6L01-10-1	MARSILAC	TERMINAL VARGINHA	36	BÁSICO	3
6L01-22-1	VILA PROGRESSO	TERMINAL VARGINHA	0	BÁSICO	2
6L01-23-1	EMBURA	TERMINAL VARGINHA	0	BÁSICO	1
6L07-10-1	JD. SANTA FE	TERMINAL VARGINHA	47	MINIÔNIBUS	2
6L10-10-1	PQ. FLORESTAL	TERMINAL VARGINHA	18	MINIÔNIBUS	2
6L10-41-1	MESSIANICA	TERMINAL VARGINHA	25	MINIÔNIBUS	2
Total alimentadoras					82

Tabela 3.6-7: Dimensionamento da oferta da linha tronco -Terminal Varginha

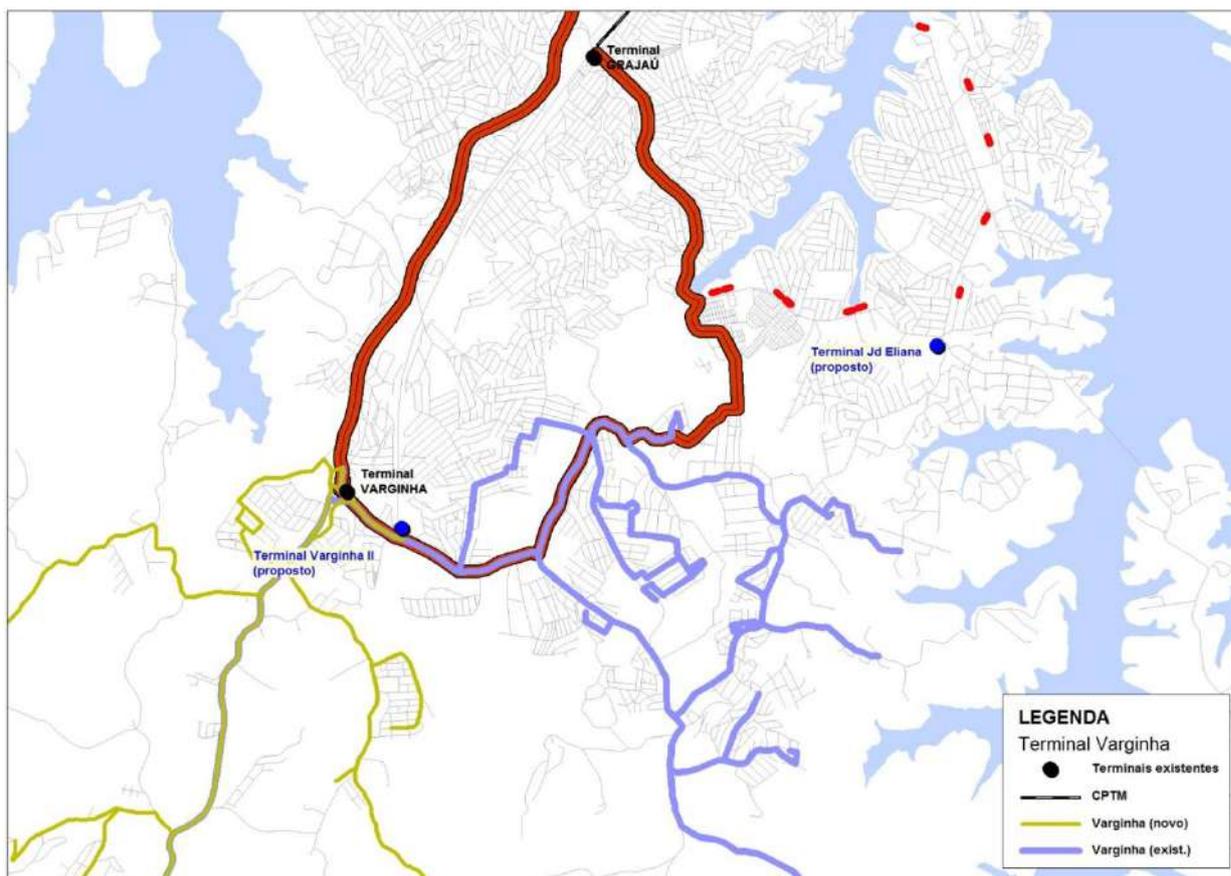
Troncais					
Código	Via	TS		Tipo	Ônibus/hora
IT1 e IT2	Vila Natal	Grajaú / Jd. Eliana	-	ARTICULADO	12
Total veículos					94

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Tabela 3.6-8: Extensão da Plataforma do Terminal Varginha

Atendimento	Embarque (m.l.)	Ônibus/ hora	Mangueira (m.l.)
12 berços simples mini	179	50	43
8 berços simples básico	151	32	25
1 berço duplo articulado	45	12	19
Total	375		87
Total terminal			462


Figura 3.6-6: Cobertura de atendimento - Terminal Varginha.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 97 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A somatória das linhas propostas, considerando ainda residual referente às linhas remanescentes, é apresentada nas figuras a seguir., com a ressalva de que foram considerados volumes apurados de demanda por linha e região, mas analisado e proposto o modelo com base na oferta atual.

Os maiores volumes apurados, segundo esta metodologia, estão ao redor de 56 ônibus/hora (corredor Sabará junto à Av. Washington Luiz) e os menores em torno de 26 ônibus/hora na Av. Miguel Yunes, entre o final da estrada do Alvarenga e o início da Av. Nações Unidas.

Os veículos utilizados são articulados ou biarticulados, o que explica os volumes relativamente baixos; entretanto, registre-se que nesta região existe apenas a propostas de extensão da linha 9-Esmerala até Varginha, incorrendo em pouca redução no volume de ônibus tanto na Belmira Marin quanto nos corredores Sabará e Nações Unidas.

Há de se considerar ainda o crescimento da demanda, resultado direto da extensão das vias exclusivas para ônibus, até em detrimento da condição de circulação dos veículos particulares, aspecto que depende do desenvolvimento de um estudo de demanda completo, que incluía análises de crescimento de demanda e divisão modal.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 98 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--



Figura 3.6-7: Volume de ônibus – Corredores Sabará e Miguel Yunes.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 99 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

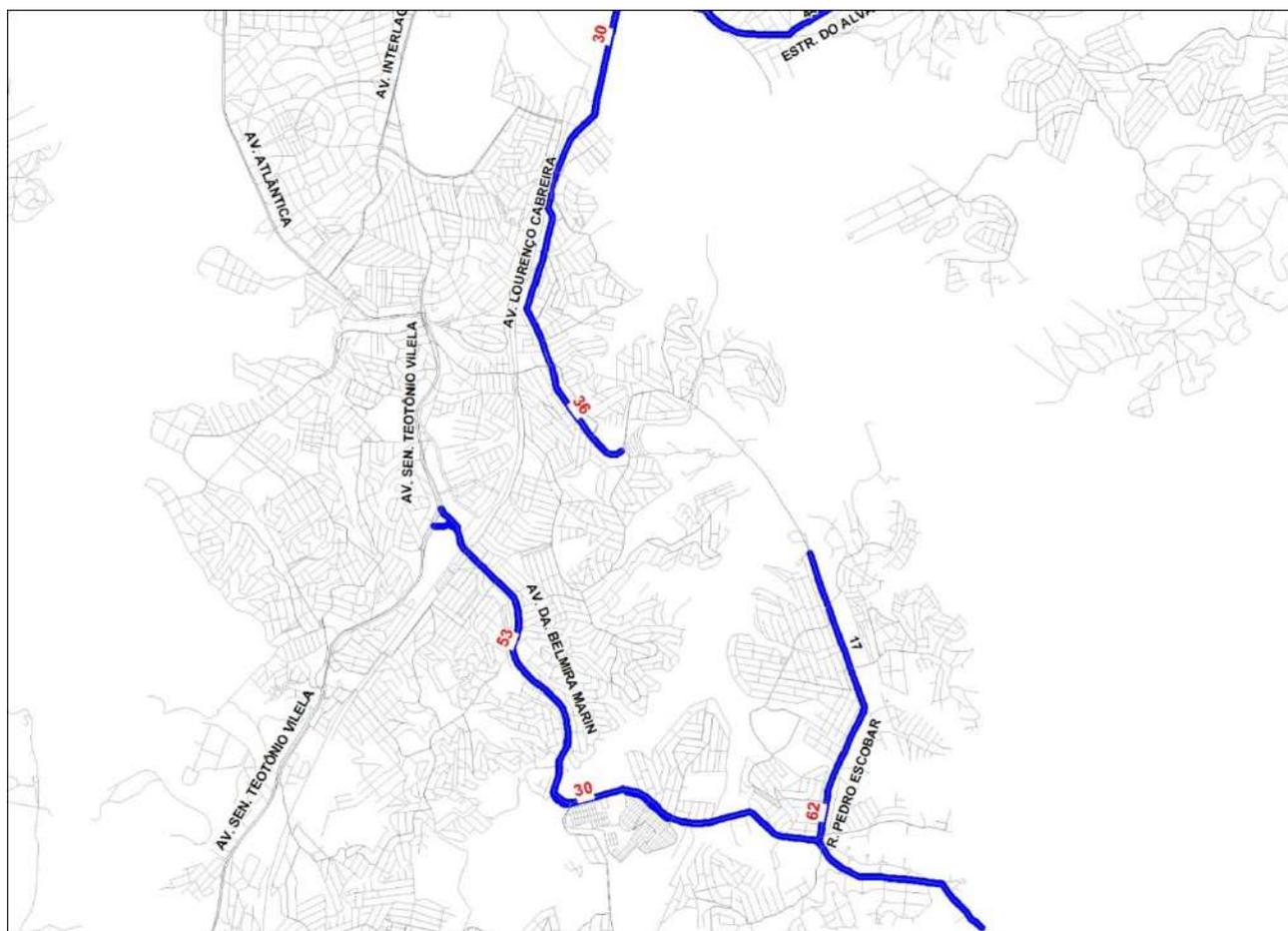


Figura 3.6-8: Volume de ônibus – Corredores Belmira Marin e Cocaia

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 100 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

3.7. Cronograma e Investimentos

O período de obras é de 30 meses para a construção dos corredores e de 18 meses para os terminais:

- Os Corredores Belmira Marin, Vila Natal, Cocaia, Miguel Yunes e Sabará têm início previsto em fevereiro de 2014 e término em julho de 2016.
- Os Terminais Pedreira, Jardim Eliana e Varginha têm início previsto em fevereiro de 2014 e término em julho de 2015.

Segue abaixo o investimento necessário para a execução das obras dos corredores e terminais da Região SUL 1 e o cronograma de execução.

Quadro 3.7-1: Investimento necessário para a execução das obras.

Lotes Obras	Investimento (R\$)	Obras/empreendimentos	Investimento por Região
Cocaia	566.704.141,00	Corredor Belmira Marin	SUL 1 R\$1.167.043.774,00
		Corredor Vila Natal	
		Corredor Canal do Cocaia - Trecho 1 (R. Pedro Escobar / R. Rubens de Oliveira/ Av. Gaivotas/ Pontes Projetada 1)	
		Terminal Jardim Eliana	
		Terminal Varginha	
Pedreira	600.339.633,00	Corredor Canal do Cocaia - Trechos 2 e 3 (Ponte Projetada 2 / R. Antonio Carlos Monteiro Teixeira/ Av. Manoel Alves/ Av. Lourenço Cabreira/ Av. Matias Beck)	
		Corredor Miguel Yunes	
		Corredor Nossa Senhora do Sabará	
		Terminal Pedreira	

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 101 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 3.7-2: Cronograma para a execução das obras.

LOTES	OBRAS	2014												2015												2016						
		jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul
COCAIA	Corredor Belmira Marín	█																														
	Corredor Vila Natal	█																														
	Corredor Canal do Cocaia - Trecho 1	█																														
	Terminal Jardim Eliana	█																														
	Terminal Varginha	█																														
PEDREIRA	Corredor Canal do Cocaia - Trechos 2 e 3	█																														
	Corredor Miguel Yunes	█																														
	Corredor Nossa Senhora do Sabará	█																														
	Terminal Pedreira	█																														

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 103 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

4. ALTERNATIVAS LOCACIONAIS E TECNOLÓGICAS

4.1. Alternativas Locacionais

A área de implantação de corredores e terminais de ônibus do trecho denominado Região SUL 1, localiza-se na Região Sul do município de São Paulo, dentro da área de abrangência das Subprefeituras de Santo Amaro, Cidade Ademar e Capela do Socorro. Dos 5 corredores propostos no projeto, 3 estão inseridos na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais, de acordo com o zoneamento proposto pelo Plano Diretor da Cidade de São Paulo e Leis da Billings e da Guarapiranga, sendo eles os denominados Cocaia, Belmira e Vila Natal. Todos os terminais propostos estão localizados nesta mesma área; Terminal Varginha, Terminal Jardim Eliana e Terminal Pedreira.

Os corredores Miguel Yunes e Sabará, estão fora dos limites da Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais.

Os corredores e terminais se inserem majoritariamente na Área de Proteção e Recuperação da Bacia Hidrográfica dos Mananciais da Billings – APRM-B, delimitada por meio da chamada Lei Específica da Billings, que define conjunto de diretrizes para uso e ocupação do solo na região. Uma pequena porção do traçado do corredor de ônibus Vila Natal e o Terminal Varginha estão na Área de Proteção e Recuperação da Bacia Hidrográfica dos Mananciais da Guarapiranga – APRM-G, conforme apresentado no quadro 4.1-1 e conforme apresentado na Figura 3.1-2.

A análise das alternativas locacionais do empreendimento considera 4 etapas fundamentais de proposição; i) Traçado previsto no edital de contratação do projeto – *Alternativa 1*; ii) Traçado apresentado no requerimento de consulta prévia enviado ao órgão licenciador – *Alternativa 2*; iii) Traçado apresentado no Plano de Trabalho para elaboração do EIA-RIMA – *Alternativa 3*; iv) Traçado proposto no Projeto Funcional – *Alternativa 4*.

A Figura 4.1-1 apresenta as 4 alternativas propostas. A Figura 4.1-2 apresenta as alternativas sobre as diretrizes de uso e ocupação do solo definidas para a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings e Guarapiranga.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

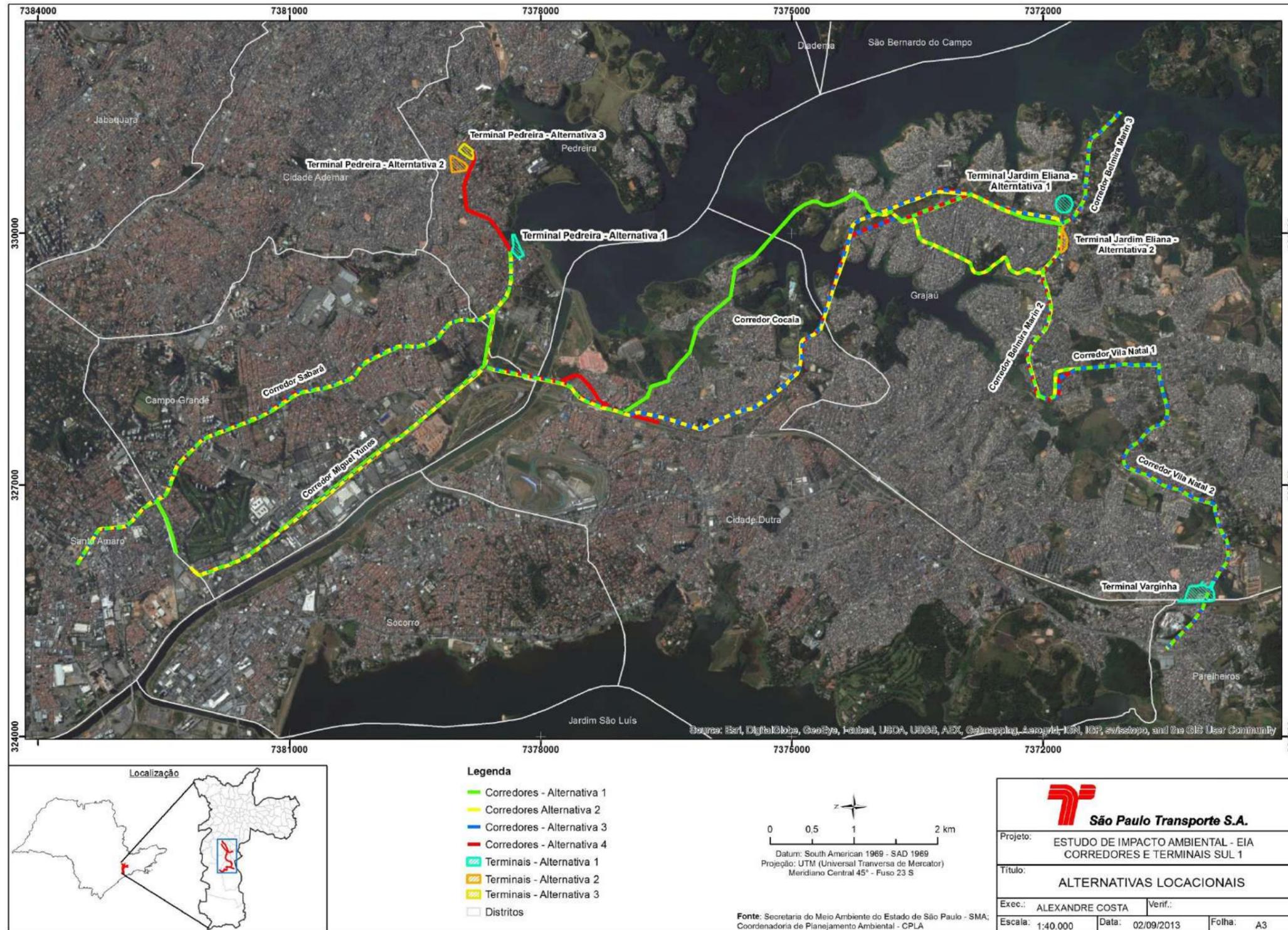
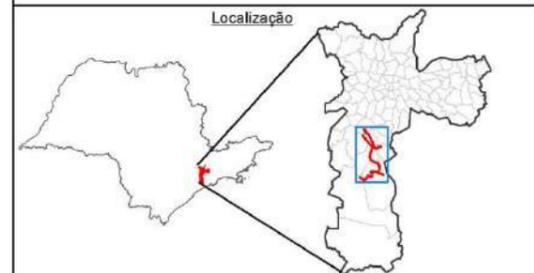
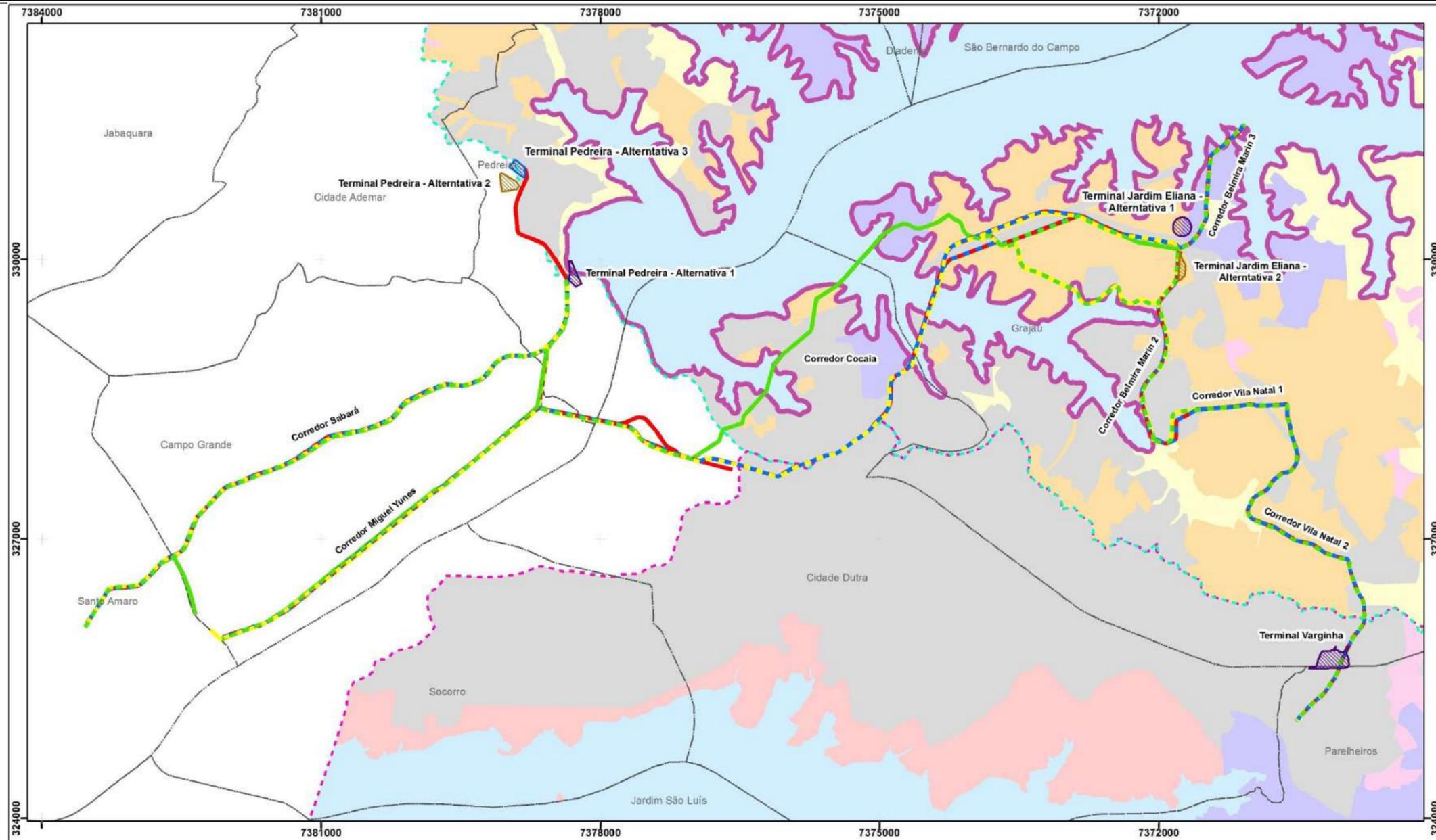


Figura 4.1-1: Análise das alternativas locais do empreendimento.

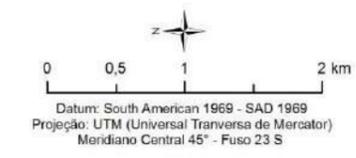
RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:
CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente
Verificação / São Paulo Transporte



- Legenda**
- Corredores - Alternativa 1
 - Corredores Alternativa 2
 - Corredores - Alternativa 3
 - Corredores - Alternativa 4
 - Terminais - Alternativa 1
 - Terminais - Alternativa 2
 - Terminais - Alternativa 3
 - Distritos
 - APRM Billings
 - APRM Guarapiranga
- Áreas de Ocupação**
- Faixa 50 m a partir da cota 747 m
 - SBD - Subárea de Baixa Densidade
 - SCA - Subárea de Conservação Ambiental
 - SER - Subárea Envolvória de Represa
 - SOE - Subárea de Ocupação Especial
 - SUC - Subárea de Urbanização Consolidada
 - SUCt - Subárea de Urbanização Controlada
 - Reservatório



Fonte: Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo - SMA; Coordenadoria de Planejamento Ambiental - CPLA

São Paulo Transporte S.A.

Projeto: ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA CORREDORES E TERMINAIS SUL 1

Título: ALTERNATIVAS LOCACIONAIS SOBRE ÁREAS DE OCUPAÇÃO DAS APRM

Exec.: ALEXANDRE COSTA Verif.:

Escala: 1:40.000 Data: 02/09/2013 Folha: A3

Figura 4.1-2: Uso e ocupação do solo definidas para a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings – APRM-B.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 109 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Para a avaliação e escolha do melhor traçado para o projeto de implantação, foram analisados diversos aspectos socioambientais e urbanísticos, buscando adequar a localização do empreendimento à alternativa de menor impacto socioambiental e em conformidade com as diretrizes legais para uso e ocupação do solo. Dentre os aspectos analisados destacam-se:

- Diretrizes de uso e ocupação do solo da área do empreendimento;
- Condições das vias já existentes;
- Desapropriação e reassentamento populacional;
- Intervenções em Áreas de Preservação Permanente e Supressão de vegetação;

A análise das alternativas locais permitiu ajustamentos nos traçados dos corredores e localização dos terminais, assegurando ganhos significativos em relação à redução dos impactos socioambientais decorrentes da implantação do projeto, além de viabilizar a inserção do empreendimento em conformidade aos requisitos legais existentes na região, como apresentado na última versão do projeto chamada de *Alternativa 4*.

O Quadro 4.1-1 apresenta a inserção da localização da *Alternativa 4* de cada corredor e dos terminais nas diretrizes de uso e ocupação definidas pela Lei Estadual Nº 13.579 de 2009 e seus decretos regulamentares. Importante destacar que pouco mais de 40% do traçado dos corredores, correspondentes à Sabará e Miguel Yunes, localizam-se fora da Área de Proteção e Recuperação de Mananciais.

O trecho do corredor Vila Natal 2 o Terminal Varginha, que estão inseridos na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Guarapiranga ocupam Subárea de Urbanização Consolidada, na Área de Ocupação Dirigida (AOD), onde as diretrizes de uso e ocupação são compatíveis à implantação do empreendimento.

Os corredores e terminais inseridos na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings – APRM-B – ocupam basicamente Área de Ocupação Dirigida (AOD), que segundo a Lei da Billings “são áreas de interesse para a consolidação ou implantação de uso urbano ou rural, desde que atendidos os requisitos que assegurem a manutenção das condições ambientais necessárias à produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento público” (artigo 20).

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 110 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Na Área de Ocupação Dirigida o empreendimento se insere em duas subáreas: i) Subárea de Ocupação Urbana Consolidada – SUC; e ii) Subárea de Ocupação Especial – SOE. As SUCs são “área com ocupação urbana irreversível e servidas parcialmente por infraestrutura, inclusive de saneamento ambiental e serviços urbanos” (artigo 21 Lei 13579/09). Já as SOEs são “áreas definidas como prioritária para implantação de habitação de interesse social e de equipamentos urbanos e sociais” (artigo 21 Lei 13579/09).

Apenas o Corredor Belmira Marin 3 está localizado numa Subárea de Baixa Densidade – SBD-, que segundo a Lei da Billings devem ser áreas não urbanas destinadas a usos de baixa densidade populacional, compatíveis com a proteção dos mananciais. Importante registrar que a área prevista para implantação deste trecho do corredor está urbanizada e a intervenção proposta limita-se ao tratamento viário de área já utilizada para circulação de transporte coletivo motorizado. O Terminal Jardim Eliana cuja implantação inicialmente estava prevista para a SBD na *Alternativa 1* foi alterado para SOE na *Alternativa 2*.

Quadro 4.1-1: Inserção do empreendimento nas diretrizes de uso e ocupação do solo (APRM-B).

Corredor/Terminal	Extensão/área	Zonas de uso e ocupação
Belmira Marin 2	2,20 km	APRM-B SUC e SOE
Belmira Marin 3	1,6 km	APRM-B SBD
Canal Cocaia 3	1,9 KM	Início fora da APM e APRM-B SUC
Canal Cocaia 2	3,6 km	APRM-B SUC e SOE
Canal Cocaia 1	2,8 km	APRM-B SUC e SOE
Miguel Yunes	4,9 km	Fora da APM
Vila Natal 1	4,2 km	APRM-B SUC e SOE
Vila Natal 2	1,9 km	APRM-B SUC e SOE, e APRM-G SUC
Sabará	8,1 km	Fora da APM
Terminal Pedreira	16400 m ²	Fora da APM
Terminal Varginha	17500 m ²	APRM-G SUC
Terminal Jd. Eliana	22700 m ²	APRM-B SOE

As diretrizes de planejamento e gestão estabelecidas nas Leis Específicas da Billings e da Guarapiranga para as SUCs, onde está a maior extensão dos corredores na área de proteção dos mananciais e o Terminal Varginha, prevêm, entre outras:

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 111 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Melhorar o sistema viário existente mediante pavimentação adequada, priorizando a pavimentação das vias de circulação do transporte público;
- Priorizar a regularização das ocupações irregulares em relação às disposições desta lei, mediante ações combinadas entre o setor público, empreendedores privados e moradores locais;
- Garantir a melhoria e ampliação progressiva da implantação de infraestrutura sanitária de saneamento ambiental.

Além disso, o mesmo instrumento jurídico indica as seguintes diretrizes de planejamento e gestão para as SOEs:

- Priorizar a implantação de programas de interesse social e equipamentos urbanos e sociais a eles vinculados;
- Promover a recuperação ambiental e urbana, priorizando a implantação de infraestrutura sanitária e reurbanização de favelas;
- Priorizar a adaptação das ocupações irregulares em relação às disposições desta lei, mediante ações combinadas entre o setor público, privado e moradores locais.

Ao longo dos estudos de alternativas, foram realizadas diversas adequações visando reduzir o número de desapropriações. Entre elas, destaca-se a mudança na duplicação da Av. Belmira Marin, que inicialmente previa desapropriação ao longo de toda sua extensão até a balsa, e que posteriormente a intervenção foi substituída por operação dos ônibus à direita e tratamento viário, sendo prevista a implantação de baias à direita, recapeamento, tratamento urbanístico, acessibilidade e uma faixa exclusiva à direita para ônibus, priorizando o acesso dos coletivos na balsa, evitando-se a desapropriação ao longo de todo o trecho, sendo estas apenas pontuais na implantação das baias das paradas e da faixa exclusiva.

Além disso, para implantação do corredor Belmira Marina a duplicação de todo o trecho, com desapropriação ao longo da avenida existente, evitou desapropriação de equipamentos públicos, como por exemplo, a escola localizada na Av. Belmira Marim x R. São José do Rio Preto, assim como de edificações com mais de 3 pavimentos.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 112 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A alteração da localização do Terminal Pedreira significa importante vantagem em relação à redução dos impactos ambientais do projeto, haja vista que a *Alternativa 1* situava-se em terreno às margens do Reservatório Billings, inserido em Área de Restrição à Ocupação (ARO) definida pela Lei de Proteção e Recuperação da Billings como faixa de proteção ao reservatório e, assim, incompatível com a implantação de terminal de ônibus. A alternativa escolhida demanda uma menor quantidade de movimentação de terra para sua implantação, além de estar em subárea de urbanização consolidada.

Outra mudança importante no desenvolvimento do projeto de implantação dos corredores e terminais SUL 1 refere-se à opção pela chamada *Alternativa 4* para o Corredor Cocaia 2, onde estão previstas as Pontes 1 e 2 sobre o Reservatório Billings. Nesta alternativa, as intervenções necessárias à construção das pontes foram excluídas da Área de Restrição à Ocupação referente às áreas de preservação permanente e faixa de 50 metros medidas em projeção horizontal a partir da cota máxima do Reservatório da Billings, conforme Figura 4.1-3. Na *Alternativa 1* as Pontes 1 e 2 tinham intervenção prevista na ARO.

O local de travessia sobre a represa inicialmente ficava na diretriz do final da Estrada do Canal do Cocaia em direção ao Bairro Jd. Orion e seguia a diretriz da Av. Gregório Bezerra até a Av. Matias Beck, utilizando vias localizadas nas franjas dos bairros, mais próximos à represa. As novas travessias foram propostas procurando atender a diretriz da Av. Manuel Alves Soares (próximo ao Sesc Interlagos) e Av. Lourenço Cabreira, continuidade da Av. Matias Beck, via coletora existente, localizada de forma mais central à demanda da região, atendendo de forma mais equidistante tanto a população localizada próximo à represa, quanto aquela mais próxima da linha da CPTM.

Assim, as duas travessias propostas sobre a represa Billings ficaram menores que as previstas inicialmente, sendo, então, melhor localizadas para atender à demanda de transporte, além de minimizar as desapropriação para a implantação do corredor, já que a alternativa escolhida utiliza vias existentes, cuja seção transversal permite a implantação do corredor sem desapropriações ao longo de todo o trecho, apenas pontuais nos locais das paradas.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 113 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

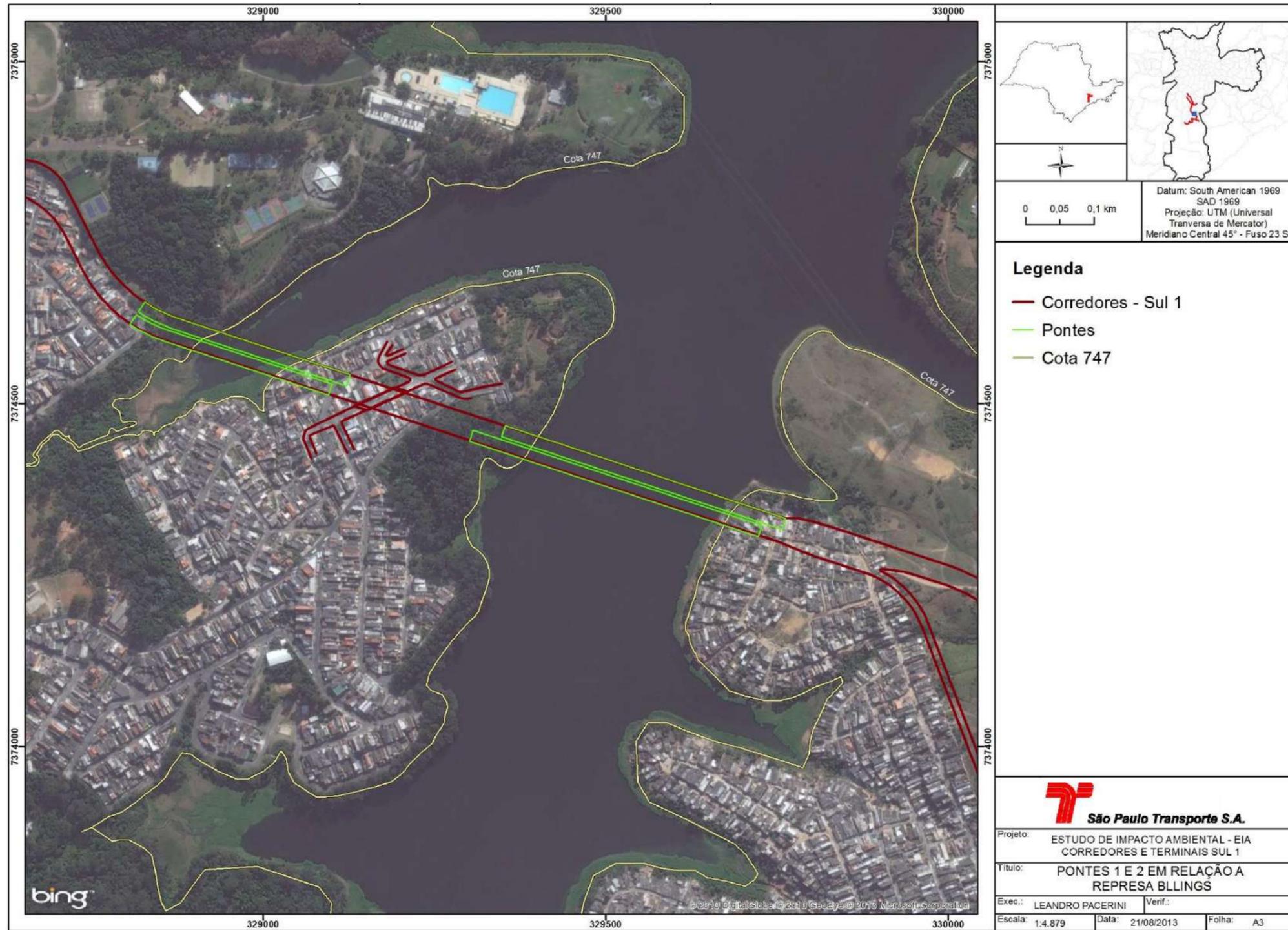


Figura 4.1-3: Pontes 1 e 2 em relação aos 50 Metros do Reservatório.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 115 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Além disso, importante registrar também a escolha pela *Alternativa 4* para implantação do binário necessário ao Corredor Cocaia trecho 1, tendo em vista que possibilitou mais uma exclusão da intervenção em Área de Restrição à Ocupação, pelo deslocamento do binário inicialmente previsto para a Estrada do Canal Cocaia para Rua Pedro Escobar e adjacências. A alternativa escolhida, em binário, reduziu, ainda, a necessidade de desapropriação, pois passou a ocupar lotes predominantemente residenciais.

O Terminal Jardim Eliana foi transferido de terreno na Subárea de Ocupação de Baixa Densidade – SBD – para terreno onde atualmente existe garagem de ônibus, inserido em Subárea de Ocupação Especial – SOE. Foram propostas duas alternativas de localização deste terminal. A primeira, localizava-se em área a ser desapropriada entre a R. Pedro Escobar e a R. Luiza Carioba, a rua de terra existente junto à faixa da linha de transmissão de energia, abrangendo quase três quadras em seu comprimento, desde a Av. Belmira Marin até a R. Manuel da Costa Duarte. Esta alternativa tinha grande número de desapropriações necessárias, inclusive do comércio local presente ao longo da R. Pedro Escobar e de uma faixa da área pertencente à faixa das linhas de transmissão.

A segunda alternativa, a que foi escolhida, utiliza área a ser desapropriada na Av. Belmira Marin, entre a R. Lageado e a R. Terezine. A maior parte desta área está concentrada em uma única propriedade, em que funciona um estacionamento de ônibus. Apesar do desnível entre o fundo do terreno e a avenida existente, o terminal foi localizado entre as duas pistas da duplicação da Av. Belmira Marin, viabilizando a implantação do terminal em um único nível.

Finalmente, deve-se mencionar alteração em relação a previsão de baia para parada de ônibus no Corredor Belmira 2 projetada inicialmente para adentrar Subárea de Conservação Ambiental do Parque Cocaia, conforme alternativas 1, 2 e 3, que foi deslocada para Subárea de Ocupação Urbana Consolidada na escolha da *Alternativa 4*, como apresentado na Figura 4.1-1 e 4.1-2.

Desse modo, vale destacar que o desenvolvimento do novo projeto de alinhamento buscou minimizar as áreas necessárias para as intervenções, adequando, quando possível, a seção típica da SPTrans para as larguras das vias existentes, ou realocando as ciclovias para vias alternativas não localizadas no eixo, reduzindo o impacto na população lindeira.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 117 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

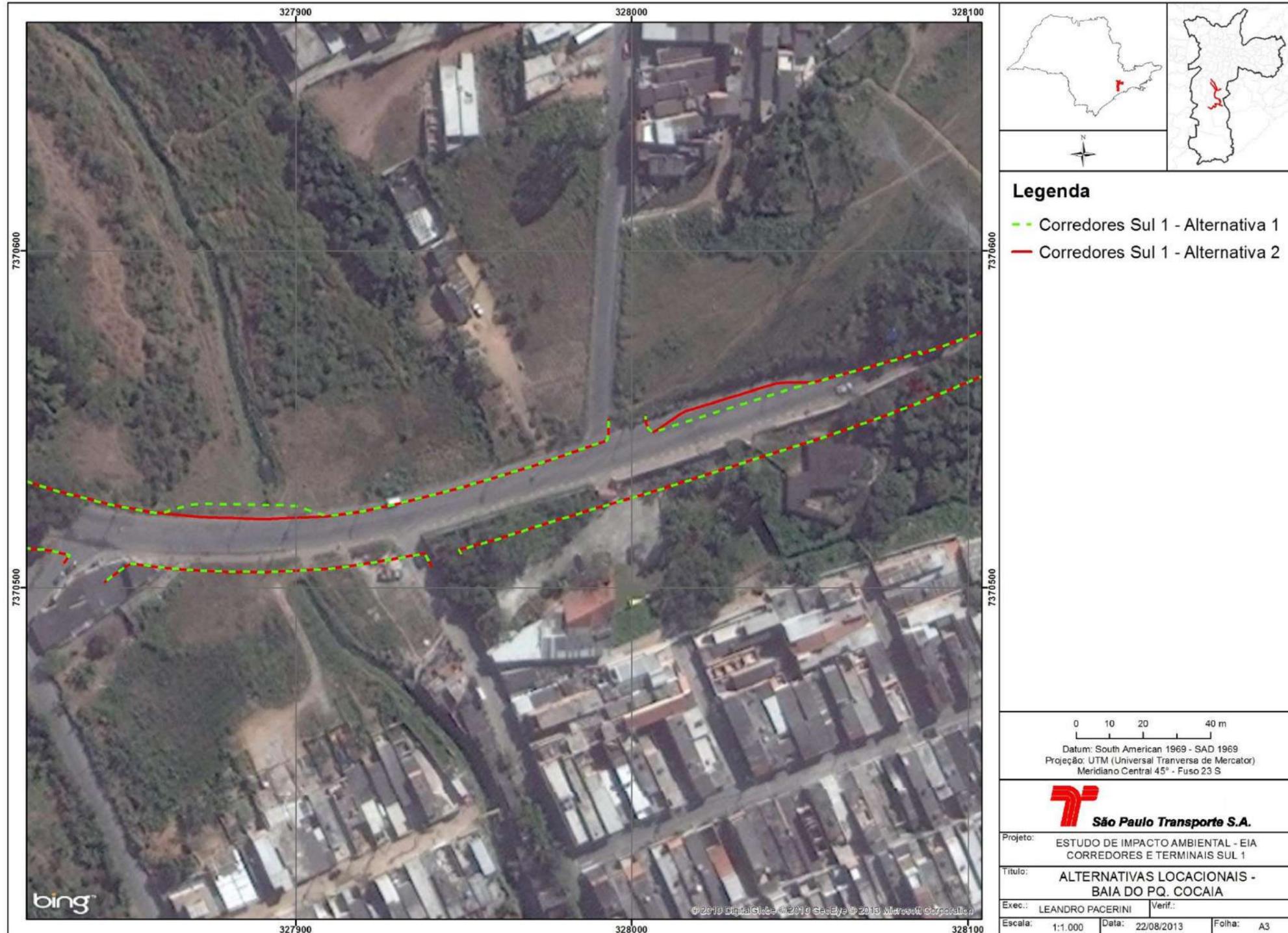


Figura 4.1-4: Deslocamento de baia no Cocaia.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 119 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

4.2. Alternativas Tecnológicas

A implantação dos corredores de ônibus e terminais na região denominada SUL 1 deve ser entendida, inicialmente, como parte da política de mobilidade urbana da cidade de São Paulo, que estabelece marco fundamental na priorização do transporte público coletivo. Essa política será organizada a partir do Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito, proposto pela Prefeitura de São Paulo por meio da Secretaria Municipal de Transportes (SMT).

De acordo com as diretrizes do programa de investimentos municipais, pretende-se o estabelecimento de um “programa de intervenções com o objetivo de melhorar significativamente o transporte público coletivo e o trânsito na cidade e, conseqüentemente, a mobilidade da população e a acessibilidade do território urbano” (Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito).

Desta forma, o programa reforça a priorização efetiva do transporte coletivo em relação ao individual, buscando meios de incentivar sua utilização pela população paulistana através de melhorias significativas que serão geradas na organização e estruturação do sistema de transporte público coletivo do município de São Paulo pela implantação de novos corredores e a construção de novos terminais de ônibus.

O investimento em melhorias nos meios de transporte coletivo em relação ao transporte individual significa priorização de modal responsável por 55% das viagens realizadas na região metropolitana de São Paulo, de acordo com a pesquisa origem-destino 2007 (OD 2007), realizada pelo Metro.

Assim, espera-se que a implantação de corredores exclusivos para transporte coletivo seja uma relevante contribuição para reverter o quadro de impactos socioambientais na medida em que melhora o desempenho do tráfego geral e cria condições de migração do particular para o coletivo através de conscientização ou então por restrições à circulação.

De acordo com o Plano de Controle da Poluição Veicular da cidade de São Paulo, elaborado em atendimento à Resolução CONAMA Nº 418, de 25 de novembro de 2009, o incentivo ao uso do transporte coletivo se coloca como importante medida para controle da poluição atmosférica, sendo a priorização, melhoria da qualidade e atratividade de meios de

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 120 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

transporte coletivo uma das principais ações dos programas estratégicos para a mitigação da poluição por veículos no Município de São Paulo. Neste sentido, o PCPV afirma:

“A otimização dos transportes pelo incentivo ao transporte público é um poderoso aliado na medida em que um veículo coletivo “divide” a sua emissão por um número muito maior de usuários do que no transporte individual, tornando-o extremamente atraente sob o ponto de vista de consumo de combustível e emissão de poluentes por pessoa transportada; até mesmo as pequenas motocicletas não apresentam vantagem sobre o transporte coletivo neste sentido. Além disso, o transporte público tem potencial de descongestionar o tráfego e, conseqüentemente, reduzir as emissões dos demais veículos em circulação.”¹

Apesar dos ônibus, em sua maioria, utilizarem o diesel como combustível, para cada passageiro transportado ocorre uma emissão relativa significativamente menor em relação ao transporte do mesmo passageiro num automóvel ou motocicleta, o que reforça a vantagem ambiental do transporte público, especialmente quando contam com faixas exclusivas e veículos modernos, conforme Figura 4.2-1 a seguir.

¹ Branco, G.M.; Branco, A.M.; Branco, F.C.e Martins, M.H.B. - Perspectivas de Alteração da Matriz Energética do Transporte Público Urbano por Ônibus: questões técnicas, ambientais e mercadológicas – NTU, 2009

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 121 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

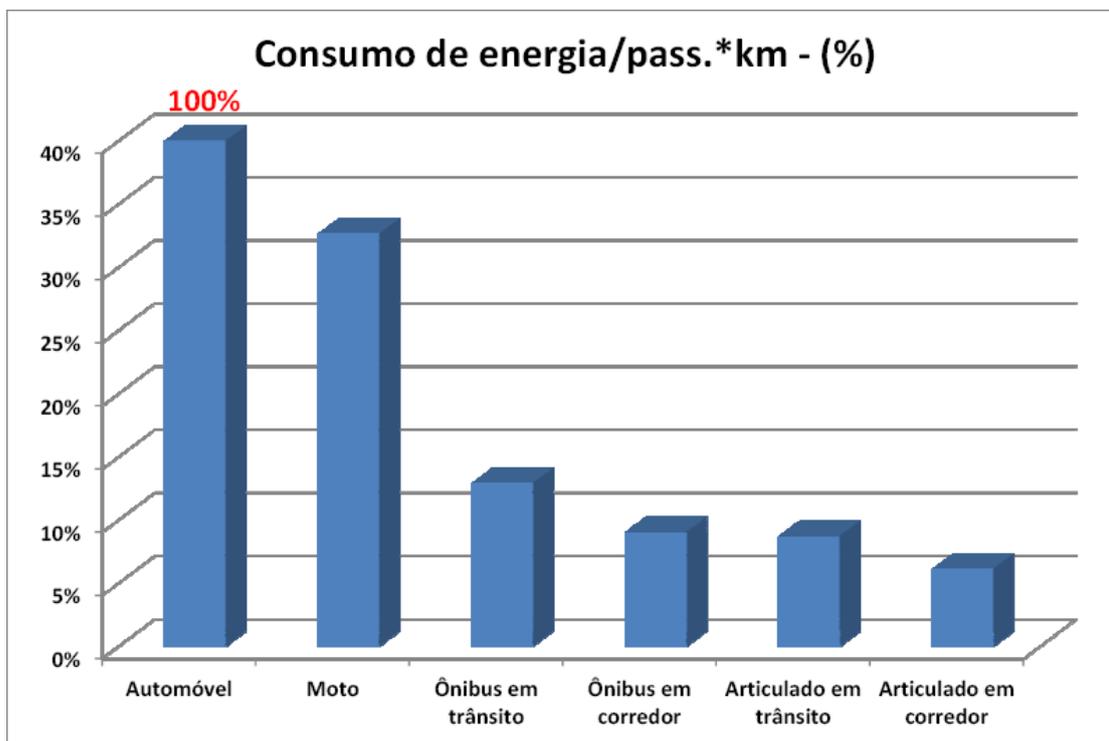


Figura 4.2-1: Comparação do consumo de combustível em diversas alternativas de transporte. **Fonte:** Plano de Controle da Poluição Veicular da Cidade de São Paulo. *Ocupação média dos veículos: 1,4 passageiro por carro; 44 passageiro por ônibus; 1,1 passageiro por motocicleta; 90 passageiros por ônibus articulado. Referência para comparação: automóveis igual a 100%.

Além disso, quando comparados os níveis de emissão de poluentes atmosféricos por passageiro, os ônibus médios apresentam taxas muito menores de emissão em relação aos carros para MP, e CO₂, e maiores para NO_x. Se considerarmos ônibus mais moderno com motores do tipo EURO 5, as emissões de gases por passageiro por km percorrido são menores também para o NO_x.

Já as emissões de poluentes atmosféricos provenientes de ônibus com motores do tipo EURO 5 em corredor são certamente alternativa tecnológica de considerável vantagem ambiental frente ao transporte por automóveis, como demonstrado pela figura 4.2-2 a seguir.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 122 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

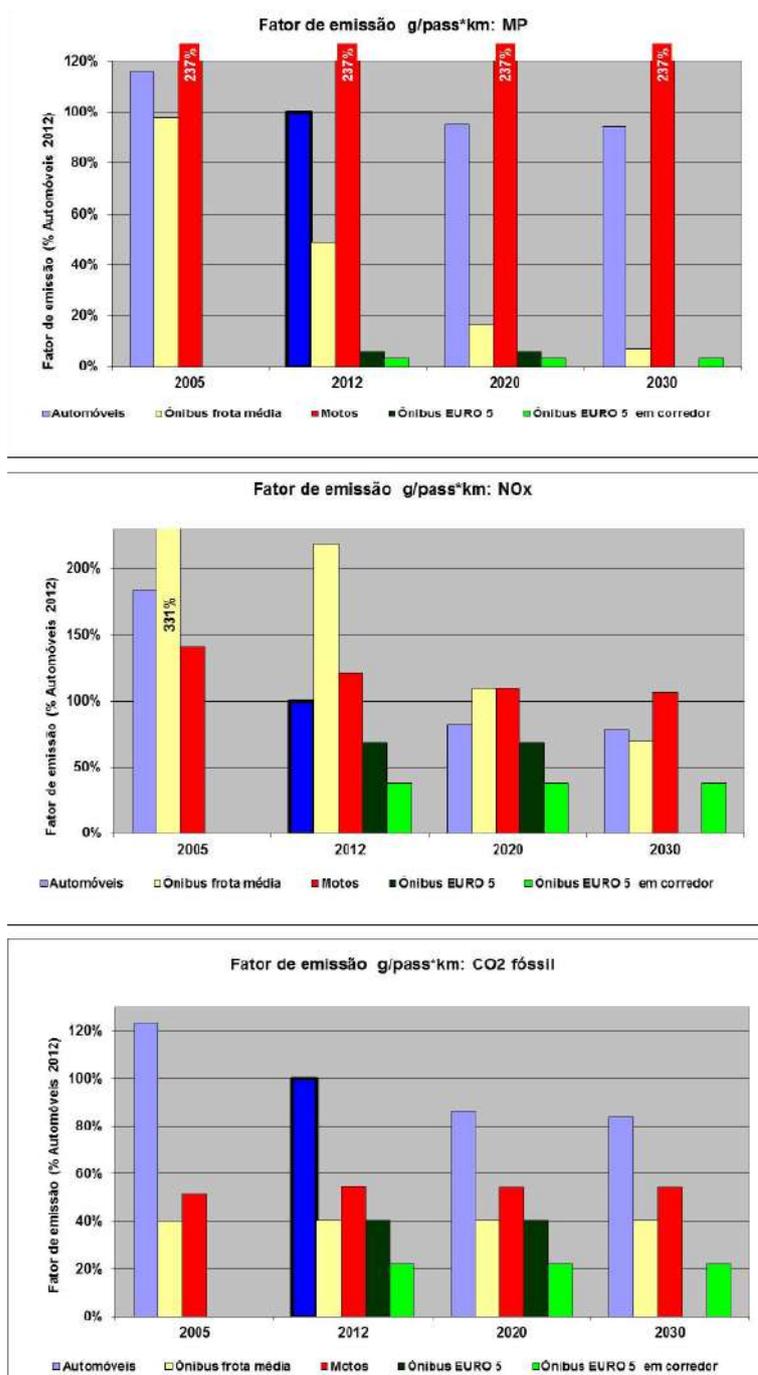


Figura 4.2-2: Comparação das emissões de MP, NOx e CO₂, por sistemas de transporte. **Fonte:** Plano de Controle da Poluição Veicular da Cidade de São Paulo. Ocupação média dos veículos: 1,4 passageiro por carro; 44 passageiro por ônibus; 1,1 passageiro por motocicleta. Referência para comparação: automóveis em 2012 igual a 100%.

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 123 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Então, temos indicada a vantagem ambiental da alternativa do transporte coletivo em ônibus em relação ao transporte individual motorizada, seja em carros ou motocicletas, mais do que isso, a vantagem adicional representada pelo transporte em ônibus com corredor, que significa menor taxa de emissão de poluentes atmosféricos por passageiro e também menor consumo energético por passageiro, como apresentado nas figuras 4.2-1 e 4.2-2.

Neste sentido, o PCPV municipal menciona: “Entretanto, para que a opção pelo transporte coletivo seja efetivamente incorporada por grande parte da população que utiliza permanentemente o transporte individual motorizado, é necessário que o sistema de transporte por ônibus seja mais atrativo ao usuário de veículos particulares. Nesse sentido, é necessário intensificar a prioridade aos corredores de ônibus, que aumentam a velocidade dos veículos e, conseqüentemente, a conveniência de seu uso”.

Além disso, é importante destacar que o sistema de transporte público sobre pneus, municipal e intermunicipal, participa do atendimento de 82% das viagens por transporte coletivo que se realizam no Município de São Paulo diariamente. São aproximadamente 8,2 milhões de viagens que utilizam o ônibus na realização total ou parcial de seu trajeto. O serviço prestado pelo Metrô, que atua majoritariamente como elemento estruturador, participa de 22% das viagens diárias realizadas na cidade de São Paulo, sendo que apenas 5% utilizam exclusivamente o Metrô.

O serviço de transporte público sobre pneus participa com o maior percentual de atendimento das viagens coletivas da cidade, desempenhando este papel devido à extensão e cobertura espacial de sua rede. Com pouca prioridade no sistema viário (apenas 119 km de corredores municipais exclusivos), os ônibus disputam o espaço nas vias congestionadas com os veículos individuais.

Desta forma, a implantação dos corredores de ônibus configura-se como investimento de grande importância socioambiental, permitindo melhorias no sistema de transporte que tendem ao incremento no uso de meio de transporte comparativamente mais vantajoso do ponto de vista ambiental. Os corredores também devem aumentar fluidez e a velocidade média, reduzir a necessidade de frenagens e o tempo desperdiçado em congestionamentos com o motor

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

funcionando, o que também evita aumentos significativos das emissões⁹, do ruído e do consumo de combustível para os veículos de transporte público².

Além do mais, o projeto de corredores de ônibus e terminais SUL 1 prevêem a implantação de ciclofaixas, que deverão facilitar o uso da bicicleta como meio de transporte, incentivando, assim, o aumento nos deslocamentos realizados em meio nulo em termos de emissão de poluentes atmosféricos e ruídos.

O desenvolvimento de ações que viabilizem a inserção da bicicleta como modo de transporte alternativo é parte das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por meio da Lei Federal nº12. 587 de 03/01/2012. Na cidade de São Paulo, as viagens diárias feitas exclusivamente por bicicletas correspondem a 0,6% do total de 25 milhões de viagens realizadas diariamente, conforme consta do gráfico 4.2-1 extraído do Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito.

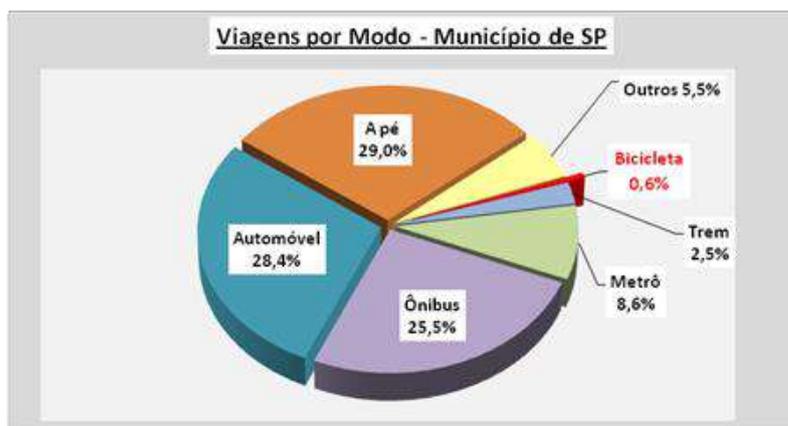


Gráfico 4.2-1: Total de viagens por modo de transporte no Município de São Paulo. **Fonte:** Pesquisa Origem-Destino/2007 CET-GPL/DPJ

A expansão das ciclovias possibilitada pela implantação do projeto de corredores e terminais de ônibus SUL 1 deverá incentivar o crescimento no número de viagens com bicicletas, incrementando, por isso, o uso de alternativa de meio de transporte ambientalmente vantajoso para a cidade e seus usuários, quando asseguradas condições de segurança e mobilidade.

O projeto prevê basicamente três tipos principais de intervenção: i) corredores de ônibus; ii) tratamento viário com implantação de baias; e iii) binários. Os corredores serão implantados nos

Código: RT- 065.00/RA2-004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 125 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

trechos Miguel Yunis, Sabará, Cocaia 1, 2 e 3, e Belmira 2. No total serão 23,8 km de corredores. Os tratamentos viários têm extensão de 7,8 km, localizados nos trechos Belmira 3, e Vila Natal 1 e 2. Já os binários somam 3,1 km no trecho Miguel Yunis e Cocaia 1, que serão destinados ao tráfego de veículos motorizados individuais.

A escolha principal pelos corredores visa garantir as melhores condições de tráfego aos ônibus, que permitirão vantagens ambientais relacionadas à redução nas emissões de poluentes e consumo de energia por passageiro transportado, como mencionado. Além disso, os corredores possuem vantagens socioeconômicas ao atual sistema viário por permitirem redução no tempo médio das viagens e melhorias na qualidade de vida da população.

Já os trechos onde serão implantados tratamentos viários com baias para parada dos ônibus foram definidos com base nas limitações da estrutura viária e demanda existente, reduzindo, desta forma, impactos socioambientais negativos relacionados à desapropriações, supressão de vegetação, perda de solo permeável e intervenções em APPs, entre outros.

Os binários visam assegurar condições de fluxo aos veículos motorizados individuais, garantindo condições de implantação dos corredores de ônibus, cujas vantagens socioambientais foram anteriormente apresentadas.

4.3. Estudo de viabilidade econômica

O estudo de viabilidade econômica do empreendimento está sendo elaborado de acordo com metodologia específica utilizada para análise da implantação do Corredor Celso Garcia, conforme apresentado no ANEXO 4.3-1.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 127 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

5. COMPATIBILIDADE COM O PLANEJAMENTO URBANO E PROJETOS CO-LOCALIZADOS

Primeiramente neste capítulo será analisada a compatibilidade do empreendimento em relação aos projetos, planos e programas previstos e implantados na área de influência, assim como com as disposições previstas para as Áreas de Proteção e Preservação dos Mananciais dos Reservatórios Billings e Guarapiranga. Dessa forma, serão consideradas as diretrizes legais estabelecidas nos instrumentos normativos competentes.

Posteriormente, no item 5.2 serão apresentados os projetos co-localizados existentes e planejados na região dos Corredores e Terminais de Ônibus SUL 1.

5.1 Compatibilidade com o Planejamento Urbano

Áreas de Ocupação Dirigida – APRM Billings e Guarapiranga

Para análise da compatibilidade do empreendimento com o planejamento urbano foram considerados os planos, programas e projetos cuja implantação foi realizada ou está prevista nos principais instrumentos legais incidentes na região, a saber, o Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, aprovado por meio da Lei Municipal nº 13.430 de 2002, e Planos Regionais Estratégicos (PRE) das Subprefeituras cujos distritos estão localizados na área de influência do projeto, conforme estabelecido na Lei Municipal nº13.885 de 2004.

Os projetos previstos no planejamento urbano foram analisados, ainda, de acordo com os instrumentos legais que definem diretrizes e normas à política urbana e ambiental incidente sobre a região onde se pretende implantar o empreendimento. Entre os principais instrumentos legais competente destacam-se:

- Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257;
- Plano Diretor Estratégico - Lei Municipal nº 13.430/2002;
- Planos Regionais Estratégicos - Lei Municipal nº 13.885/2004;
- Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da bacia hidrográfica do Reservatório Billings – APRM-B – Lei Estadual nº 13.579/2009;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 128 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da bacia hidrográfica do Reservatório Guarapiranga – APRM-G – Lei Estadual nº 12.233/2006.

Como apresentado, cerca de 60% do empreendimento está inserido na área de proteção dos mananciais, correspondendo quase exclusivamente à Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da bacia hidrográfica do Reservatório Billings – APRM-B, onde estão os corredores de ônibus Cocaia, Belmira e Vila Natal, além do Terminal Jardim Eliana. A parte final do trecho de corredor denominado Vila Natal 2 e o Terminal Varginha estão situados na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da bacia hidrográfica do Reservatório Guarapiranga – APRM-G. A Figura 5.1-1 e o mapa constante no Anexo 5.1-1 apresentam a inserção do empreendimento sobre as zonas de uso e ocupação definidas nas áreas de proteção dos mananciais.

Os corredores e terminais inseridos na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Billings – APRM-B – ocupam basicamente Área de Ocupação Dirigida (AOD), que segundo a Lei da Billings “são áreas de interesse para a consolidação ou implantação de uso urbano ou rural, desde que atendidos os requisitos que assegurem a manutenção das condições ambientais necessárias à produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento público” (artigo 20).

Na Área de Ocupação Dirigida o empreendimento se insere em duas subáreas: i) Subárea de Ocupação Urbana Consolidada – SUC; e ii) Subárea de Ocupação Especial – SOE. As SUCs são “área com ocupação urbana irreversível e servidas parcialmente por infraestrutura, inclusive de saneamento ambiental e serviços urbanos” (artigo 21 Lei 13579/09). Já as SOEs são “áreas definidas como prioritária para implantação de habitação de interesse social e de equipamentos urbanos e sociais” (artigo 21 Lei 13579/09).

Apenas o Corredor Belmira Marin 3 está localizado numa Subárea de Baixa Densidade – SBD-, que segundo a Lei da Billings devem ser áreas não urbanas destinadas a usos de baixa densidade populacional, compatíveis com a proteção dos mananciais. Importante registrar que a área prevista para implantação deste trecho do corredor está urbanizada e a intervenção proposta limita-se ao tratamento viário de área já utilizada para circulação de transporte coletivo motorizado.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 129 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

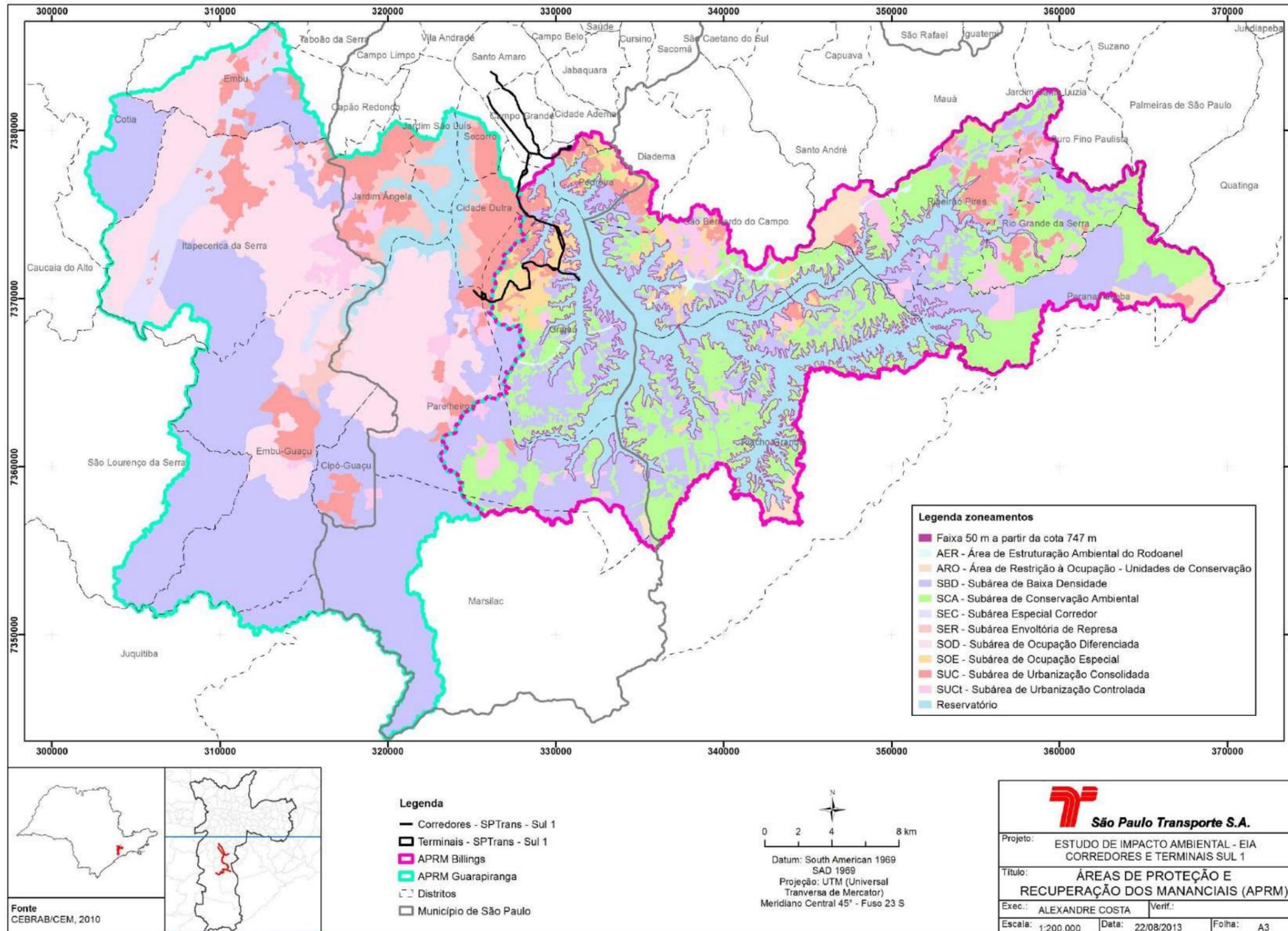


Figura 5.1-1: Localização do SUL 1 sobre Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais do Reservatório Billings e Guarapiranga.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 131 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O trecho do corredor Vila Natal e o Terminal Varginha têm sua implantação prevista para subárea de urbanização consolidada, definida na Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da bacia hidrográfica do Reservatório Guarapiranga – APRM-G, cujas diretrizes de planejamento urbano são compatíveis com o empreendimento proposto.

A Tabela a seguir mostra a quantificação, em Km, dos trechos do SUL localizados na APRM da Billings em cada subárea de ocupação dirigida, conforme a Lei Estadual n.º 13.579 de 13/07/09.

Tabela 5.1-1: Ocupação do traçado proposto para os corredores e terminais do SUL 1 em relação às Subáreas do Zoneamento da (APRM-B).

Dentro da APRM-B	Km	%
SUC	9,118	26,15
SOE	9,733	27,91
SCA	0,351	1,01
APPB	0,896	2,57
SBD	1,150	3,30
Água (ponte)	0,126	0,36
Fora da APRM-B	13,501	38,71
Total	34,875	100

APRM-B	Comprimento do corredor (km)
Dentro	21,374
Fora	13,501
Total	34,875

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 132 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

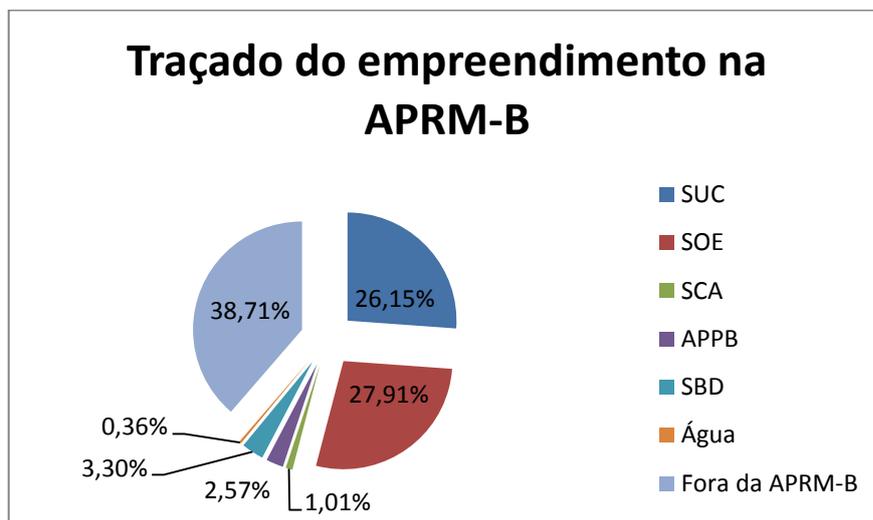


Gráfico 5.1-1: Relação do traçado linear do empreendimento na APRM-B.

Plano Diretor Estratégico de São Paulo

O Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo, aprovado por meio da Lei Nº 13.430, em 13 de setembro de 2002, indica duas macrozonas para divisão do território do município. O empreendimento possui cerca de 40% da sua área total na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e cerca de 60% da extensão dos corredores de ônibus e terminais na Macrozona de Proteção Ambiental.

Neste instrumento de planejamento urbano estão previstas várias ações e projetos compatíveis com a proposta de implantação dos corredores de ônibus e terminais na região, com destaque para:

- ✓ Implantação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); sendo ZEIS 1 em favelas e loteamentos precários e ZEIS 4 em glebas ou terrenos não edificados em Áreas Proteção e Recuperação de Mananciais – Figura 5.1-2;
- ✓ Projeto Estratégico Interlagos – Figura 5.1-3;
- ✓ Centralidades Polares Existentes a Qualificar 2006, em Pedreira, Parque Brasil, e Parque Cocaia – Figura 5.1-4;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 133 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- ✓ Centralidade Viária a Dinamizar, ao longo da Avenida Belmira Marin desde Parque Cocaia até Cidade Dutra e desta localidade até Interlagos; e na Avenida Nossa Senhora do Sabará de Pedreira até o Largo 13 – Figura 5.1-4;
- ✓ Terminais de ônibus planejados em Pedreira, Interlagos/Primavera, e Varginha - Figura 5.1-5;
- ✓ Corredores de ônibus municipais: i) Entre o Terminal Pedreira e Avenida Washington Luis, ao longo da Avenida Nossa Senhora do Sabará; ii) Entre o Terminal Pedreira e avenida Nações Unidas, ao longo da avenida Miguel Yunes; iii) ao longo da Avenida Matias Beck desde a Avenida Miguel Yunes até altura de Terminal Interlagos/Primavera; iv) ao longo da Avenida Interlagos desde a Avenida Washington Luis até o Terminal Interlagos/Primavera; v) corredor de ônibus metropolitano desde o Terminal Interlagos/Primavera até o Terminal Jardim Eliana, ao longo da Avenida Belmira Marin; vi) corredor de ônibus metropolitano desde o Terminal Interlagos/Primavera até o Terminal Varginha, ao longo da Avenida Teotônio Villela – Figura 5.1-5.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

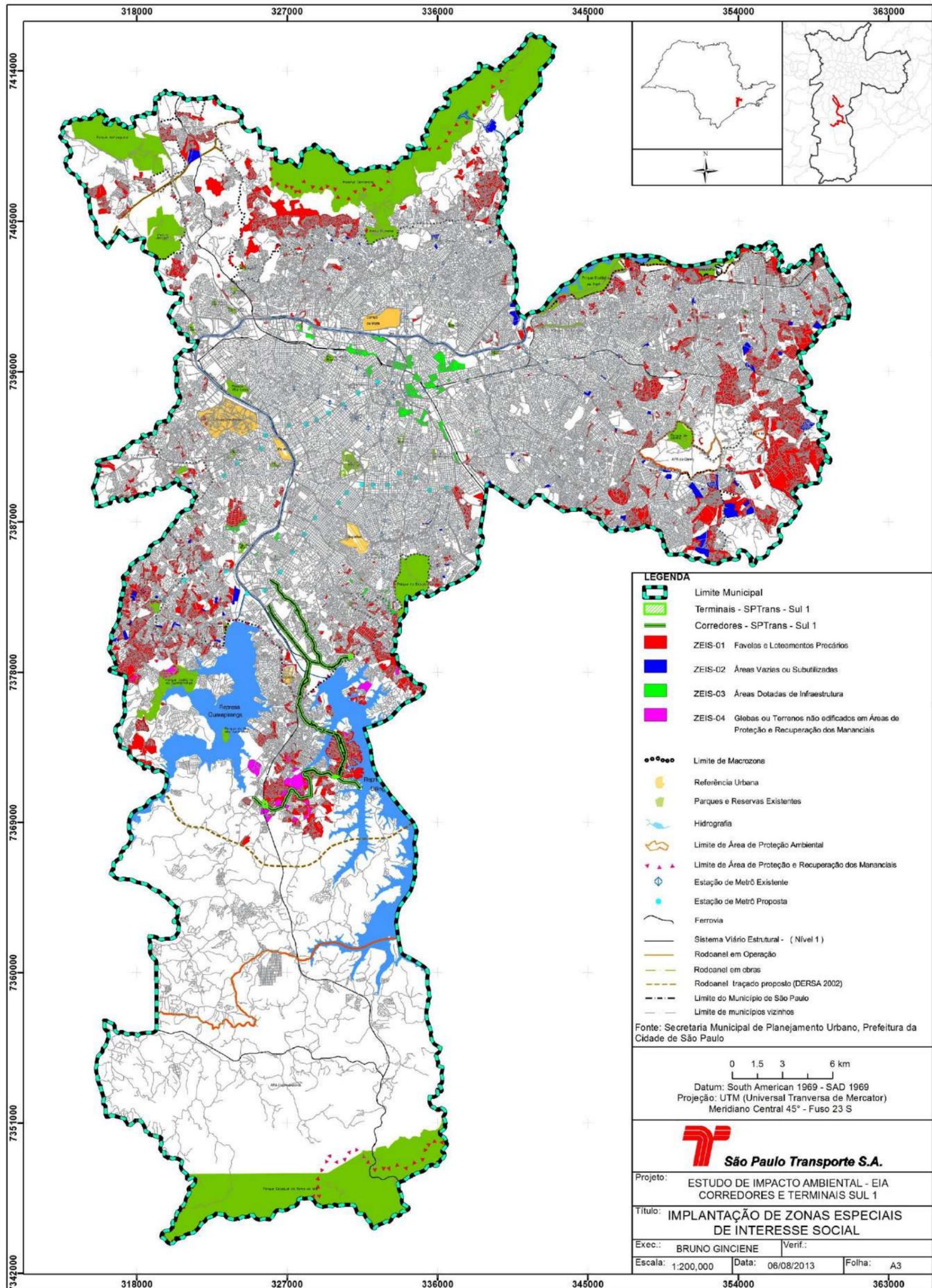


Figura 5.1-2: Implantação de Zonas Especiais de Interesse Social previstos para o município, com destaque para a localização de implantação do SUL 1

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

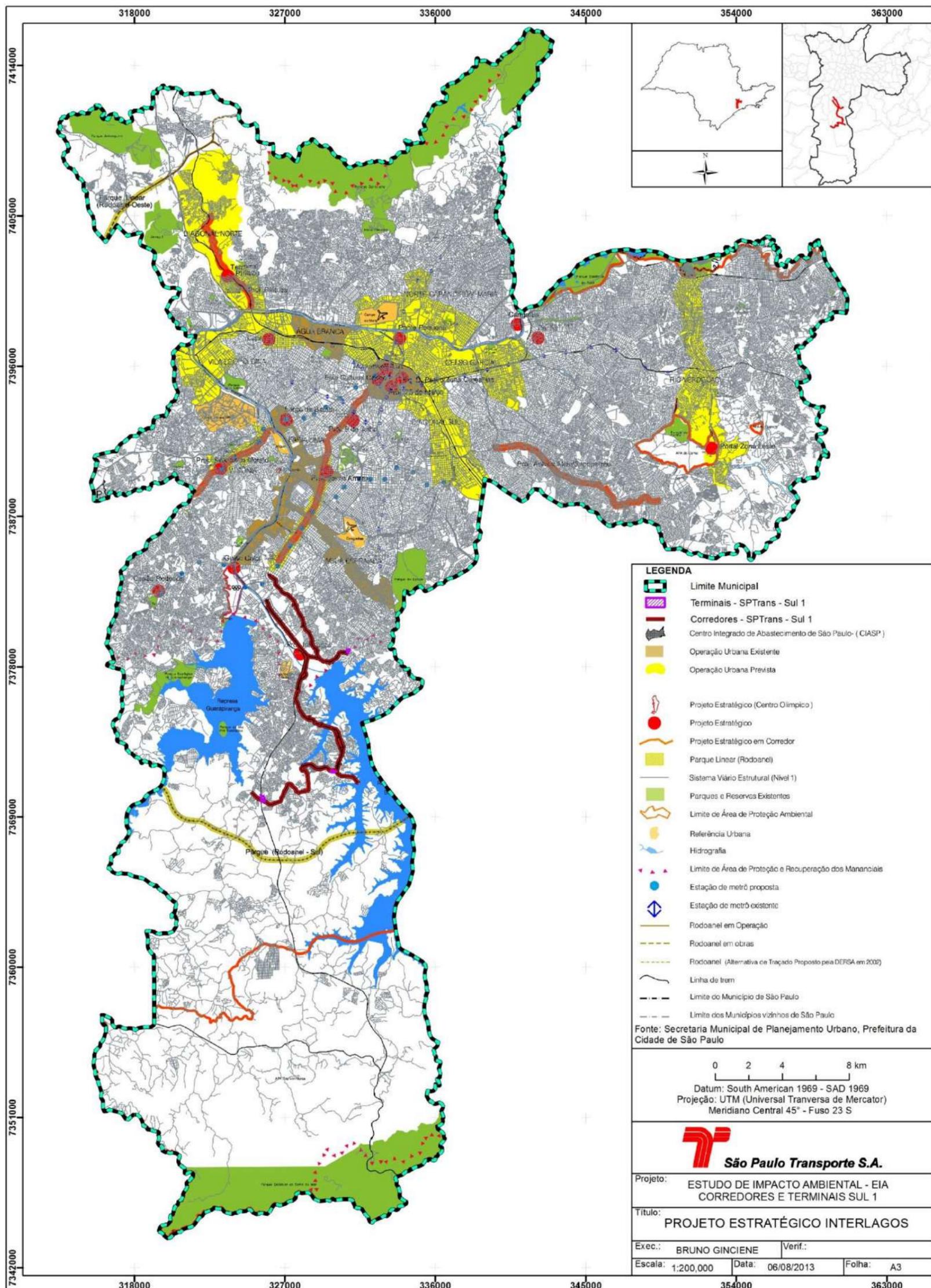


Figura 5.1–3: Projeto Estratégico Interlagos

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

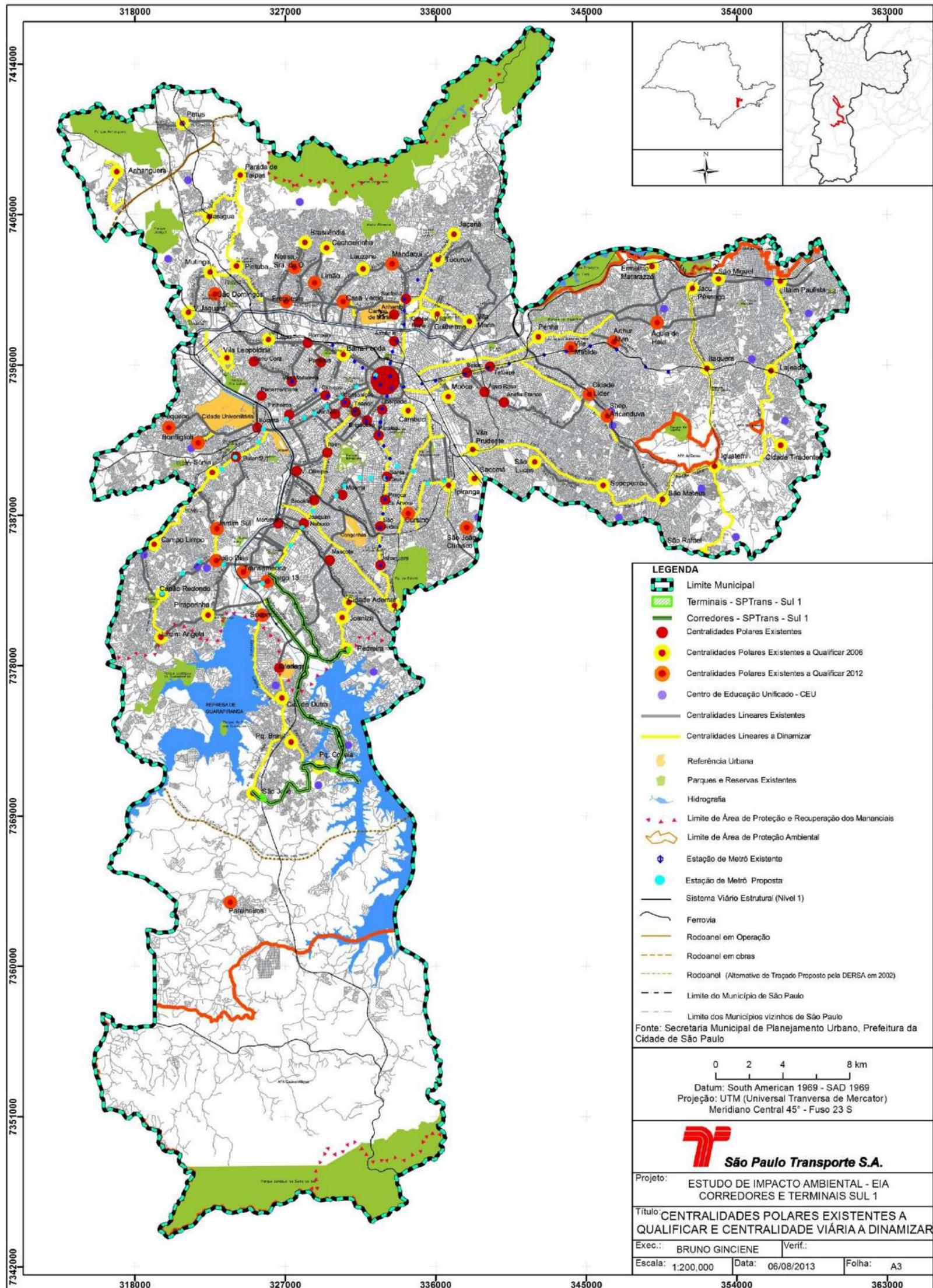


Figura 5.1-4: Centralidades Polares Existentes a Qualificar e Centralidade Viária a Dinamizar

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

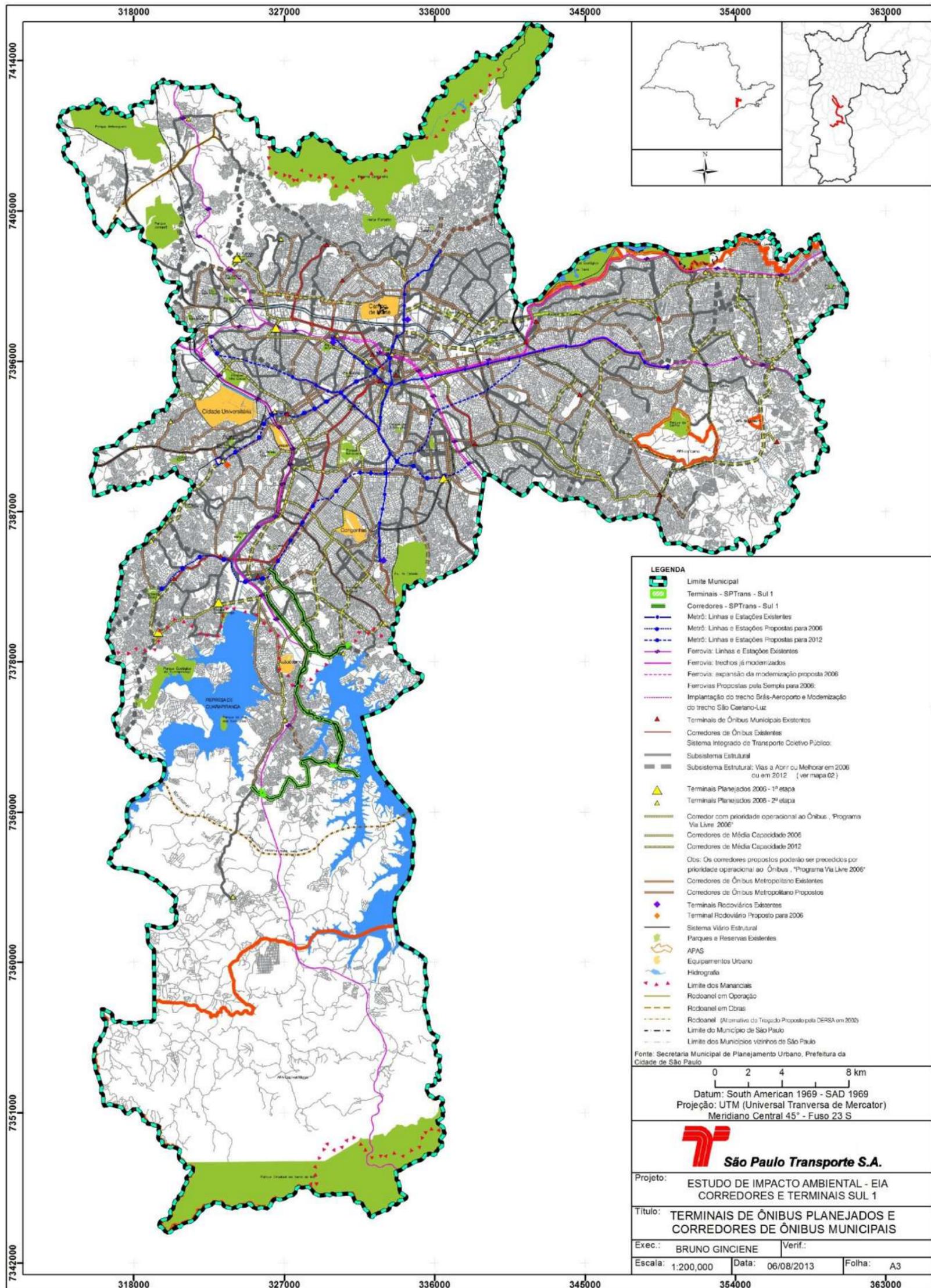


Figura 5.1-5: Terminais de Ônibus Planejados e Corredores de Ônibus Municipais.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 143 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Planos Regionais Estratégicos (PRE) das Subprefeituras

Os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (PRE) foram instituídos por meio da Lei Nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, cabendo a eles indicar, entre outras, as ações e projetos prioritários a cada uma das 31 subprefeituras da cidade, incluindo as diretrizes para uso e ocupação do solo. Serão apresentados abaixo os planos relativos às subprefeituras que estão na Área de Influência dos corredores e terminais do SUL 1.

Plano Regional Estratégico da Subprefeitura Capela do Socorro

O PRE da Capela do Socorro estabelece as seguintes ações referentes à Rede Estrutural de Transporte Público:

Quadro 5.1-1: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura da Capela do Socorro.

Item nº	Tipo	Descrição	Meta
SO-01	Estação de Transferência	Av. Senador Teotônio Vilela com Av. Robert Kennedy	2006
SO – 02	Estação de Transferência	Av. Senador Teotônio Vilela com Av. Da. Belmira Marin	2006
SO – 03	Estação de Transferência	Av. Da. Belmira Marin com R. Alziro Pinheiro Magalhães	2006
SO – 04	Estação de Transferência	Av. Senador Teotônio Vilela com Av. Interlagos	2006
SO – 05	Estação de Transferência	Av. Guarapiranga com Av. Robert Kennedy	2006
SO – 06	Estação de Transferência	Av. Senador Teotônio Vilela com Av. Rubens Souto de Araújo	2006
SO – 07	Terminal Intermodal	Av. Da. Belmira Marin com Rua Giovanni Bononcini	2006
SO – 08	Terminal Intermodal	Av. Da. Belmira Marin com Estrada Canal da Cocaia	2012
SO – 09	Passa Rápido	Av. Guarapiranga	2006
SO – 10	Passa Rápido	Av. Robert Kennedy	2006
SO – 11	Passa Rápido	Av. Olívia Guedes Penteado, Av. Rio Bonito	2006
SO – 12	Passa Rápido	Av. Interlagos	2006
SO – 13	Passa Rápido	Av. Senador Teotônio Vilela	2006
SO – 14	Passa Rápido	Rua Raimundo Lopes e Eixo que tangencia a linha da CPTM	2006
SO – 15	Programa Via Livre	Av. Da. Belmira Marin	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Estão previstos 15 (quinze) projetos principais relacionados às melhorias na rede de transporte público na região, que coincidem, muitas vezes, com o projeto do sistema de corredores de ônibus e terminais denominado SUL 1. Neste sentido, destaca-se a previsão de implantação de terminais intermodais e corredores de ônibus indicados, como o Passa Rápido e o Programa Via Livre.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 144 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

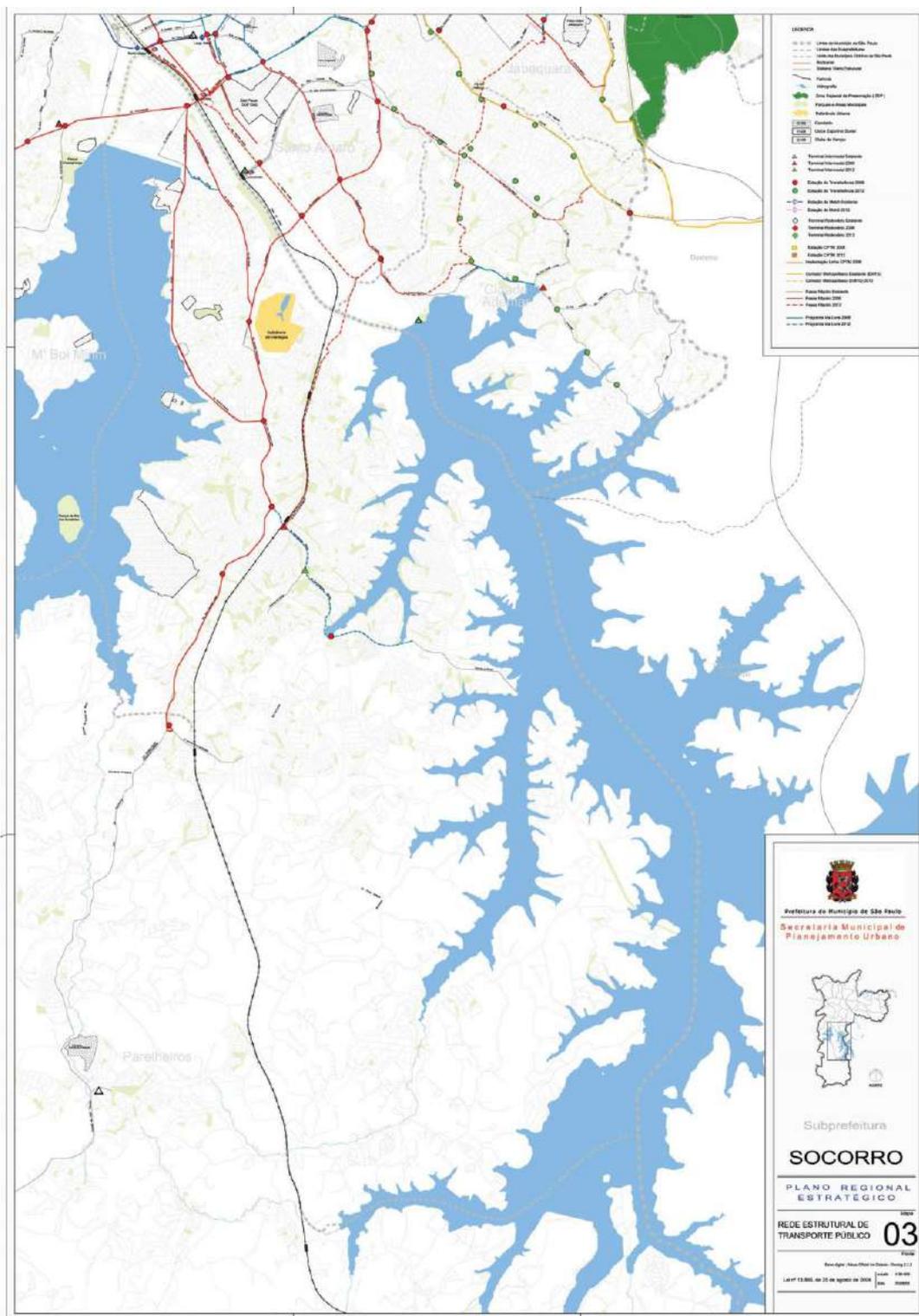


Figura 5.1-6: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura da Capela do Socorro.



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 145 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O PRE da Subprefeitura Capela do Socorro define os seguintes projetos viários prioritários para a região, totalizando 15 intervenções, cujas metas são datadas para o ano de 2006:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 146 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-2: Rede Viária Estrutural e Coletora - Subprefeitura da Capela do Socorro.

Intervenção	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Passarela de pedestre estação Jurubatuba da CPTM. Intervenção pontual para integração modal (pedestres, estacionamento) com o sistema estrutural de transporte coletivo.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Melhorar acessibilidade da região da Capela do Socorro à linha C da CPTM e o importante centro de comércio e serviços. - Estudo do projeto com a CPTM, Eletropaulo (torres de transmissão) e Secretaria Municipal de Infraestrutura e SPTrans Urbana, para compatibilizar com o viário da marginal do rio Jurubatuba presente no PDE e no Plano Regional; - Prever área para estacionamento junto ao início da passarela no viário a ser implantado. 	2006	Ligando a Estação Jurubatuba da CPTM com novo viário a ser implantado em continuação da Av.dos Lagos entre a Av. do Rio Bonito e o Rio Jurubatuba
Abertura de nova via para integração modal com trem metropolitano.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Permitir que veículos particulares e serviços de vans acessem o estacionamento junto à passarela de pedestres. - Desenvolvimento da solução em conjunto com SIURB, CPTM e Eletropaulo 	2006	Extensão da Av. dos Lagos, cruzando a Av. Rio Bonito até a Praça Maldivas, passando sob a linha de transmissão da Eletropaulo e terminando na margem do Rio Grande
Abertura de nova via eixo, entre a Ponte Transamérica	Socorro Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Melhorar acessibilidade da Região Sul como um todo, através de adequação e implantação de projeto proposto. - Adequação do projeto já existente em SIURB à proposta Parque Linear Jurubatuba - Implantação do viário proposto e das alças de acesso à ponte do Socorro à ponte Jurubatuba - Melhoraria no fluxo do Sistema Viário. 	2006	Margem esquerda do rio Jurubatuba, partindo da ponte Transamérica na altura do centro empresarial passando sob a Ponte do Socorro, sob a Ponte Interlagos até Ponte Miguel Yunes. Bem como as alças de acesso. Bairros: Jd. São Luiz/ Socorro / Cidade Dutra.
Abertura de nova via com a construção de ponte sobre o Rio Jurubatuba	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Discussão e avaliação da melhor alternativa entre o estudo da SIURB existente e a proposta que adota trajeto lindeiro sobre a ponte da CPTM. 	2006	Ponte unindo a Av. Miguel Yunes ao bairro Jd. IV Centenário.



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 147 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Abertura de nova via Viário complementar à ponte Jurubatuba (do Jd. IV Centenário ao Grajaú).	Grajaú Cidade Dutra	- Implementação da ligação viária da região do Grajaú com outras regiões da cidade - Promoção do estudo junto a SIURB quanto à proposta - via elevada sobre o leito da linha CPTM até a Cidade Dutra e daí em diante (até Av. Dona Belmira Marin) utilizando as faixas de domínio da linha da CPTM - para instalação de corredor de transporte coletivo, permanecendo os trilhos para implantação de "trem turístico" até a Estação Evangelista de Souza. - Tratamento paisagístico do viário proposto; - Adequação do novo viário à proposta do novo Sistema de transporte coletivo - Adequação do novo viário ao viário proposto da nova marginal ao longo do Rio Jurubatuba	2006	Leito da ferrovia da CPTM desde o canal do Jurubatuba até Av. Dona Belmira Marin.
Melhoria do sistema viário. Av. Presidente João Goulart.	Cidade Dutra	- Desenvolver projeto para ampliação do viário.	2012	Av. Presidente João Goulart da Av. Senador Teotônio Vilela até a Rua Nova Delhi.
Abertura nova de via atrás do Autódromo de Interlagos.	Socorro	- Possibilitar a criação de um sistema binário com a Av. João Paulo da Silva. - Regularização da via, obras de adequação na confluência com a Av. Teotônio Vilela e implantação de sinalização. - Interface com Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e SMT/CET	2006	Rua existente (não oficial) ao longo do perímetro norte do Autódromo, entre a Av. Senador Teotônio Vilela e a Av. João Paulo da Silva.
Melhoria do sistema viário. Ampliação da Av. Senador Teotônio.	Cidade Dutra	- Implementação do corredor de transporte coletivo - Desapropriação, estudo e implantação pela SMT/SPTrans	2006	Av. Senador Teotônio Vilela entre a Rua Nossa senhora do Nazaré e Av. do Jangadeiro.



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 148 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Melhoria de viário existente. Sistema viário Estrada dos Mendes	Grajaú	- Duplicação do trecho (dupla mão e pista estreita) para absorver o fluxo de veículos da região. - Estudo do projeto com a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana/ SPTrans	2006	Estrada dos Mendes da Av. Senador Teotônio Vilela até a rua João de Barbosa.
Abertura de nova via, através da interligação por balsa. Ligação à península do Cocaia com Av. Jequirituba	Grajaú	- Complementação do viário a ser implantado com a construção da ponte da Miguel Yunes - Implementação do acesso aos bairros da península do Cocaia. - Estudo junto a EMAE de implantação de transporte por balsa do trecho - Estudo junto à Secretaria Municipal de Transporte para a implantação de linha de transporte local integrado a esta travessia.	2006	Desde a Estrada Canal do Cocaia, fazer ponte até a Av. Jequirituba ligação entre a Rua Ivaro Paes Leme (travessa da Estrada Canal da Cocaia) e a rua Sabino Romariz (Continuação da rua Jequirituba).
Qualificação do sistema viário existente e adequação da pavimentação às características ambientais específicas da região. Viário existente na região da futura APA do Bororé.	Grajaú	- Garantir a acessibilidade da população local, escoamento da produção agrícola e novo roteiro turístico, visando preservar a permeabilidade do solo - Estudo em parceria com IPT de pavimentação adequada a uma área de preservação ambiental - Implantação de um trecho piloto	2006	Est. Paulo Guilger Reimberg desde a Estrada do Porto até a Estrada de Itaquacetuba passando pelos bairros isolados de Sítio do Pica-Pau, Sítio Passariuva, Jardim Borba Gato e Recanto do Sol.

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA1 - 001	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 149 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

No Plano Regional, são elencadas 7 zonas de centralidade (5 lineares e 2 polares), estando previstos, no período de 2004 a 2012, uma série de ações e objetivos específicos para cada área, conforme demonstra o quadro abaixo.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 150 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-3: Zonas de Centralidade Polar e Linear – Subprefeitura da Capela do Socorro.

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Zona de centralidade linear efetivamente existente na Av. Robert Kennedy a qualificar e dinamizar.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação da condição urbanística da centralidade - Controle dos impactos urbanísticos que podem decorrer da implantação de corredor de transporte. 	2006	Eixo da Kennedy desde o Largo do Socorro até interseção com a Av. João de Barros, no limite com a Área de Mananciais.
Zona de Centralidade Linear existente na Av. Olívia Guedes Penteado / Av. Rio Bonito a dinamizar	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação da condição urbanística da centralidade, adequando-a à implantação de Corredor de Transporte Coletivo - Aumentar a velocidade do Transporte coletivo, recuperação e dinamização de área degradada. - Implantação, no trecho da Av. Olívia Guedes Penteado de uma Escola Profissionalizante em parceria com SENAC em galpão desocupado - Alterar a normatização do uso do solo - Incentivo à recuperação de galpões desocupados para o uso de condomínios de pequenas indústrias e serviços - Recuperação das calçadas - Tratamento paisagístico. 	2006, com ações em andamento no ano de 2004.	Av. Olívia Guedes Penteado / Av. Rio Bonito desde a interseção com Av. Robert Kennedy até a Av. Berna limite com a Área de Mananciais.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 151 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Zona de Centralidade Linear existente na Av. Guarapiranga a dinamizar	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação das condições urbanísticas da centralidade adequando-a à implantação de corredor de Transporte Coletivo. - Remoção da favela existente na Rua Ferreira Viana com a Av. Guarapiranga para a área do Terminal Guarapiranga na Est. do M' Boi Mirim; - Reurbanização e implantação de Equipamentos Públicos na área desocupada - Estabelecimento de padrões visuais para os anúncios - Recuperação das calçadas; - Tratamento paisagístico 	2006, com ações em andamento no ano de 2004.	Av. Guarapiranga desde o Lgo. do Socorro até o Canal do Rio Guarapiranga
Zona de Centralidade Linear existente na Av. de Pinedo a dinamizar	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação das condições urbanísticas da centralidade e reorganizar comércio ambulante - Definição de espaço para implantação de Praça de Comércio Ambulante em parceria com o comércio local - Estabelecer padrões visuais para os anúncios - Recuperação das calçadas - Tratamento paisagístico 	2006	Av. de Pinedo desde o Largo. do Socorro até a Rua Amaro Leite.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 152 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
- Zona de Centralidade Linear existente em veleiros	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar as condições urbanísticas desse eixo estrutural de bairro - Estabelecer padrões visuais para os anúncios - Recuperação das calçadas - Tratamento paisagístico englobando praças e equipamentos públicos. 	2012	Av. Ipanema a partir da Praça Anibal F. Alburque até seu final na Av. do Rio Bonito
Zona de Centralidade Polar Centro de Bairro Jardim Primavera	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Dinamização da centralidade existente, compatibilizando-a com Área de Intervenção 	2012	Praça João Beizola da Silva, Av. Lourenço Cabrera, Rua Frutuoso Barbosa, Av. Lourenço Cabrera

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 153 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Zona de Centralidade Polar existente do Largo do Socorro a qualificar	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Reurbanização da centralidade existente - Preservação do patrimônio histórico-cultural - Priorização do pedestre - Adequação à implantação de Estação de Transferência de Transporte Coletivo; -Elaboração de projeto arquitetônico que registre a centralidade como porta de entrada à região; - Elaboração de projeto arquitetônico que vise a valorização histórica da Igreja Nossa Senhora do Socorro; - Realização de estudo para circulação de pedestres, prevendo passarela, rua de pedestre e sinalização -Recuperação das calçadas - Tratamento paisagístico 	2006	Início na confluência da Av. Robert Kennedy com a Rua Carlos Klein; seguindo por esta até a sua Intersecção com a Rua Francisco Mendes até o final contornando equipamento existente até a linha de transmissão, seguindo por esta até a intersecção com o Largo do Socorro e voltando ao ponto início da Av. Robert Kennedy.

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 154 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em seu capítulo segundo do Título II, nos artigos trigésimo ao trigésimo terceiro, o PRE estabelece quatro áreas a serem incluídas ao Sistema de Áreas Verdes do município de São Paulo.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 155 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-4: Áreas Verdes – Subprefeitura da Capela do Socorro.

Áreas a serem integradas no Sistema de Áreas Verdes do Município	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro/Código
Área do Kartódromo de Interlagos, revitalização com implantação de parque urbano.	Cidade Dutra	- Aproveitamento do antigo Kartódromo de Interlagos, com destinação de pública 75.000 m para equipamento de lazer	2006	Kartódromo anexo ao Autódromo de Interlagos, com acesso pela Av. Jangadeiros.
Parte da área do Clube Interlagos	Socorro	- Atendimento à demanda, apresentada pelo processo participativo do Plano Regional, de preservação da área verde - Clube Interlagos - como Área de Interesse Ambiental.	2006	Inicia-se no ponto 1na Rua João Evangelista, segmento 1-2, segmento 2-3, segmento 3-4, Rua João Evangelista Fraga até o ponto inicial.
Viveiro Jacques Cousteau	Socorro	- Garantir a qualidade de vida para região - Preservação das áreas de interesse ambiental, conservando-se o equipamento publico	2006	Área delimitada pelas ruas Norman Prochet, Maestro Eduardo de Guarnieri, Raul Tabajara, Catanumi; e Av.Luis Romero Sanson e praças adjacentes na Rua Vassari e Av.Benedito Ferreira Silva.
Recuperação de área no distrito do Grajaú (próximo a 1ª balsa da Billings)	Grajaú	- Recuperação de área degradada com cobertura vegetal de proteção	2006	Área de formato irregular no final da Av. Belmira Marin, próximo à 1ª Balsa da Billings.

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 156 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Antes da identificação das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), vale destacar as diretrizes de uso e ocupação do solo da área na qual se situa a Subprefeitura do Socorro. Primeiramente, salienta-se que o território em estudo, encontra-se dentro de duas macrozonas do município de São Paulo: Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e Macrozona de Proteção Ambiental.

No que concerne à primeira, esta é integrada por duas macroáreas: Macroárea de Reestruturação e Requalificação Urbana e Macroárea de Urbanização em Consolidação, em ambas são previstas ZEIS. A segunda é também integrada, na Subprefeitura do Socorro, por duas macroáreas, a saber: Macroárea de Conservação e Recuperação e Macroárea de Uso Sustentável que, assim como as anteriores, dispõe de ZEIS em seus territórios.

Estas últimas, no escopo do PRE, têm como finalidade implementar nos assentamentos habitacionais precários uma rede de infraestrutura básica de saneamento ambiental e equipamentos sociais, assim como a recuperação e a conservação dos mananciais presentes na região.

Desta forma, estabelecem-se as diretrizes para as Zonas Especiais de Interesse Social da localidade, apresentadas, a seguir, de maneira genérica:

- ✓ Remoção das habitações localizadas em áreas de risco geotécnico e de preservação permanente com solução habitacional para as famílias removidas;
- ✓ Os projetos de recuperação de interesse social – PRIS, nas ZEIS 1 existentes na Subprefeitura da Capela do Socorro, deverão considerar, necessariamente, a remoção das habitações situadas em áreas de preservação permanente e em áreas de risco, a recuperação dessas áreas e o reassentamento da população para ZEIS 4 ou ZEIS 3;
- ✓ Recuperação urbanística e ambiental das áreas, respeitando, conforme as possibilidades apresentadas, a recomposição vegetal com espécies nativas da região;
- ✓ Dentro das possibilidades apresentadas, e respeitando as densidades populacionais das APRM's e de suas respectivas leis específicas, promover o reassentamento das famílias removidas das áreas de risco de primeira categoria dentro da mesma gleba

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 157 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

de ZEIS 1 do qual está sofrendo a intervenção, visando o não rompimento dos vínculos comunitários da população;

- ✓ Realização, nos córregos localizados em bairros ou favelas densamente ocupados, em que a remoção da faixa de trinta metros se torne inviável, de intervenção que assegure a drenagem e o escoamento da água;
- ✓ Nos demais córregos localizados em ZEIS 1, as margens deverão prioritariamente ser usadas para parques lineares e seu tratamento urbanístico estar previsto no PRIS como estratégia de inclusão social e melhoria da qualidade de vida da população.

Sintetizando, podem-se ser identificados os seguintes quantitativos em relação às ZEIS:

- ✓ 52 ZEIS – 1
- ✓ 2 ZEIS – 2
- ✓ 21 ZEIS- 4

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 158 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

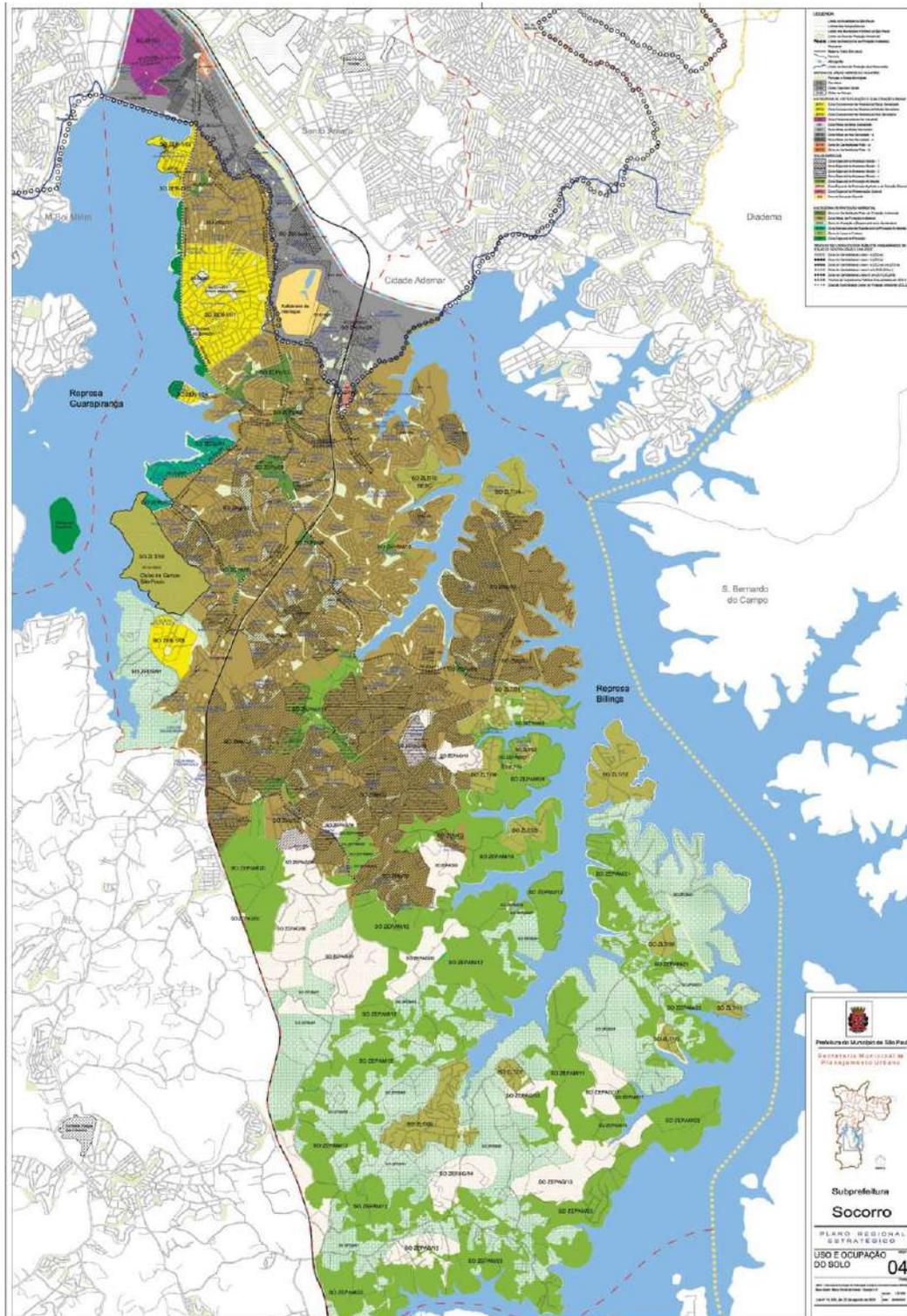


Figura 5.1-7: Uso e Ocupação do Solo – Subprefeitura da Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 159 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

O Plano Regional Estratégico da subprefeitura de Capela do Socorro prevê, no que interessa ao presente diagnóstico, o estabelecimento/implementação das seguintes Áreas de Intervenção Urbana.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 160 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-5: Áreas de Intervenção Urbana – Subprefeitura Capela do Socorro.

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Santa Paula late Clube/ Av. Robert Kennedy.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Estímulo ao turismo sustentável na região, objetivando a criação de um centro de referência - Criação de um centro de referência dos recursos hídricos em parceria com a SVMA e SMC/DPH - Valorização do projeto arquitetônico do equipamento existente - Reforma da sede do Santa Paula late Clube para abrigar Agência de Turismo Sustentável, o Instituto das Águas, o Centro Cultural e o Centro de Vela da Guarapiranga. 	Av. Robert Kennedy, com a rua Berta Waitman (antigo clube Santa Paula).
Escola profissionalizante - Av. Olívia Guedes Penteado.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação de galpões abandonados ou não produtivos da região para a atividade de formação de mão de obra especializada para atendimento às demandas da região. - Fomento de pequenas empresas e cooperativas na região - Promoção de parceria com SENAI/SENAC 	Av. Olívia Guedes Penteado, próximo Av Rio Bonito, galpão industrial abandonado
23 de Maio	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidação de um eixo de transporte coletivo que conecte a Zona Sul da cidade - Requalificação do entorno da área 	Início no canal do Rio Jurubatuba sob a Ponte Jurubatuba, seguindo em direção sudeste e abrangendo a rede viária da localidade até a Rua João de Paula Franco (em seu ponto distante 300 metros da Avenida Interlagos), finalizando no Rio Jurubatuba a 300 metros noroeste da Ponte Jurubatuba, em direção ao canal do Rio Jurubatuba e seu ponto inicial.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 161 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Projeto de Intervenção urbana ao longo da nova marginal	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Destinação da faixa contida entre as ruas descritas na localização e a Margem do Rio Jurubatuba para novos empreendimentos imobiliários, renovando o uso atual, impulsionado pelo Parque Linear Jurubatuba e o Nova Marginal proposta - Possibilitar o adensamento da área citada através de aumento do coeficiente de aproveitamento de forma a garantir empreendimentos tais como: Hotéis, Shoppings, Edifícios de escritórios e serviços 	Início à Rua Domingos Jorge, continua à direita na Rua Lagrange, seguindo o entorno viário da localidade, chegando ao Rio Jurubatuba e seguindo até a foz do Rio Guarapiranga e finalizando na altura da Rua DomingosJorge.
Parque e Centro de Educação Ambiental do Guanhembú.	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliação do sistema de áreas verdes da região, a fim de se criar um equipamento de lazer e melhor a qualidade de vida da população - Preservação e Manutenção de áreas verdes significativas existentes - Criação de equipamentos 	Av. Aristóteles Costa Pinto, R. Durvalino de Souza, Av. Paulo Costa Ribeiro Bastos, Rua Rubens de Queiroz, R. Júlio Silvano e R. Dinalva O. Teixeira, entre o Sesc Interlagos e Escola Estadual Jd.Guanhembu.
Centro de Educação Ambiental do Parque Linear do Jurubatuba	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Orientação e capacitação dos usuários do Parque Jurubatuba - Formação de agentes multiplicadores em educação ambiental - Construção de equipamentos e mobilização social 	R. José Rufino da Silva e Av. Gregório Bezerra (CDM Praça Chico Mendes) no Jardim Império.
Estação da CPTM - Cidade Dutra	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Reforma da estação da CPTM para transforma-la em pequeno museu histórico das ferrovias da região, criando-se, assim, um ponto turístico - Realização de parceria com iniciativa privada para as obras de reforma 	Em frente a Praça Automóvel Clube Paulista - Rua Plínio Schmidt.
Autódromo de Interlagos	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Requalificação da área onde se localiza o Centro de Turismo Nacional e Internacional e Referência Histórica do Automobilismo Brasileiro 	Ponte Jurubatuba, Av. Interlagos, Av. do Jangadeiro, Rua Justino Nigro até os trilhos da CPTM, seguindo até a Margem do Rio Jurubatuba seguindo por este até a Ponte Jurubatuba

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 162 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Casa de Cultura em Residência a ser reformada destinada como Patrimônio Histórico	Grajaú	<p>Reforma da residência para o estabelecimento, no local, de um casa de cultura para a região de Grajaú.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construção de auditório e salas de oficinas culturais nos fundos do terreno da construção - Fomentar parceria com a iniciativa privada para a execução da reforma. 	Estrada dos Mendes nº01
Escola profissionalizante	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de escola profissionalizante, em terreno público municipal, para formação de mão de obra especializada para entender as necessidades locais - Fomento às pequenas empresas e cooperativas na região - Fomento de parceria com SENAI 	Av. Senador Teotônio Vilela, entre a rua Cassiano dos Santos e a Av. Rodrigues Vilares
Centro de referência de Turismo e Agricultura Sustentável do Bororé	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção do atendimentos aos turistas e agricultores, de acordo com o potencial turístico e agrícola da região - Desenvolvimento do ecoturismo e agricultura sustentáveis 	Próximo à Capelinha São Sebastião, na península do Bororé, a R. Martiniano Machado de Borba
Centro de Educação Ambiental do Bororé	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Formação, capacitação e orientação à população no que diz respeito à qualidade ambiental - Composição de parceria com EMAE para reforma e uso das residências existentes no local 	Próximo a 1ª balsa na estrada do Itaquetuba ocupando uma das casas da EMAE

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 163 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Parque e Centro de Educação Ambiental do Shangrilá	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliação de áreas verdes, agregando o CEA ao Parque - Ampliação dos sistemas de áreas verdes na região - Promoção de formações, capacitações e orientação à população quanto à qualidade ambiental - Viabilização, junto à SVMA, do parque e construção do equipamento. 	R. Major José Lopes, R. Fábio Constantino, R. Gastão Penalva e Represa Billings, no Jdim Shangrilá.
Centro de referência da Agricultura Sustentável e Ecoturismo	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Atendimento aos agricultores e à população da Chac. Sto Amaro (espaço de formação, orientação e informação sobre alternativas de agricultura sustentável e ecoturismo) - Articulação dos agricultores da região para a definição o espaço ideal para fundação do Centro de Referência. 	Chácara Santo Amaro, entre Av. Paulo Guilger Reimberg e R. Agatha Cristie
Criação de APA Bororé	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Criação, por lei específica de uma APA, ao sul da Macroárea de Recuperação e Conservação - Fomentar gestão que possa inibir a ocupação irregular e por vezes degradadora na região à cabeceira do reservatório da Billings. - Preservação e proteção dos recursos naturais existentes - Promoção da recuperação ambiental e Implementação de políticas de desenvolvimento sustentável. - Criação e regulamentação de legislação própria 	Estabelecido pela delimitação registrada no Mapa 05 do PRE

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 164 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Central de Triagem de Coleta Seletiva.	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de uma Central de Triagem dos Resíduos Sólidos - Instalação de recicladoras de entulho e utilização dos produtos nas obras e serviços municipais - Criação de Programa de Coleta Seletiva - Criação de programa de limpeza pública - Parceria com cooperativas de catadores da região 	Rua Louis Daquim; Rua Leonardo Leo e Rua Alexander Borodin
Parque ecológico, área de lazer e centro de Educação Ambiental – Jd. São Jorge	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento e melhoramento das áreas verdes qualificadas do MSP - Preservação de área verde da região com nascentes e bairros carentes próximos - Proposição de preempção para área indicada - Elaboração, junto com SVMA, de estudo da implantação de um parque no local; - Viabilização, na área dentro do Parque, de um Centro de Educação Ambiental 	Rua Rio Vermelho à Rua Carvanense, Jd. São Jorge, Eucaliptos

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 165 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro/Código
Parque e Centro de Educação Ambiental - Jardim Marilda.	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliação de áreas verdes - Implementação de Parque em ZEPAM. - Ampliação do sistema de áreas verdes da região, proporcionando equipamentos de lazer e educação ambiental - Melhora na qualidade de vida da população; - Recuperação da área degradada; - Preservação de área de vegetação significativa, ameaçada de invasões 	Contorno da área de mineração exaurida Pontiluppi no Jd. Marilda, na Estrada do Porto agregada a uma área de vegetação significativa, cujo limite é a Estrada do Porto e a Av. Paulo Guilger Reimberg

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 166 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

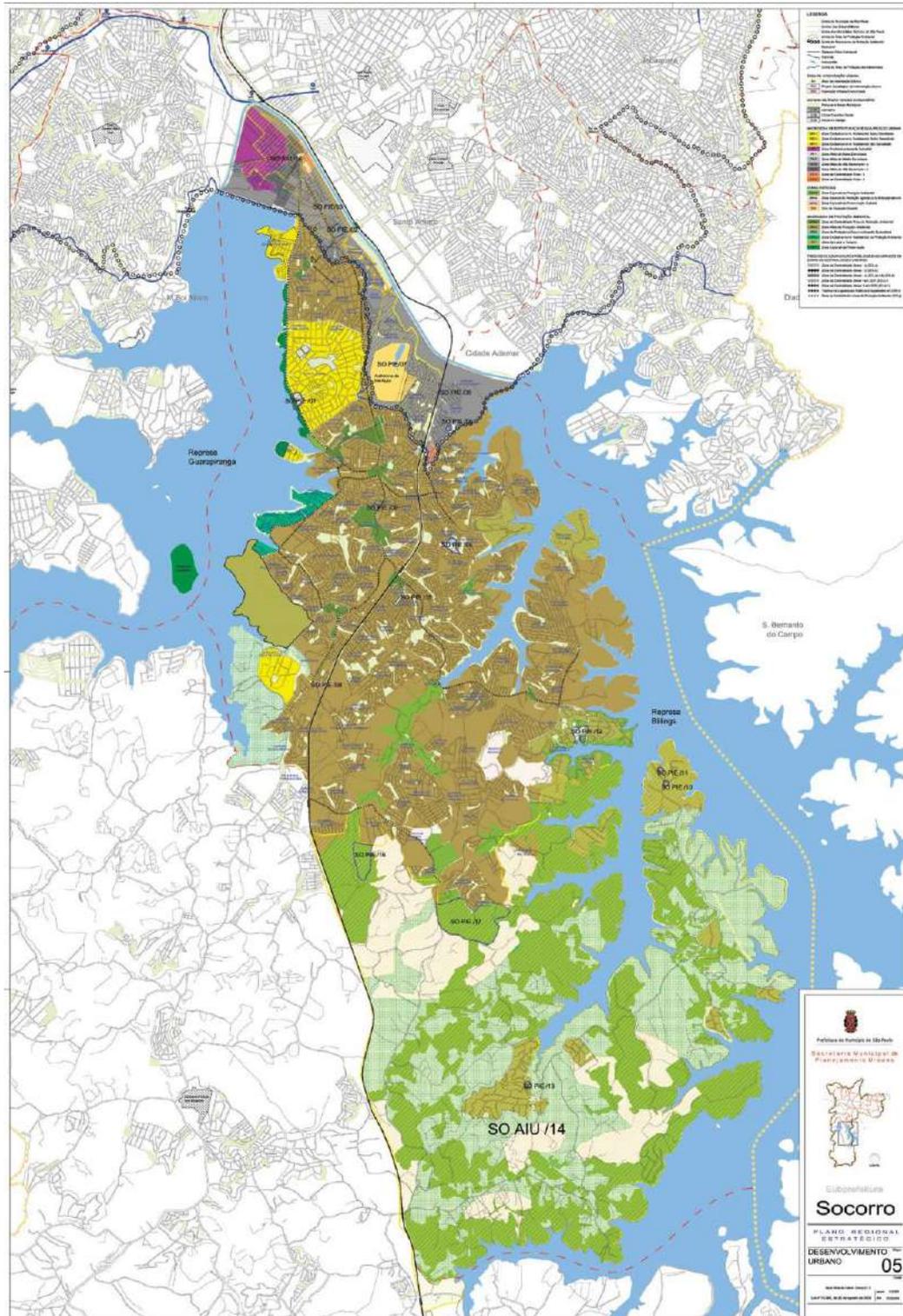


Figura 5.1-8: Desenvolvimento Urbano – Subprefeitura da Capela do Socorro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 167 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Plano Estratégico Regional da Subprefeitura de Santo Amaro

O PRE de Santo Amaro prevê a implantação de 20 (vinte) estações de transferência, além de projeto Passa Rápido e Programa Via Livre, que coincidem com parte das intervenções propostas no Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito.

Quadro 5.1-6: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura de Santo Amaro.

Item nº	Tipo	Descrição	Ano
SA - 01	Estação de Transferência	Av. Adolfo Pinheiro com Av. Vereador José Diniz	2006
SA – 02	Estação de Transferência	Av. Vereador José Diniz com Av. Vicente Rao	2006
SA – 03	Estação de Transferência	Av. das Nações Unidas com Av. Octalles Marcondes Ferreira	2006
SA – 04	Estação de Transferência	Av. das Nações Unidas com Av. Interlagos	2006
SA – 05	Estação de Transferência	Av. Interlagos com Av. Nossa Sra. Do Sabará	2006
SA – 06	Estação de Transferência	Av. Nossa Sra. Do Sabará com Rua José Martins Coelho	2006
SA – 07	Estação de Transferência	Av. Vítor Manzini com Av. Washington Luís	2006
SA – 08	Estação de Transferência	Av. Adolfo Pinheiro com Rua Padre José de Anchieta	2006
SA – 09	Estação de Transferência	Av. Vereador José Diniz com Rua Joaquim Nabuco	2006
SA – 10	Estação de Transferência	Av. Nossa Sra. Do Sabará com Av. Washington Luís	2006
SA – 11	Estação de Transferência	Av. Vereador José Diniz com Rua Gabriele D'Annunzio	2006
SA – 12	Estação de Transferência	Av. Washington Luís com Av. Interlagos	2006
SA – 13	Estação de Transferência	Av. Washington Luís com Rua Tamoios	2006
SA – 14	Estação de Transferência	Rua Barão do Rio Branco com Rua Padre José Maria	2006
SA – 15	Estação de Transferência	Av. Santo Amaro com Av. Vicente Rao	2006
SA – 16	Estação de Transferência	Av. Adolfo Pinheiro com Al. Sto. Amaro	2006
SA – 17	Estação de Transferência	Av. Adolfo Pinheiro com Rua Nove de Julho	2006
SA – 18	Estação de Transferência	Av. João Dias com Av. João Carlos da Silva Borges	2006
SA – 19	Estação de Transferência	Av. Santo Amaro com Rua São Sebastião	2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 168 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Item nº	Tipo	Descrição	Ano
SA – 20	Estação de Transferência	Rua Padre José Maria com Rua Engº Francisco Pita Brito	2006
SA – 21	Terminal Intermodal	Estação CPTM - Jurubatuba	2012
SA – 22	Metrô	Linha 5 - Lilás: ligação Largo Treze - Chácara Klabin / Estações: Paulo Eiró; Borba Gato; Brooklin; Campo Belo	2012
SA – 23	Corredor Metropolitano (EMTU)	Cruzamento da Av. Dr. Chucri Zaidan com Av. Roque Petroni Jr., segue pela Av. Vicente Rao até o limite com a Subprefeitura de C	2012
SA – 23	Corredor Metropolitano (EMTU)	Cruzamento da Av. Dr. Chucri Zaidan com Av. Roque Petroni Jr., segue pela Av. Vicente Rao até o limite com a Subprefeitura de C	2006
SA – 24	Passa Rápido	Av. N.Sra. Do Sabará - Do limite com a Subprefeitura da Cidade Ademar até a Av. Washington Luís.	2006
SA – 25	Passa Rápido	Av. Washington Luís - da Av.dos Bandeirantes, Av. Interlagos até o limite da Subprefeitura de Santo Amaro com Capela do Socorro	2006
SA – 26	Passa Rápido	Av. Roberto Marinho (antiga Água Espraiada) - da Av. Santo Amaro até o limite com a Subprefeitura de Cidade Ademar.	2006
SA – 27	Passa Rápido	Av. Vereador José Diniz - da Av. Ibirapuera até o cruzamento com a Av. Adolfo Pinheiro.	2006
SA – 28	Passa Rápido	Av. Santo Amaro, da Av. dos Bandeirantes até a Rua Bela Vista.	2006
SA – 29	Passa Rápido	Av. Adolfo Pinheiro, Rua Suzana Rodrigues, Av. Vitor Manzini até Estação Socorro da CPTM.	2006
SA – 30	Passa Rápido	Via Projetada da Av. Chucri Zaidan, Rua José Guerra, Rua Prof. Manoelito de Ornelas, Rua Luís Seraphico Jr., Rua Laguna, Av. João Dias	2006
SA – 31	Passa Rápido	Rua Ângelo de Lúcia, Rua José Abrantes, Rua Adele, Rua Engº Francisco Pitta Brito, Rua Florenville, Rua Broges, Av.Vitor Manzini até	2006
SA – 32	Passa Rápido	estação Socorro da CPTM.	2006
SA – 33	Passa Rápido	Av. Vitor Manzini - Av. Engº Eusébio Stevaux até Prof. Campos de Oliveira.	2006
SA – 34	Passa Rápido	Av. das Nações Unidas (Estação Socorro CPTM), Av. Miguel Yunes até Av.Nossa Sra. Do Sabará.	2012
SA – 35	Programa Via Livre	Av. Pedro Bueno - da Av. Roberto Marinho até o limite da Subprefeitura de Santo Amaro com Subprefeitura do Jabaquara.	2006
SA – 36	Programa Via Livre	Rua Barão do Rio Branco - da Av. João Dias, Av. Padre José Maria, Al. Sto. Amaro até Rua Suzana Rodrigues.	2006
SA – 37	Programa Via Livre	Av. Mário Lopes Leão - da Rua Adele, Rua Isabel Schmidt, Rua Carlos Gomes, Rua Borba Gato, Av. Washington Luís.	2006
SA – 38	Programa Via Livre	Av. Washington Luís - da Al. Santo Amaro até o limite da Subprefeitura de Santo Amaro com a Subprefeitura de Cidade Ademar	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 169 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

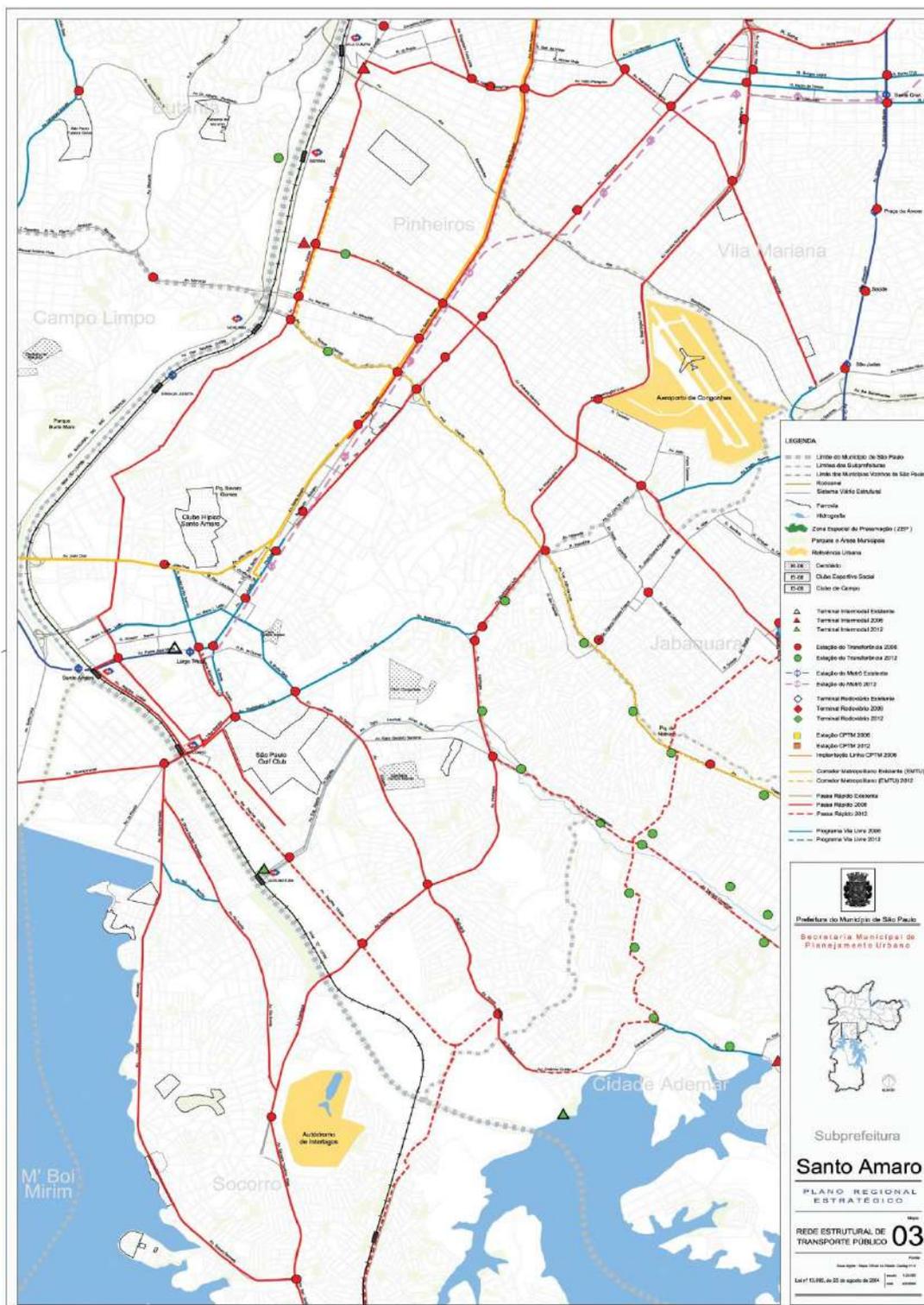


Figura 5.1-9: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 170 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

O Plano Regional Estratégico da subprefeitura de Santo Amaro estabelece objetivos e estratégias gerais para a implementação de sua rede viária estrutural. Sendo assim, podem-se elencar, segundo o artigo trigésimo primeiro do PRE, as seguintes proposições genéricas:

- ✓ Obras novas em vias a abrir;
- ✓ Construção de pontes e viadutos em intervenções pontuais;
- ✓ Melhoramentos no sistema viário existente.

No artigo trigésimo segundo, estabelece-se o subsistema viário integrado pelas avenidas Santo Amaro, Vereador José Diniz, das Nações Unidas e Eng. Eusébio Stevaux, e a rótula viária que circunda a ZEPEC (Zona Especial de Preservação Cultural) Centro Histórico, fazendo parte da estrutura urbanística de Santo Amaro. Para este subsistema, pontualmente, postulam-se objetivos concretos:

- ✓ Criação de um sistema viário para a Operação Urbana Santo Amaro, integrada ao Metrô e ao sistema local;
- ✓ Criação de um sistema viário para a Operação Urbana Pólo de Desenvolvimento, integrando-o ao sistema viário das marginais do Rio Pinheiros e Jurubatuba, tendo como extensão a região sudoeste metropolitana;
- ✓ A criação de uma rótula viária do Centro Histórico ZEPEC, que integra o sistema viário da Operação Urbana Santo Amaro com o da Operação Urbana Pólo de Desenvolvimento Sul, criando a área de pedestres dessa área central.

O segundo subsistema elencado no escopo da lei abrange as avenidas Interlagos, Yervan Kissajikian, Sargento Geraldo Santana e Sargento Lorival Alves de Lima, tendo como objetivos:

- ✓ Adequação viária de vias estruturais e coletoras;
- ✓ Recuperação ambiental do fundo de vale do Córrego Zavuvus;
- ✓ Preservação das vias locais e bairros residenciais, em particular o Jardim Marajoara

Os quadros abaixo trazem a descrição do sistema viário da Subprefeitura de Santo Amaro, assim como as intervenções pontuais, vias a melhorar e vias a abrir previstas pelo Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo. Após esta descrição, serão elencadas estas mesmas “previsões” de acordo com o próprio Plano Regional Estratégico subprefeitura.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 171 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-7: Rede Viária Estrutural Contemplada no Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

Nome	Distrito	Perímetro/Localização
Nações Unidas	Santo Amaro	Av. Nações Unidas, em toda sua extensão na margem leste do Rio Pinheiros até av. Dr. Mario Vilas Boas
Bandeirantes	Campo Belo	Av. Bandeirantes em toda sua extensão
Vicente Rao	Campo Belo e Santo Amaro (divisa)	Av. Roque Petroni Jr., Av. Vicente Rao em toda sua extensão, Av. Ver. João de Luca
Nações Unidas 1	Santo Amaro	Av. Nações Unidas, em sua extensão desde a Ponte do Morumbi na margem oeste do Rio Pinheiros até a Av. Dr. Mario Vilas Boas Rodrigues
Nações Unidas 2	Santo Amaro e Campo Grande	Av. Nações Unidas, na margem oeste do Rio Pinheiros desde Av. Dr. Mario Vila Boas Rodrigues até a Av. Interlagos
Interlagos	Campo Grande	Av. Interlagos em toda sua extensão
Washington Luis	Campo Grande	Ponte do Socorro, Av. Vitor Manzini, Av. Washington Luís até o cruzamento com a Av. Prof. Vicente Rao
Santo Amaro	Campo Belo e Santo Amaro	Av. Santo Amaro em toda sua extensão
Vereador José Diniz	Campo Belo e Santo Amaro	Av. Ver. José Diniz em toda sua extensão
Washington Luis	Campo Belo	Av. Washington Luís, desde o cruzamento com a Av. Prof. Vicente Rao até a Av. Bandeirantes
Água Espreada	Campo Belo	Av. Água Espreada, em toda sua extensão
Adolfo Pinheiro	Santo Amaro	Av. Adolfo Pinheiro em toda sua extensão
João Dias	Santo Amaro	Av. João Dias, desde a Av. Santo Amaro até a ponte João Dias
Antonio Bento	Santo Amaro	R. Dr. Antônio Bento, em toda sua extensão
Barão do Rio Branco	Santo Amaro	R. Dr. Antônio Bento, em toda sua extensão
Américo Brasiliense	Santo Amaro	R. Américo Brasiliense, desde a Av. Santo Amaro até a Av. Adolfo Pinheiro
Graham Bell	Santo Amaro	R. Graham Bell, desde a Av. Santo Amaro até a Av. Adolfo Pinheiro
Fraternidade	Santo Amaro	R. da Fraternidade, desde a Av. Santo Amaro até Av. Adolfo Pinheiro
Conde de Itu	Santo Amaro	R. Conde de Itu, desde a Av. João Dias até Av. Adolfo Pinheiro
Pe. José de Anchieta	Santo Amaro	R. Pe. José de Anchieta, desde a Av. João Dias até R. São Benedito
Isabel de Schmidt	Santo Amaro	R. Isabel de Schmidt, em toda sua extensão
Mario Lopes Leão	Santo Amaro	R. Mário Lopes Leão, em toda sua extensão
Carlos Gomes	Santo Amaro	R. Carlos Gomes, em toda sua extensão
Borba Gato	Santo Amaro	R. Borba Gato, em toda sua extensão
Alameda Santo Amaro	Santo Amaro	Al. Santo Amaro, em toda sua extensão
Carlos Gomes	Santo Amaro	R. Carlos Gomes, em toda sua extensão
São Benedito	Santo Amaro	R. São Benedito desde a R. Pe. José de Anchieta, até R. Isabel de Schmidt

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 172 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Nome	Distrito	Perímetro/Localização
Transamérica	Santo Amaro	Ponte Transamérica, R. Dr. Mário Villas Boas Rodrigues até a R. Adele
Adele	Santo Amaro	R. Adele, desde a R. Dr. Mário Villas Boas Rodrigues até a R. Amador Bueno
Amador Bueno	Santo Amaro	R. Amador Bueno, em toda sua extensão
Pe. José Maria	Santo Amaro	R. Pe. José Maria, em toda sua extensão
Campos Salles	Santo Amaro	R. Manuel Eloi do Nascimento, R. Prof. Oscar R. Arantes, ambas em toda sua extensão
Nossa Senhora do Sabará	Campo Grande	Av. Nossa Senhora do Sabará, em toda sua extensão
Alberto de Zagottis	Campo Grande	Pça. Camafeu, R. Octalles Marcondes Ferreira, Av. Eng. Alberto de Zagottis, Av. Sgto. Lourival Alves de Souza, em toda sua extensão, até a Av. Yervant Kissajikian
Geraldo Santana	Campo Grande	Av. Sgto. Geraldo Santana, em toda sua extensão, até a Av. Yervant Kissajikian
Bugres	Santo Amaro	R. Bugres, R. Florenville, ambas em toda sua extensão
Vicente Gomes	Campo Grande	R. Vicente Gomes, R. Dr. Mazzini Bueno, ambas em toda sua extensão

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

As intervenções previstas pelo PDE, sejam elas por meio de abertura de novas vias e obras para melhora do trânsito (como viadutos) ou por melhorias na rede viária já existente, estão contidas no quadro que se segue:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 173 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-8: Intervenções Pontuais, Vias a Melhorar e Vias a Abrir – Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

Intervenção Pontual	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Viaduto	Campo Grande	Cruzamento da Av. Nossa Senhora do Sabará X Av. Interlagos	2006
Viaduto	Campo Grande	Cruzamento da Av. Interlagos X Av. Yervant Kissajikian	2012
Vias a Melhorar	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Manuelito de Ornellas	Santo Amaro	R. José Guerra, R. Prof. Manuelito de Ornellas, Pça. Emb. Ciro de Freitas Valle, R. Luís Seraphico Jr.	2006
Laguna	Santo Amaro	R. Laguna, em toda sua extensão	2006
Angelo da Lúcia	Santo Amaro	R. Ângelo de Lúcia, em toda sua extensão	2006
Alameda Santo Amaro	Santo Amaro	Al. Santo Amaro, desde a R. Benedito Fernandes até a R. Vitor Manzini	2006
Miguel Yunes	Santo Amaro	R. Miguel Yunes, R. José Martins Coelho, ambas em toda sua extensão	2006
Ver. José Diniz	Santo Amaro	Av. Ver. José Diniz, desde a Av. Prof. Vicente Rao até a R. Graham Bell	2012
Washington Luís	Santo Amaro e Campo Grande	Av. Washington Luís, desde o cruzamento da Av. Nossa Senhora do Sabará até a Av. Interlagos	2012
Manuel Barbosa da Silva	Campo Grande	R. Sgto. Manuel Barbosa da Silva, em toda sua extensão	2012
Alírio H. de Matos	Campo Grande	R. Eng. Alírio Huggeney de Matos, em toda sua extensão	2012
Vias a Melhorar	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Interlagos	Campo Grande	Av. Interlagos em toda sua extensão	2012
Nossa Senhora do Sabará	Campo Grande	Av. Nossa Senhora do Sabará, a partir do cruzamento com a R. José Martins Coelho	2012
Yervant Kissajikian	Campo Grande	Av. Yervant Kissajikian, em toda sua extensão	2012
Vias a Abrir	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
1	Campo Belo (divisa)	Continuação da Av. Água Espreada, a partir do cruzamento com a R. Dr. Lino Moraes de Leme	2006
2	Santo Amaro	Ligação da Av. Luis Carlos Berrini X R. Eng. Mesquita Sampaio	2006
3	Santo Amaro	Ligação da Av. R. Luís Seraphico Jr. X R. Laguna	2006
4	Santo Amaro	Ligação R. Laguna .X R. Ângelo de Lúcia	2006
5	Santo Amaro	Ligação da R. Ângelo de Lúcia X R. Adele	2006
6	Santo Amaro e Campo Grande	Continuação da Av. Nações Unidas da Av. Dr. Mario Vilas Boas Rodrigues na margem oeste do Rio Pinheiros	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 174 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

7	Campo Grande	Ligação da R. Miguel Yunes ao Distrito de Cidade Dutra (cruzando o Canal do Jurubatuba)	2012
8	Campo Grande	Duplicação da Av. Yervant Kissajikian (sobre o Córrego Zavuvus)	2012
9	Santo Amaro	Mantida a ligação da R. Prof. Clemente Pinho X R. Vitor Manzini, com revisão do traçado proposto pelo PDE - para as seguintes vias a melhorar e a abrir: R. Capitão Fidelis, R. Basílio da Luz, R. Ana Borba da C. Araújo, R. Angelo Herrero, R. Elias Mahfus, via a abrir (ligação da R. Elias Mahfus com a R. Benedito Fernandez), via a abrir (cruzando o lote da R. Benedito Fernandez ate ligar com a R. Vitor Manzini).	2012

Fonte: Plano Regional EStratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Completada esta sistematização, os quadros abaixo trazem as localidades específicas, segundo o próprio Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro, a serem atingidas pelos projetos previstos no escopo de tal lei, a saber: subsistema viário estrutural, intervenções pontuais, vias a melhorar, vias a abrir, ciclovias e vias de pedestres.

Quadro 5.1-9: Subsistema Viário e Intervenções Pontuais –Subprefeitura de Santo Amaro.

Subsistema Viário Estrutural	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Av. Santo Amaro	Campo Belo e Santo Amaro	Do cruzamento da Av. Bandeirantes, seguindo pela Av. João Dias até R. Pe. José de Anchieta	2006
Av. Ver. José Diniz	Campo Belo e Santo Amaro	Do cruzamento da Av. Bandeirantes, seguindo pela Av. Adolfo Pinheiro até R. Pe. José de Anchieta	2006
Av. Nações Unidas	Campo Grande	Do cruzamento da R. Vitor Manzini, seguindo pela R. Miguel Yunes, até a extensão da R. Tabare	2006
Av. Eng. Eusébio Stevaux	Campo Grande	Trecho a abrir desde a R. Vitor Manzini seguindo pela Av. Eng. Eusébio Stevaux, até a extensão da R. Tabare	2006
Rótula Viária	Santo Amaro	R. Mário Lopes Leão, R. Barão de rio Branco, R. Suzana Rodrigues, Rua Gal. Roberto Alves de Carvalho, Rua Pereira, Barreto, trecho de via a abrir entre as Ruas Barão de Duprat e Rua Bandeira de Melo e R. Isabel Schmidt, Praça Dona Benta Vieira até o ponto inicial	2006
Intervenções Pontuais	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Ponte sobre o Rio Pinheiros	Santo Amaro	Entre as pontes do Morumbi e João Dias (na continuação da Av. Prof. Alceu Maynard Araújo)	2012
Ponte sobre o Rio Jurubatuba	Campo Grande	Próximo à divisa das Subprefeituras de Santo Amaro e Cidade Ademar	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 175 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Passagem em desnível	Campo Belo	No cruzamento da Av. Washington Luis, próximo à R. Vieira de Moraes	2006
Intervenções Pontuais	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Melhoria nas alças de acesso do viaduto da Av. Ver. José Diniz	Não definido	Av. Ver. José Diniz com Av. dos Bandeirantes	2012
Viaduto	Não definido	Av. Interlagos com a Av. Washington Luis	2006
Av. Ver. José Diniz com Av. Água Espraiada	Não definido	Av. Ver. José Diniz com Av. Água Espraiada	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Quadro 5.1-10: Vias a Melhorar, Vias a Abrir, Ciclovias e Vias de Pedestres – Subprefeitura de Santo Amaro.

Vias a Melhorar	Meta
Rua Manuel Borba, Rua Barão de Duprat, Rua Borba Gato, Av. Washington Luís	2006
Av. Santo Amaro, desde a Av. Bandeirantes até Av. João Dias	2012
Av. João Dias	2012
R. Pe. José Anchieta, desde a Av. João Dias, até a Av. Adolfo Pinheiro	2012
R. Dr. Carlos A. de Campos	2012
Av. Tenente Coronel Carlos Silva Araújo, desde a R. Dr. Carlos A. De Campos, até a Av. Mario Lopes Leão	2012
R. Av. Mario Lopes Leão, desde a R. Adele, até a R. Tenente Coronel Carlos Silva Araújo	2012
R. Eng. Francisco Pitta Brito	2012
Av. Nações Unidas, desde a Ponte do Socorro até o final.	2012
Vias a Melhorar	Meta
Av. Vitor Manzini, desde a Ponte do Socorro até Av. Eng. Eusébio Stevaux	2012
R. Cristalino Rolim de Freitas, R. Elias Mahafus, R. Capitão Fidélis	2012
Av. Eusébio Stevaux	2012
Av. Interlagos, desde a Av. Nações Unidas, até a Av. Eng. Eusébio Stevaux	2012
R. Lino de Moraes Leme	2006
R. Tamoios	2006
Av. Washington Luís, trecho da R. Tamoios até Av. Bandeirantes	2006
Av. João Pedro Cardoso	2006
Av. Pedro Bueno, trecho da Av. Água Espraiada até R. Padre Perdigão Nogueira	2006
R. Prof. Clemente Pinho	n/d
Melhoria e articulação da Av. Sargento Santana, entre o final da sargento Lourival Alves de Souza e a Av. Yervant Kissajikiam	n/d
Vias a Abrir	Meta

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 176 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Ligação R. Prof. Leme da Fonseca com a R. Capitão Fidélis	2012
Ligação R. Elias Mahafuz dom R. Cristalino Rolim de Freitas	2012
Ligação Av. Eng. Eusébio Stevaux com rua nova Ligada à Av. Nossa Senhora do Sabará	2012
Ligação Av. Nações Unidas com rua nova Ligada à Av. Nossa Senhora do Sabará	2012
Ligação da continuação da Av. Eng. Eusébio Stevaux com Av. Assaré, Rua Curiá, R. Jaime Rodrigues, R. João Ferreira de Abreu, Al. Afonso Bocchiglieri, R. Daniel Defoe, R. Elídeo Rodrigues Nunes, R. Alessandro Manzoni, R. Itapuí até Av. Interlagos	2012
Ligação Av. Eusébio Stevaux e Av. Nações Unidas	2012
Ligação Av. Vitor Manzini e Av. Eng. Eusébio Stevaux	2012
Vias a Abrir	Meta
Extensão R. Tabare	2012
Ligação da R, Tamoios com a Av. Pedro Bueno	2012
Continuidade e melhoria da Av. Jurandir até a Av. Washington Luis	2012
Ligação R. Capitão Fidelis com R. Elias Mahafuz	2012
Ciclovias	Meta
R. Laplace, R. Emboabas, R. Tomé de Portes, R. Prof. Henrique Neves Lefèvre, R. Constantino de Souza – Campo Belo	2006
Av. Washington Luís (Aeroporto), R. Prof. Rubens Gomes de Souza, R. Visconde de Porto Seguro, 2006 R. Nove de Julho, R. Comendador Elias Zarzur, R. Job Lane, R. Miranda Guerra, R. das Barcas, R. Regina Badra, R. Alberto Hodge, R. Graham Bell, R. Senador Vergueiro, R. Nove de Julho, R. Ministro Roberto Cardoso Alves, R. Carlos Gomes, R. Borba Gato, Av. Nossa Senhora do Sabará – Campo Belo, Santo Amaro e Campo Grande	2006
Av. Octalles Marcondes Ferreira, Av. Eng. Alberto de Zagotis, Av. Sargento Lourival Alves de Souza- Campo Grande	2006
Rua nova (ligação da Av. Luis Carlos Berrini com a R. Antônio Oliveira), R. Antônio Oliveira, R. Verbo Divino, R. Prof. Manuelito de Ornelas, Av. João Carlos S. Borges, R. Visconde de Taunay, R. Antônio Bandeira, R. Tenente Coronel Carlos Silva Araújo, R. Capitão Tiago Luz, Largo Treze de Maio, Alameda Santo Amaro, Av. Vitor Manzini, R. Cristalino Rolim de Freitas, Av. das Nações Unidas, R. Miguel Yunes, meio de quadra da Área de Intervenção Urbana Nações Unidas, R. Galeno de Castro, meio de quadra até rua nova. Opção de continuidade para a Subprefeitura de Cidade Ademar, pela Av. Miguel Yunes ligando com a Av. Nossa Senhora do Sabará – Campo Grande	2012
Av. Santo Amaro, desde a Av. Prof. Vicente Rao, Av. Adolfo Pinheiro – Santo Amaro	2012
Vias de Pedestres	Meta
R. Capitão Tiago Luz – Santo Amaro	2012
R. Paulo Eiró, da R. Mário Lopes Leão até a Al. Santo Amaro – Santo Amaro	2012
R. Amador Bueno, entre a R. Barão de Rio Branco e a R. Tiago Luz – Santo Amaro	2012
R. Senador José Bonifácio – Santo Amaro	2012
Av. Adolfo Pinheiro, desde a R. Isabel Schmidt, até o Largo Treze de Maio – Santo Amaro	2012
Vias de Pedestres	Meta
R. Senador Fláquer, desde o Largo Treze de Maio, até a R. General Roberto Alves Carvalho – Santo Amaro	2012
R. Senador Dantas – Santo Amaro	2012
R. Desembargador Bandeira de Melo, desde a Alameda Santo Amaro, até a R. Barão de Duprat – Santo Amaro	2012
Al. Santo Amaro, desde o Largo Treze de Maio, até a R. General Roberto Alves Carvalho – Santo Amaro	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 177 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

R. da Matriz, desde o Largo Treze de Maio, até a R. Barão do Rio Branco – Santo Amaro	2012
Praça Floriano Peixoto – Santo Amaro	2012
Largo Treze de Maio – Santo Amaro	2012
R. Voluntário Delmiro Sampaio – Santo Amaro	2012
R. Manuel Borba – Santo Amaro	2012
R. Ten. Coronel Carlos da Silva Araújo, da Av. Mário Lopes Leão até a R. Capitão Tiago Luz – Santo Amaro	2012
R. Vera Cruz – Santo Amaro	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

O PRE de Santo Amaro indica como vias coletoras as mesmas definidas no Plano Municipal de Circulação Viárias e de Transportes, não estabelecendo, assim, metas e projetos elaborados, especificamente, pela subprefeitura.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 178 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

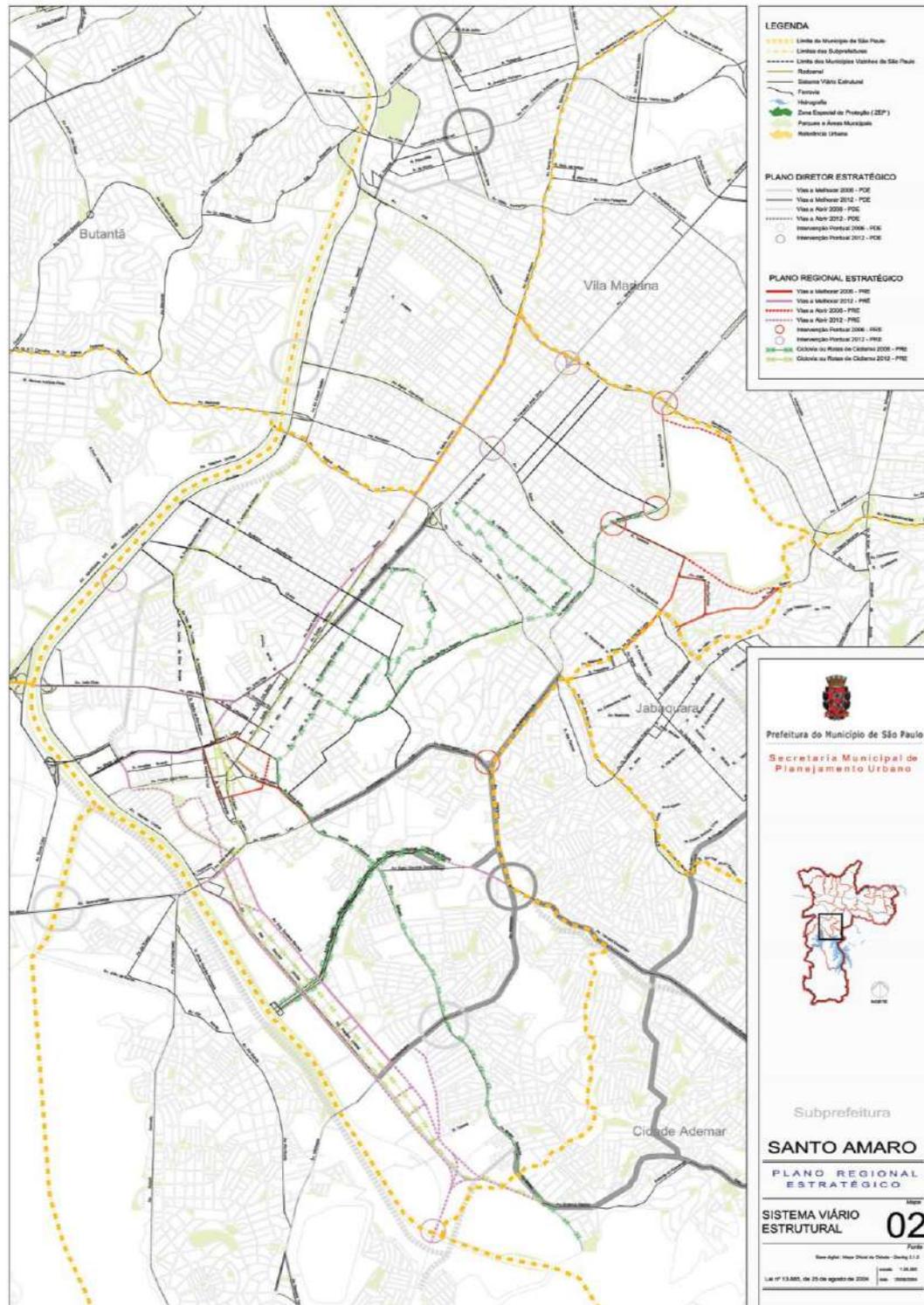


Figura 5.1-10: Sistema Viário Estrutural – Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 179 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quanto às zonas de centralidades polares e lineares, são definidos seus objetivos gerais, contidos no artigo trigésimo nono da lei do Plano Regional Estratégico:

- ✓ Propiciar condições de desenvolvimento, mediante parâmetros urbanísticos, considerando a situação de indução existente nas vias estruturais, vias coletoras e sub-centros, por meio de usos comerciais, de serviços e institucionais, além de edifícios e áreas de uso público;
- ✓ Estabelecer zonas de transição entre as áreas de centralidades e demais zonas do entorno mais próximo.

A partir de tais objetivos, elencam-se as diretrizes de intervenção pública nas áreas, com a previsão de estabelecer nas mesmas instrumentos e incentivos urbanísticos, visando principalmente:

- ✓ Consolidar e incentivar as aglomerações de atividades socioeducativas, econômicas, culturais e religiosas, observada, quanto a estas, a legislação específica;
- ✓ Preservar e recuperar os marcos urbanos de valor artístico, histórico e cultural
- ✓ Recuperar os espaços públicos e tornar fácil o acesso a eles
- ✓ Estimular a criação e dinamização de centralidades
- ✓ Priorizar investimento público para instalação de equipamentos, serviços públicos e realização de eventos culturais, de lazer e de turismo

Os quadros abaixo trazem a listagem das localidades classificadas nas categorias de centralidades polares e lineares.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-11: Centralidades Lineares– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura de Santo Amaro.

Centralidades Lineares	Metas
Avenida Washington Luís	2006
Avenida Interlagos	2006
Avenida João Dias	2006
Rua Verbo Divino	2006
Rua Américo Brasiliense a partir da R, Vereador José Diniz	2006
Avenida Água Espraiada entre a Av. Santo Amaro e a Av. Pedro Bueno/Santo Amaro	2006
Avenida Santo Amaro	2006
Avenida dos Bandeirantes	2006
Rua Zacarias de Goes	2006
Rua Conde de Itu	2006
Rua Borba Gato	2006
Rua Darwin	2006
Rua São Benedito entre a R. Conde Itu e Rua Isabel Schmidt	2006
Rua Padre Anchieta	2006
Rua Guilherme Asbar Neto	2006
Avenida Vereador José Diniz	2006
Rua Antonio Comparato	2006
Avenida Professor Vicente Rao	2006
Avenida Adolfo Pinheiro	2006
Rua Isabel Schmidt entre a R. São Benedito e Av. Adolfo Pinheiro.	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Quadro 5.1-12: Centralidades Polares– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura de Santo Amaro.

Centralidades Polares	Metas
Largo 13 de Maio - com características históricas e de ocupação do território e referência macrorregional, localizada na área central da Subprefeitura Santo Amaro, em seu Centro Histórico	2006
Aeroporto de Congonhas - centralidade de nível municipal, equipamento: indutor de desenvolvimento regional e imediato	2006
Centralidades já existentes, constituídas pela concentração de comércio e serviços	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 181 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O Plano Regional Estratégico revoga as ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, estabelecendo, pois, novos perímetros, contidos no quadro 04B do PRE. Entretanto, ao contrário do que se verificou no escopo da lei da subprefeitura de Capela do Socorro, não são delineados objetivos e diretrizes específicas para tais áreas, constando apenas as descrições perimétricas de suas duas categorias, a saber: ZEIS 1 e ZEIS 3, cuja previsão quantitativa de implantação são 7 e 3, respectivamente.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 183 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em relação à integração ao Sistema de Áreas Verdes do Município, ou à existência de áreas já integradas, o PRE de Santo Amaro menciona, na parte que tange à Rede Hídrica Ambiental, as seguintes localidades e as diretrizes/objetivos para as mesmas:

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 184 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-13: Parques Lineares e Caminhos Verdes – Subprefeitura de Santo Amaro.

Parques Lineares e Caminhos Verdes	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Criação de Caminho Verde na Av. Antonio Barbosa da Silva Sandoval	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Interligação entre as áreas verdes existentes na região - Melhoramento e conservação de áreas verdes existentes entre a Av. Interlagos e a Orla da Guarapiranga 	2006	Entre a Av. Antonio Barbosa da Silva Sandoval e Rua Inácio da Cunha Leme. Com início na Av. Interlagos e término na Av. Pascoal da Rocha Falcão
Criação de Parque Linear Jurubatuba.	Socorro Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir a preservação e ampliação das áreas verdes e de lazer ao longo das margens do Rio Pinheiros e das faixas de proteção de Três córregos que desembocam no braço Praia Paulistinha e dois córregos que desembocam no Rio Jurubatuba 	2006	Margem esquerda do Rio Pinheiros entre as pontes Socorro e Interlagos até a represa Billings na altura da Praia Paulistinha, incluindo córregos.
Implantação de Parque Linear e Caminho Verde da Av. dos Lagos.	Socorro	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de Parque Linear e Caminho Verde ao longo de córrego que encontra-se sob forte pressão por ocupação urbana, a saber: 2 trechos de parques lineares da Av. Robert Kennedy até a Rua Franki Martin e da Rua Irmão Ivo Bernardo até a foz do córrego no Rio Jurubatuba e um trecho de caminho verde entre as Ruas Franki Martin e Irmão Ivo Bernardo. - Recuperação e preservação das margens de córrego existente e sujeito à pressão por ocupação - Remoção da favela Ipazuri. - Garantir a continuidade e complementação do projeto da Emurb, na Av. dos Lagos, já implantado na porção da Av. Robert Kennedy. 	2006	Área paralela à Av. dos Lagos desde a Av. Robert Kennedy com a Av. Dr. Arthur Cordeiro seguindo pela Av. dos Lagos, atravessando Av. do Rio Bonito até a foz do córrego no Rio Jurubatuba. Os dois trechos de Parque Linear são: da Av. Robert Kennedy até a R. Franki Martin; da R. Irmão Ivo Bernardo até a foz do córrego no Rio Jurubatuba. O caminho verde está entre as ruas Franki Martin e Irmão Ivo Bernardo

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 185 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Implantação de Caminho Verde Jose Carlos Pacce.	Socorro	Interligar Parque Linear Proposto com a Av. Interlagos, na altura do Autódromo.	2006	Av. Luis Romero Sanson, Av. José Carlos Pace, contornando o Viveiro Operacional Jaques Costeau (R. Catanumi, R. Raul Tabajara, R. Norma Prochet), Pça. Natividade Somões França, Av. Ucrânia, Pça Munique, parte da rua Mário Barbosa Rodrigues (entre a Av. Luis Romero Sanson e Pça Munique).
Criação de Parque Linear Projeto Orla Guarapiranga	Socorro Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação do Parque Linear de forma integrada com o projeto do Parque Nove de Julho, visando a preservação, recuperação e garantia de acesso e lazer da população nas margens da Guarapiranga. - Realização de parceria com EMAE/Sabesp, - Levantamento fundiário e de usos existentes na área - Instalação de ciclovia, com rotas de ciclismo definidas - Construção de quadras de esporte, quiosques, quadras de areia e demais equipamentos de lazer para a população. 	2006	Porção da Margem Direita do Reservatório Guarapiranga ao longo da Av. Robert Kennedy, da cota máxima da represa até a Avenida, excluídos os arruamentos existentes e que serão transformados em ZER (entre as Av. João de Barros até a R. Alcindo Ferreira)
Criação de Parque Linear Ribeirão das Pedras	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação e proteção das áreas de proteção permanente, através da construção "stop log" e "wetland", e contribuir para a melhoria da qualidade da água da Guarapiranga - Estabelecimento de interface com os Órgãos do Estado afetos à questão, para viabilizar a implantação de "stop log" e "wetland" - Articulação com ações de Educação Ambiental e coleta seletiva - Remoção de parte da favela situada no local. 	2006	Início à Av. Senador Teotônio Vilela, passa pelas margens do Ribeirão das Pedras, continua na Rua Virginia Maria da Conceição até a Represa do Guarapiranga. Incorpora córrego (sem nome) que atravessa a Favela do Jardim Iporanga



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 186 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Caminho Verde Parque América	Grajaú Cidade Dutra	- Implementação da interligação entre os parques lineares Ribeirão das Pedras e Parque América.	2006	Ao longo da Av.do Arvoreiro, desde a Av. Orvalho do Sol até a Senador Teotônio Vilela
Parque Linear Córrego Tanquinho	Cidade Dutra	- Delimitação, recuperação e proteção de áreas de proteção permanente, através da construção "stop log" e "wetland", visando a melhoria da qualidade da água	2006	Várzea do córrego Tanquinho desde sua foz no reservatório Guarapiranga, eguindo paralelamente à Av. Cavaleiros de São Lázaro incorporando três afluentes do lado esquerdo e a travessia do trem.
Parque Linear e Caminho Verde Rio Bonito	Cidade Dutra	- Contribuição para a melhoria urbana, controle das enchentes e diminuição de áreas de risco. - Melhora na qualidade ambiental através da remoção das favelas existentes na área e da implantação de áreas verdes	2006	Ao longo dos córregos que correm paralelamente à Rua Francisco de Arruda e Av. Aurélio Lopes Takano e Av. Dr. Sebastião Medeiros, desde a Av. Teotônio Vilela e as cabeceiras dos córregos
Parque Linear Cidade Dutra.	Cidade Dutra	- Manutenção e ampliação, através de remoção de favelas existentes, das áreas verdes agregadas ao CEU Cidade Dutra para Educação Ambiental. - Fomento da participação da comunidade em projetos de preservação ambiental.	2006	Situa-se entre o CEU Cidade Dutra e a Praça Itajaty Feitosa Martins finalizando na várzea Guarapiranga

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 187 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Implantação de Parque Linear São José	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperar de área degradada e melhora na qualidade da água através da construção de "stop log" e "wetland" - Remoção de favelas - Recomposição da mata ciliar - Interface com EMURB (projeto várzea do São José) - Contribuição com o projeto Cidade Saudável - Implementação de fiscalização para garantir a manutenção da área desocupada e a implantação do parque. 	2006	Paralelamente às Ruas Geraldo do Brumado e Cláudio Jose Nunes, desde a Rua São Jose Bento Cotelengo até a Rua Frederico René de Jaegher e, atravessando esta, até a Represa Guarapiranga.
Caminho Verde Jardim Satélite	Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Interligação da região do Jardim Primavera com o Kartódromo, onde há a proposta de parque, e com a Praça João Beizola da Silva, até a Av. Sen. Teotônio Vilela - Melhoria através de manutenção, recuperação da vegetação, pavimentação e calçamento 	2006	Av. Rubens Montanaro de Borba, da Av. do Jangadeiro até a Praça João Beizola da Silva e Rua Maria Adelina França Whitaker (entre a Av. Rubens Montanaro de Borba e a R. Suape), R. Maria Aparecida Anacleto Goltsfritz, R. Pedro Roschel, Av. Aurélia Lopes Takano até a Av. Sen. Teotônio Vilela (largo do Rio Bonito).
Parque Linear Ribeirão Cocaia	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de alternativa de lazer para a região - Manutenção e preservação dos recursos hídricos 	2006	Área da planície aluvial (várzea) ao longo do Rib. Cocaia desde sua foz no reservatório Billings até cabeceira
Parque Linear Minerações	Grajaú	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação de áreas degradadas pela mineração de areia, em território de importância ambiental, onde foi preconizada a criação da APA Bororé 	2012	Planície aluvial (várzea) ao longo de córrego desde sua foz até a montante da rua Rio Juruá (Jd. Varginha)
Parque Linear Parque América	Grajaú Cidade Dutra	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuição para qualificação urbana e ambiental na região próxima a um dos principais acessos ao Grajaú 	2012	Área municipal entre as ruas Angelo Prado e Eduardo Ramos, prolongando-se por um lado pelo terreno entre as ruas Rosália Grisi Sandoval e José Antunes Cerdeira até a Av. Rasália Iannini Conde e, pelo outro lado, atravessando a estrada de ferro, segue pelo córrego por uma faixa de 30 metros até a Av. do Arvoreiro, onde se liga ao Caminho Verde

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 188 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Integram-se também às áreas verdes, segundo o artigo vigésimo quarto, as ZEPAMs (Zonas Especiais de Preservação Ambiental) cujas áreas estão localizadas ou passam por parte do território da subprefeitura de Santo Amaro.

Quadro 5.1-14: ZEPAMs – Subprefeitura de Santo Amaro.

ZEPAM	Perímetro
Parque Telefukén	Começa na confluência da R. Tabaré com Av. Nossa Senhora do Sabará, segue pela Av. Nossa Senhora do Sabará, R. Cárida, Segmento 3-4, Segmento 4-2, R. Tabaré até ponto inicial
Parque Alfomares	Inserida na ZER (Zona Exclusivamente Residencial) 1/02
Parque Interlagos	Começa na confluência da R. David Eid com R. Canuto Borelli, segue pela R. Canuto Borelli, R. da Servidão, R. Savério Mercadant e, R. Olga Mil-Homens Costa, R. Flávio Cassiodoro, R. Domingas Galleteri Blotta, R. S. Canuto, Segmento 2-1, R. Davi Eid até ponto inicial
Parque 450 anos	Inserida na ZER 1/02 - Entre a R. Visconde de Porto Seguro e R. Vigário João de Pontes, ao lado da Escola Maria Imaculada
Parque Ubirajara	Começa na confluência da Pça Athaíde Ferreira da Costa com R. João Cândido, segue pela R. João Cândido, R. José Fugolin, R. ZikeTuma, R. Dilermando Reis, Praça Ataíde Ferreira da Costa até ponto inicial
Hípica Santo Amaro	R. Júlio Verne, limite Hípica Santo Amaro, R. Dr. Vito Rolim de Freitas, R. Antonieta Revoredo, R. Dr. Rolim de Freitas, Av. João Dias, R. Armando Barroso, R. Manuel P. Guimarães, R. Alves Pontual, R. Mário Reis, R. Carlos Augusto Birkholz, R. Bernardino Machado, R. Pires de Oliveira, R. Manuel Ribeiro da Cruz, R. Calicut, limite da Hípica Santo Amaro, até R. Visconde de Taunay, faixa de 40 metros da Av. João Dias, R. Eng. Francisco de Godoi, Av. João Dias, até o ponto inicial
São Paulo Golf Clube	Começa na confluência da R. Dr. Armando da Silva Prado com Av. Nossa Senhora do Sabará, segue pela Av. Nossa Senhora do Sabará, R. Pajaú, R. Eusébio Alves, R. Mário Rusas Alves, R. Igati, R. Francisco Reis Parrado, R. Aguaraiá, R. Mário Rossi, R. Iepê, Travessa Antônio Terzi, Segmento em Curva 1-2, Segmento 2-3, Av. Engº Eusébio Stevaux, Pça Dom Francisco de Souza, R. Guaxatuba, Av. Marginal, R. Dom José dos Reis, R. Dr. Armando da Silva Prado até o ponto inicial

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 189 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

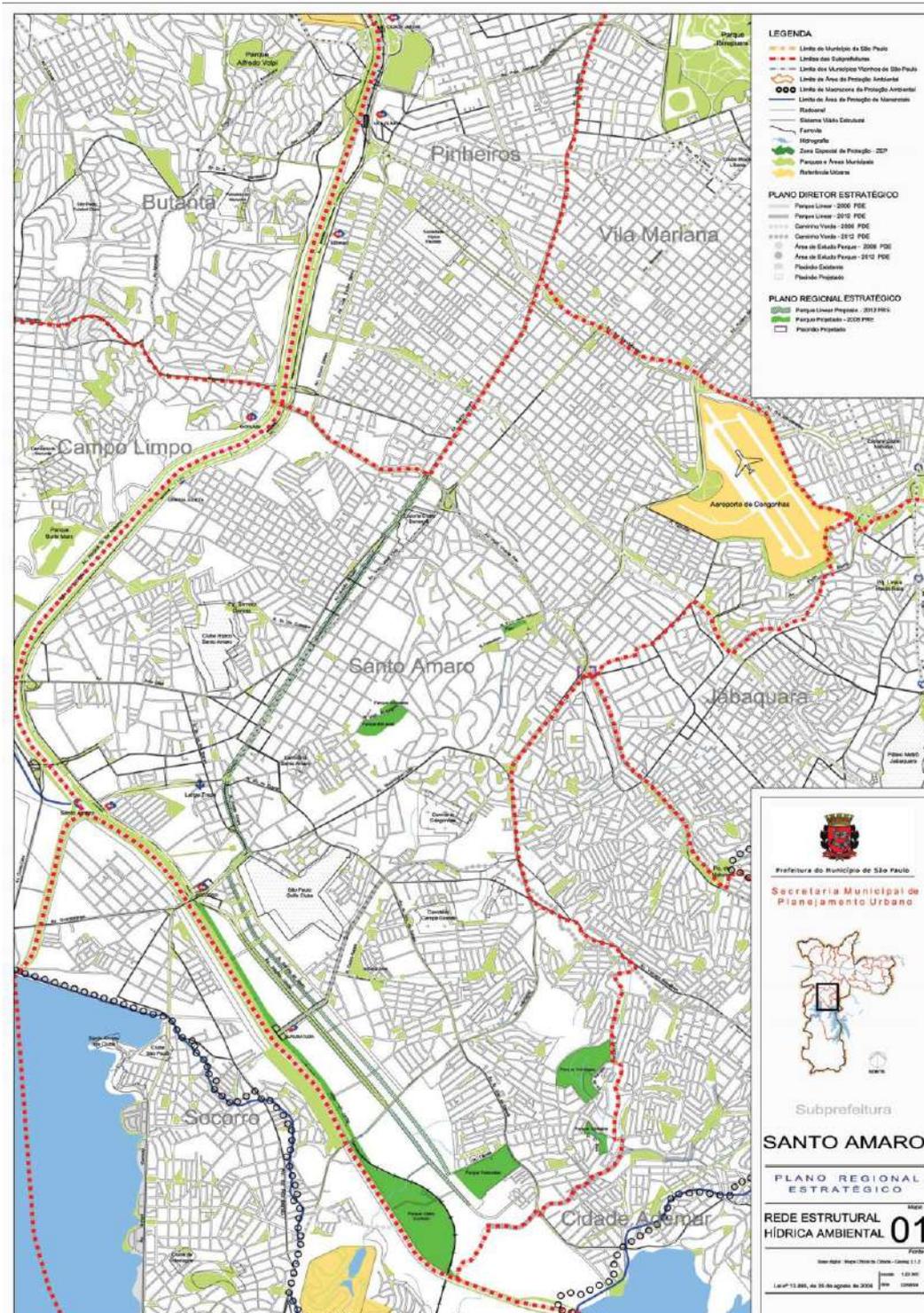


Figura 5.1-12: Rede Estrutural Hídrica Ambiental – Subprefeitura de Santo Amaro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 190 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

O artigo septuagésimo terceiro estabelece que o território da subprefeitura de Santo Amaro tem dentro do mesmo, duas Áreas de Intervenção Urbana:

- ✓ Área de Intervenção Urbana do Aeroporto de Congonhas, que visa a integração de seu entorno, compatibilizando seu uso especial ao território das subprefeituras que lhes são limítrofes, requalificando o porte de uso metropolitano.
- ✓ Área de Intervenção Urbana 23 de Maio, que visa consolidar eixo de transporte coletivo que conecte a Zona Sul da cidade e requalificar seu entorno.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 191 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Plano Estratégico Regional da Subprefeitura da Cidade Ademar

O PRE de Cidade Ademar indica a implantação de 24 (vinte e quatro) estações de transferência, além do projeto Passa Rápido e Programa Via Livre, que coincidem com parte das intervenções propostas no Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito. O PRE indica também a previsão de implantação de Terminal Intermodal em Pedreira, conforme quadro 5.1-15.

Quadro 5.1-15: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Item nº	Tipo	Descrição	Meta
AD – 01	Terminal Intermodal Pedreira	Estrada do Alvarenga com Av. Antônio Vieira Marcondes (Pq. Sete Campos - proposto)	2006
AD – 02	Terminal Intermodal Porto Fluvial	Localizado no final da Av. Nossa Senhora do Sabará, junto ao Parque Mar Paulista (proposto)	2012
AD – 03	Estação de Transferência	Av. Cupecê com R. Senador Vitorino Freire	2006
AD – 04	Estação de Transferência	Av. Washington Luiz com Av. Vereador João de Luca	2006
AD – 05	Estação de Transferência	Av. Interlagos com Av. Yervant Kissajikian	2006
AD – 06	Estação de Transferência	Av. Cupecê com R. Professor Paulo Mangabeira Albernaz	2006
AD – 07	Estação de Transferência	Av. Washington Luiz, esquina R. Robélia	2012
AD – 08	Estação de Transferência	Av. Interlagos, esquina R. José Neves	2012
AD – 09	Estação de Transferência	Av. Yervant Kissajikian, próximo à R. Antônio Gil	2012
AD -10	Estação de Transferência	Av. Yervant Kissajikian, próximo à R. Antônio Furquim da Luz	2012
AD – 11	Estação de Transferência	R. Domingos Fernandes Bittencourt, esquina R. Pedro Rodrigues Beja	2012
AD – 12	Estação de Transferência	R. Carlos Facchina, esquina R. Dr. Nestor Sampaio Penteado	2012
AD - 13	Estação de Transferência	Av. Yervant Kissajikian, esquina Rua Pedro Rodrigues Beja	2012
AD – 14	Estação de Transferência	R. Carlos Facchina, esquina R. Ângelo Dedivits	2012
AD – 15	Estação de Transferência	Av. Yervant Kissajikian, esquina R. José Alves Fidalgo	2012
AD – 16	Estação de Transferência	R. Estampa Esportiva, esquina R. Suzana Adamis	2012
AD – 17	Estação de Transferência	R. Peixoto de Meolo Filho, esquina R. Prof. Aníbal Mascarenhas	2012
AD – 18	Estação de Transferência	Estrada do Alvarenga, esquina R. João Luís Bispo	2012
AD – 19	Estação de Transferência	Estrada do Alvarenga, esquina R. do Roseira	2012
AD – 20	Estação de Transferência	Estrada do Alvarenga, esquina R. Prof. Cardozo de Mello Neto	2012
AD – 21	Estação de Transferência	Estrada do Alvarenga, esquina R. Vicente Strichalsky	2012
AD – 22	Estação de Transferência	Estrada do Alvarenga, esquina Travessa Mailho	2012
AD – 23	Estação de Transferência	Av. Vereador João de Luca, próximo à R. Dr. Djalma Pinheiro Franco	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 192 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Item nº	Tipo	Descrição	Meta
AD – 24	Estação de Transferência	Av. Cupecê, próximo à R. Rubens Facchini	2012
AD - 25	Estação de Transferência	Av. Cupecê, esquina R. Prof. Nicolau Maria Rossetti	2012
AD – 26	Estação de Transferência	Av. Cupecê, esquina R. Paraíba do Sul	2012
AD – 27	Estação de Transferência	Av. Cupecê, esquina R. Horácio Alves da Costa	2012
AD – 28	Corredor Metropolitano (EMTU)	Av. Vereador João de Luca/ Av. Cupecê: entre Av. Washington Luís e Limite Municipal	2012
AD – 29	Passa Rápido	Av. Nossa Senhora do Sabará: entre limite Subprefeitura de Santo Amaro e R. João Barroso	2006
AD – 30	Passa Rápido	Av. Emerico Richter/ Estrada do Alvarenga: entre Av. Nossa Senhora do Sabará e R. Augusto de Castro	2012
AD – 31	Passa Rápido	Trecho entre a Av. Cupecê e Estrada do Alvarenga compreendido pelas vias: R. Sasaki, R. Francisco Álvares, R. Ângelo Batista, Av. Gaspar de Brito, R. Estampa Esportiva, R. Mariana Brant, R. Peixoto de Melo Filho, R. Monsenhor Maggi, Av. Eduardo Pereira Ramos, R. Bento José de Moraes, R. Augusto de Castro	2012
AD – 32	Passa Rápido	Av. Yervant Kissajikian: entre Av. Interlagos e R. do Guaicuri.	2012
AD – 33	Passa Rápido	Trecho entre a Av. Yervant Kissajikian e Av. Cupecê compreendido pelas vias: Travessa Bauru, R. Giuseppe Boschi, Av. Estevão de Albuquerque, Pça. Tito Pacheco, Av. Brás de Abreu	2012
AD – 34	Programa Via Livre	Estrada do Alvarenga: entre R. Augusto de Castro e Av. Prof. Araújo Lima	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 193 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

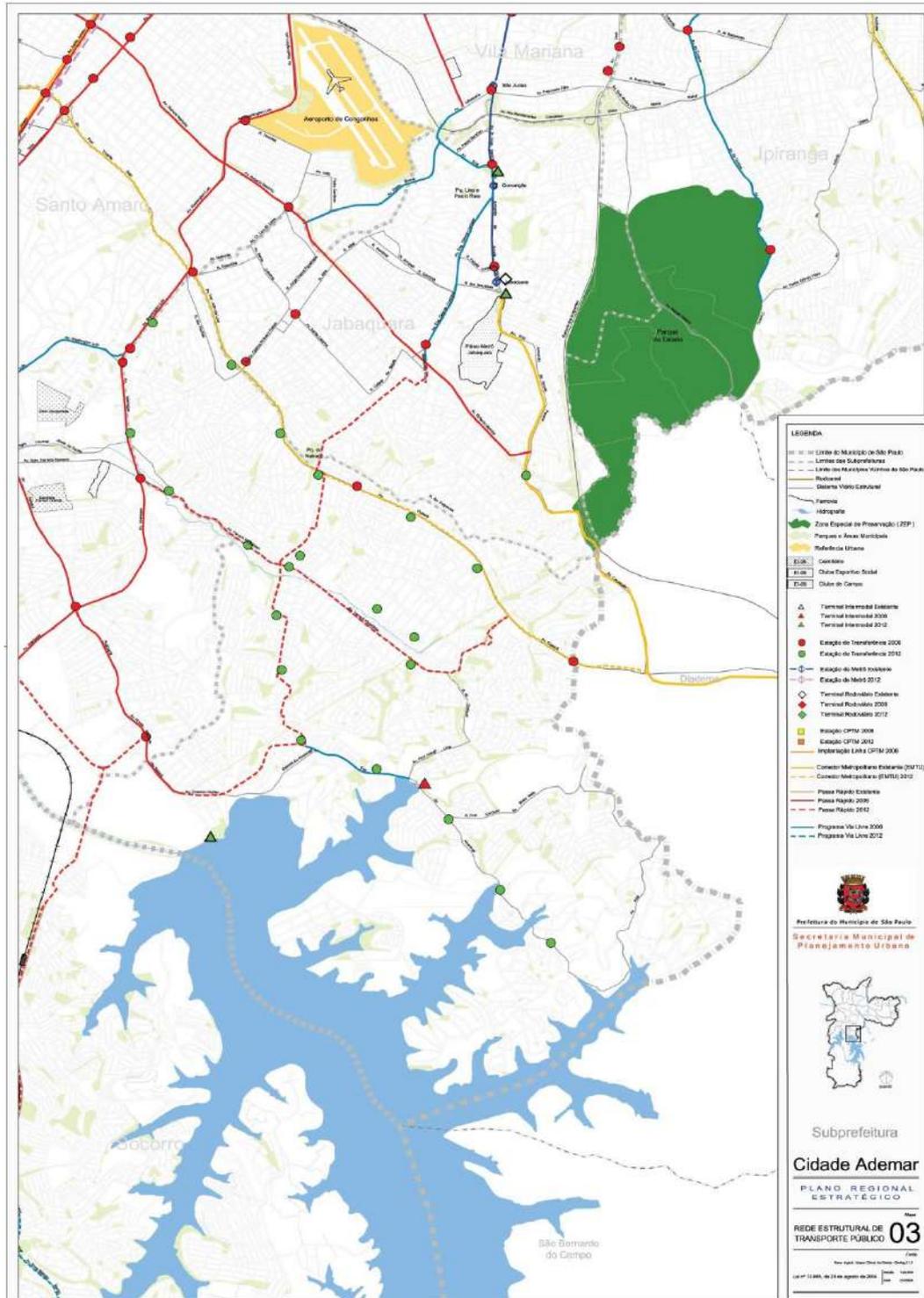


Figura 5.1-13: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 194 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O Plano Regional Estratégico da Cidade Ademar estabelece sua Rede Viária Estrutural como aquela composta pelas vias:

- ✓ Avenida Cupecê, localizada no distrito de Cidade Ademar
- ✓ Avenida Yervant Kissajikian e rua Carlos Facchina, no distrito de Cidade Ademar, compreendendo um binário para aliviar o sistema viário local Estrada Alvarenga, estando prevista ao longo de seu percurso uma transição entre a característica de via urbana até a sua configuração como estrada-parque, no distrito de Pedreira, nos seguintes trechos:
 - ◆ Trecho 1 – da rua Emerico Richter até o cruzamento com a rua professor Araújo Lima
 - ◆ Trecho 2 – do cruzamento com a rua Professor Araújo Lima até o cruzamento com a rua Vicente Strichalsky
 - ◆ Trecho 3 – do cruzamento com a rua Vicente Strichalsky até a estrada da água Santa

Assim como o PRE da Subprefeitura de Santo Amaro, na Cidade Ademar, estabelecem-se objetivos gerais para Rede Viária Estrutural, a saber:

- ✓ Abertura de novas vias
- ✓ Melhoramentos no sistema viário existente
- ✓ Melhoramentos nas calçadas e construção de novas calçadas nas vias que não as possuem

Quanto às diretrizes específicas, estas são postuladas apenas em relação às avenidas de fundo de vale Cupecê e Yervant Kissajikian, e à estrada do Alvarenga. Para as primeiras, são estabelecidos os seguintes pontos:

- ✓ Considerar a necessidade de proteção dos córregos, através do estabelecimento de taxa de ocupação média a baixa, associando coeficiente de aproveitamento com índice de permeabilidade do solo;
- ✓ Implantação de usos que não ofereçam riscos à qualidade da água e do lençol freático.

Para a segunda:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 195 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- ✓ Implantação de usos compatíveis com a função de estrada parque pretendida;
- ✓ Implantação de pavimentação permeável, arborização, melhoria nas calçadas, redutores de velocidade e placas de sinalização, com indicações e informações turísticas relevantes sobre locais específicos de visitação, parques, áreas de lazer e acessos aos bairros, contando com pontos de apoio nas interseções com vias estruturais e coletoras e com componentes do sistema integrado de transportes.

Primeiramente, serão apresentados o Sistema Viário Estrutural, assim como as vias a melhorar, vias a abrir e intervenções pontuais contidos no Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo.

Quadro 5.1-16: Rede Viária Estrutural Contemplada no Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

Nome	Distrito	Perímetro/Localização
Cupecê	Cidade Ademar	Av. Cupecê, da Av. Vereador João de Luca / Rua Juan de La Cruz até limite do Município
Washington Luís	Cidade Ademar	Av. Washinton Luís, da Av. Prof. Vicente Rao até Praça Dom Francisco de Sousa
Interlagos	Cidade Ademar	Av. Interlagos, da Av. Washington Luís até Av. Senador Teotônio Vilela
Yervant Kissajikian	Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajikian em toda sua extensão
Emérico Richter	Pedreira	Av. Emérico Richter em toda sua extensão
Alvarenga	Pedreira	Estrada do Alvarenga, da Av. Emérico Richter até Av. Alda
Alda	Pedreira	Av. Alda, em toda sua extensão
Brás de Abreu	Cidade Ademar	Av. Brás de Abreu em toda sua extensão
Estevão de Albuquerque	Cidade Ademar	Av. Estevão de Albuquerque em toda sua extensão
Prof. Araújo Lima	Pedreira	Av. Prof. Araújo Lima, da Estrada do Alvarenga até Rua do Guaicuri
Guaicuri	Cidade Ademar	Rua do Guaicuri, da Av. Prof. Araújo Lima até Av. Yervant Kissajikian
Prof. Cardoso de Melo Neto	Pedreira	Av. Prof. Cardoso de Melo Neto em toda sua extensão

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

No quadro abaixo estão contidas as seguintes intervenções previstas pelo PDE: uma intervenção pontual, vias a melhorar e vias a abrir.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 196 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-17: Intervenções Pontuais, Vias a Melhorar e Vias a Abrir – Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

Intervenção Pontual	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Melhoria da interligação Av. Interlagos com Av. Yervant Kissajikian	n/d	Av. Interlagos, Av. Yervant Kissajikia	2012
Vias a Melhorar	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Washington Luís	Cidade Ademar	Av. Washinton Luís, da Av. Prof. Vicente Rao até Av. Interlagos.	2012
Interlagos	Cidade Ademar	Av. Interlagos, da Av. Washington Luís até Av. Yervant Kissajikia	2012
Yervant Kissajikian	Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajikian em toda sua extensão	2012
Estevão de Albuquerque	Cidade Ademar	Av. Estevão de Albuquerque em toda sua extensão	2012
Brás de Abreu	Cidade Ademar	Av. Brás de Abreu em toda sua extensão	2012
Emérico Richter	Pedreira	Av. Emérico Richter em toda sua extensão	2012
Alvarenga	Pedreira	Estrada do Alvarenga, da Av. Emérico Richter até Av. Ald	2012
Ligação Estr. do Alvarenga / Av. Cupecê	Cidade Ademar Pedreira	R. Prof. Dantas Jr., Viela 20, R. Bento José de Moraes, Av. Eduardo Pereira Ramos, R. Prof. Carlos Decourt, R. Monsenhor Maggi, R. Peixoto de Melo Filho, R. Estampa Esportiva, Av. Gaspar de Brito, R. Ângelo Batista, R. Sassaki, R. Frederico Albuquerque	2012
Vias a Abrir	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
1	Pedreira	Ligação da Rua Miguel Yunes com Subprefeitura de Capela do Socorro (via Córrego do Olaria)	2006
2	Cidade Ademar	Trecho para continuação da Rua Carlos Facchina, no binário Yervant Kissajikian	2006
3	Cidade Ademar	Continuação da Rua Hermenegildo Martini.	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 197 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Finalizando esta sistematização prévia, os quadros abaixo elencam as localidades específicas, segundo o próprio Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar, abrangidas pelos projetos previstos no escopo de tal lei, a saber: subsistema viário estrutural, intervenções pontuais, vias coletoras, vias a melhorar, vias a abrir, ciclovias e via e caminhos de pedestres.

Quadro 5.1-18: Subsistema Viário, Intervenções Pontuais e Vias Coletoras – Plano Regional Estratégico –Subprefeitura da Cidade Ademar.

Subsistema Viário Estrutural	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Binário Yervant Kissajikian	Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajikian (N3 – PDE) e Rua Carlos Facchin	2006
Intervenções Pontuais	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Ponte (pedestres)	Cidade Ademar Pedreira	Ligação entre Av. Ângelo Cristianini e Av. Professor Araújo Lima	2012
Melhoria Interligação Av. Washington Luís e Av. Interlagos	n/d	Av. Washington Luís, Av. Interlagos	2006
Vias Coletoras	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Ligação Av. Yervant Kissajikian com Av. Cupecê	Cidade Ademar	1ª . ligação :Rua Gaspar de Brito, Rua Ângelo Batista, Rua Francisco Álvares, Rua Sassaki. 2ª Ligação: Rua Ângelo Deditis, Rua São João da Boa Vista, Rua Maria de Rohan, Rua Paraíba do Sul. 3ª ligação: Rua Dr. Rafael Parisi, Rua Eduardo Mascheroni. 4ª ligação – Travessa Bauru, Rua E. Al. Albuquerque, Praça Tito Pacheco, Av. Brás do Abreu	2006
Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Cupecê Alda	Pedreira Cidade Ademar	1ª ligação: Rua Professor Cardoso de Mello Neto(via a ser aberta), Rua Guaicuri, Av. Ângelo Cristianini 2ª ligação: Rua Prof. Dantas Júnior, Praça Coronel Raul Whitaker, Av. Augusto de Castro, Rua Bento José de Moraes, Av. Eduardo Pereira Ramos, Rua Monsenhor Maggi, Rua Peixoto de Melo Filho, Rua Maria L. de Toledo Moraes, Rua Antônio Pedro de Teixeira, Rua Estampa Esportiva, Rua Picollo, Rua João da Veiga Bueno.	2006
Vias Coletoras	Distrito	Perímetro/Localização	Meta
Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Pedreira	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande	2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 198 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Pedreira	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancinell	2006
Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Alda	Pedreira	Rua Dr. José Silvio de Camargo	2006
Ligação Av. Interlagos com Av. João de Lucca	Cidade Ademar	Rua José Neves	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Quadro 5.1-19: Vias a Melhorar e Vias a Abrir – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Vias a Melhorar	Meta
Rua Ângelo Batista	2006
Rua Sasaki	2006
Rua Ângelo Dedivitis	2006
Rua Maria Rohan	2006
Rua Paraíba do Sul	2006
Rua Dr. Rafael Parisi	2006
Rua Eduardo Mascheroni	2006
Travessa Bauru	2006
Av. Estevão de Albuquerque	2006
Rua Giuseppe Boschi	2006
Praça Tito Pacheco	2006
Vias a Melhorar	Meta
Av. Brás de Abreu	2006
Av. Ângelo Cristianini;	2006
Rua Professor Araújo Lima	2006
Rua Guaicuri.	2006
Vias a Abrir	Meta
Ligação Av. Professor Cardoso de Melo Neto e Rua Guaicuri	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 199 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-20: Ciclovia, Via e Caminho de Pedestres – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Ciclovia	Distrito	Perímetro	Meta
Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Pedreira	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande	2012
Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Pedreira	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancine	2012
Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Alda	Pedreira	Rua Dr. José Silvio de Camar	2012
Circuito Pq. Sete Campos / Pq. Aterro do Itatinga	Cidade Ademar Pedreira	Rua Prof. Cardoso de Melo Neto, rua a ser aberta, Rua Guaicu	2012
Circuito Pq. da Pedreira	Distrito Pedreira	Estr. do Alvarenga, Rua Josefina Gianinni Elias, Rua Dona Bimba, Rua Dr. José Silvio de Camargo, Rua Rust, Rua Serra, Rua Lúcia Parente, Rua Francesco Araia, Rua Oito, Rua Rodolfo Lassala Freire, Rua Aldo João Rinaldi, Rua Dr. Carlos de Resende Enout, Travessa Neuza, Rua Doze, Rua Miguel Fieta, Estrada do Alvarenga	2006
Ligação Estrada do Alvarenga e Av. Cupecê	Distrito Pedreira Cidade Ademar	Rua Ângelo Cristianini, ponte a ser instalada, Av. Prof. Araújo Lim	2012
Ligação Terminal Intermodal de Santo Amaro e Porto Fluvial	Distrito Pedreira	Av. Nossa Senhora do Sabará	2006
Estrada Parque do Alvarenga: Av. Emerico Richter, Rua do Mar Paulista, Rua do Sossego, Estrada do Alvarenga	Distrito Pedreira	Av. Emerico Richter, Rua do Mar Paulista, Rua do Sossego, Estrada do Alvarenga	2006
Rua do Mar Paulista, Rua Rodrigues de Medeiros, Estrada do Alvarenga	Distrito Pedreira	Rua do Mar Paulista, Rua Rodrigues de Medeiros, Estrada do Alvarenga	2006
Binário Yervant Kissajikian	Distrito Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajikian, Rua Domênico Aníbal, Rua Carlos Facchina, via a ser aberta, Rua Domingos Fernandes Bittencourt, Av. Gaspar de Brito	2006
Ponte ligando a Av. Ângelo Cristianini com a Av. Professor Araújo Lima	Pedreira Cidade Ademar (divisa)	Ponte ligando a Av. Ângelo Cristianini com a Av. Professor Araújo Lima	2012
Via de Pedestres	Distrito	Perímetro	Meta
Ligação Terminal Intermodal de Santo Amaro e Porto Fluvial	Distrito Pedreira	Av. Nossa Senhora do Saba	2006
Caminho de Pedestres	Distrito	Perímetro	Meta
Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Distrito Pedreira	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 200 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Distrito Pedreira	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancine	2012
Parque Mar Paulista	Distrito Pedreira	Rua do Mar Paulista	2006
Circuito do Pq. Sete Campos / Pq. Aterro do Itatinga: Rua Prof. Cardoso de Melo Neto, rua a ser aberta, Rua Guaicuri	Pedreira Cidade Ademar	Rua Prof. Cardoso de Melo Neto, rua a ser aberta, Rua Guaicuri	2012
Circuito Pq. da Pedreira	Distrito Pedreira	Estrada do Alvarenga, Rua Josefina Gianinni Elias, Rua Dona Bimba, Rua Dr. José Silvio de Camargo, Rua Rust, Rua Serra, Rua Lúcia Parente, Rua Francesco Araia, Rua Oito, Rua Rodolfo Lassala Freire, Rua Aldo João Rinaldi, Rua Dr. Carlos de Resende Enout, Travessa Neuza, Rua Doze, Rua Miguel Fleita, Estrada do Alvarenga	2006
Ponte ligando a Av. Ângelo Cristianini com a Av. Professor Araújo Lima	Pedreira Cidade Ademar	Ponte ligando a Av. Ângelo Cristianini com a Av. Professor Araújo Lim	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

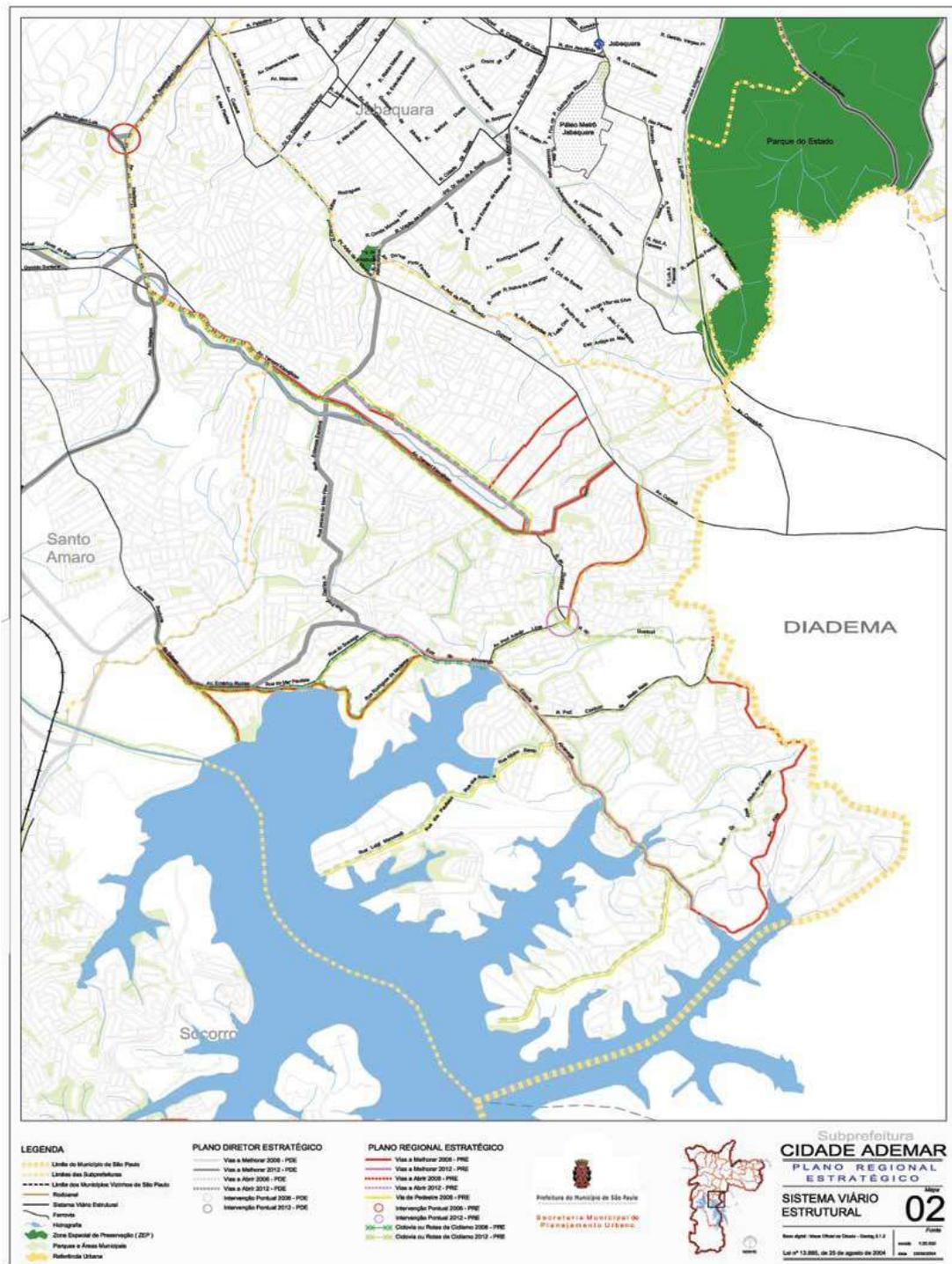


Figura 5.1-14: Rede Viária Estrutural – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 202 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O PRE da Cidade Ademar, em seu artigo vigésimo, estabelece objetivos gerais para as centralidades polares e lineares existentes no território da subprefeitura, prevendo a consolidação das mesmas e o incentivo ao seu desenvolvimento:

- ✓ Estímulo ao desenvolvimento das atividades comerciais e de prestação de serviços de âmbito local, gerando negócios e empregos.
- ✓ Requalificação dos espaços urbanos em que estão inseridas as centralidades.
- ✓ Estímulo ao desenvolvimento econômico regional, aumentando as possibilidades de ampliação do número de equipamentos públicos.
- ✓ Implementação da qualidade dos espaços de uso público por meio do redesenho e alargamento das calçadas de pedestres com tratamento paisagístico.

Quadro 5.1-21: Centralidades Lineares– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Centralidades Lineares	Distrito
Avenida Cupecê	Cidade Ademar
Avenida Yervant Kissajikian	Cidade Ademar
Avenida Nossa Senhora do Sabará / Porto Fluvial: trecho final da avenida Nossa Senhora do Sabará, no lado oposto ao da Usina Piratininga, estendendo-se até as margens da represa do Rio Jurubatuba (Represa Billings)	Pedreira
Avenida Interlagos e avenida Washington Luís	Cidade Ademar
Rua José Neves	Cidade Ademar

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Quadro 5.1-22: Centralidades Polares– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Centralidades Polares	Distrito
Vila Império	Cidade Ademar
Cidade Ademar	Cidade Ademar
Pedreira	Pedreira
Jardim Míriam	Cidade Ademar
São Francisco	Pedreira
Eldorado	Pedreira

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 203 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

No que concerne ao estabelecimento de zonas de centralidade, estas são definidas no artigo trigésimo do PRE de Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 204 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Quadro 5.1-23: Zonas de Centralidade Linear e Polar– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Zona de Uso	Nome	Distrito	Perímetro
ZONA DE CENTRALIDADE LINEAR	Av. Emerico Richter/ Estrada de Alvarenga	n/d	Entre Avenida Nossa Senhora do Sabará e praça Acuri.
	Av. Nossa Senhora do Sabará	n/d	Entre pontilhão sobre córrego Olaria na divisa das Subprefeituras de Cidade Ademar e Santo Amaro até represa Billings – Porto Fluvial
	Av. Washington Luís	n/d	Entre Avenida Vereador João de Luca e Praça Ministro Pedro Chaves
	Av. Interlagos	n/d	Entre Praça Ministro Pedro Chaves e Avenida Yervant Kissajikian
	Rua José Neves	n/d	Entre Avenida Interlagos e Rua José Antônio Martins.
	Ver. João de Luca	Jardim Prudência	Confluência da Rua Gentil Leite Martins com Praça Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, segue pela Avenida Vereador João de Luca, Rua Padre Bento Ibañez, segmento 1-2, Rua Sebastião Andrade Bonam, Rua Antônio da Costa Pimentel, Rua Dr. Djalma Pinheiro Franco, Rua Antônio Pagano, Rua Maria Cuofono Salzano, Rua João Noel Von Sonneleithner, Rua João Elias Calache, Avenida Cupecê, Rua Luiz Carlos Paraná, Rua José Maria Gonzáles, Rua João Gomes Batista, Rua Antônio Gil, Rua Dario da Silva, Rua Osmar Fregona, Rua Antônio Gil, Rua Imã, Rua José Neves, Avenida Cupecê, Rua das Flechas, Rua Dr. Gentil Leite Martins, até o ponto inicial.
ZONA DE CENTRALIDADE POLAR	Cupecê	Jardim Olinda	Confluência da Avenida Cupecê com Rua do Arcipreste, segue pela Rua do Arcipreste, Rua Guilherme Gama, Avenida Cupecê, até o ponto inicial
	Pedreira	Pedreira	Confluência da Estrada do Alvarenga com Rua Prof. Dantas Jr., segue pela Rua Prof. Dantas Jr., segmento 1-2, Rua Felício Roscito, Rua Vicente de Paulo da Silva, Estrada do Alvarenga, até o ponto inicial

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 205 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Uso	Nome	Distrito	Perímetro
ZONA DE CENTRALIDADE POLAR	Ver. João de Luca	Jardim Prudência	Confluência da Rua Gentil Leite Martins com Praça Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, segue pela Avenida Vereador João de Luca, Rua Padre Bento Ibañez, segmento 1-2, Rua Sebastião Andrade Bonam, Rua Antônio da Costa Pimentel, Rua Dr. Djalma Pinheiro Franco, Rua Antônio Pagano, Rua Maria Cuofono Salzano, Rua João Noel Von Sonneleithner, Rua João Elias Calache, Avenida Cupecê, Rua Luiz Carlos Paraná, Rua José Maria Gonzáles, Rua João Gomes Batista, Rua Antônio Gil, Rua Dario da Silva, Rua Osmar Fregona, Rua Antônio Gil, Rua Imã, Rua José Neves, Avenida Cupecê, Rua das Flechas, Rua Dr. Gentil Leite Martins, até o ponto inicial
	Cupecê	Jardim Cidália	Confluência da Rua Damásio Rodrigues Gomes com Rua João Gomes Batista, segue pela Rua João Gomes Batista, Rua Domênico Palma, Travessa Rosângela, Rua Damásio Rodrigues Gomes, até o ponto inicial.
	Cupecê	Casa Palma	Confluência da Rua Horácio Alves da Costa com Avenida Cupecê, segue pela Avenida Cupecê, Rua Rubens Facchini, Rua Venceslau de Moraes, Avenida Dulce Carneiro, Avenida Manuel Augusto de Alvarenga, Rua Artur Andrade, Rua João Luís de Campos, Avenida Marari, Travessa Grande Madrugada, Rua Horácio Alves da Costa, até o ponto inicial
	Cupecê	Parque do Nabuco	Confluência da Rua Frederico Albuquerque com Rua Ranulfo Prata, segue pela Rua Ranulfo Prata, Rua Victória Simões, Avenida Cupecê, Rua Frederico Albuquerque, até o ponto inicial
	Cupecê	Saturnino de Pinho	Confluência da Rua Eduardo de Sá com Rua Cícero de Pinho, segue pela Rua Cícero de Pinho, segmento 1-2, Rua Anália Maria de Jesus, Avenida Cupecê, Rua Eduardo de Sá, até o ponto inicial
	Cupecê	Cidade Ademar	Confluência da Rua Profª. Maria Bittencourt Petit com Avenida Cupecê, segue pela Avenida Cupecê, Rua Delfino Facchina, Rua Carlo Formes, Rua Públio Pimentel, Travessa Casa Nobre, Rua Henrique da Mota, Rua Barão de Caxias, Rua Prof. Nicolau Maria Rossetti, Rua Prof. Álvaro Guimarães, Rua Prof. Moacir Eik Álvaro, Travessa D. João VI, Rua Profª. Maria Bittencourt Petit, até o ponto inicial.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 206 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Uso	Nome	Distrito	Perímetro
	Cupecê	Americanópolis	Confluência da Rua Belém do Pará com Avenida Cupecê, segue pela Avenida Cupecê, Rua Marco Gagliano, Rua Eva Osten, Rua Paraíba do Sul, Rua Ernesto Van Dyck, Rua Belém do Pará, até o ponto inicial
ZONA DE CENTRALIDADE POLAR	Cupecê	Patrimonial	Confluência da Avenida Santo Afonso com Avenida Cupecê, segue pela Avenida Cupecê, Rua Giulio Neri, Rua Santo Cruz do Rio Pardo, Avenida Santo Afonso, até o ponto inicial
	Av. Yervant Kissajikian	Cidade Ademar	Confluência da Rua Comendador Michel Scaff com Rua Domingos Fernandez Bittencourt, segue pela Rua Domingos Fernandez Bittencourt, segmento 1-2, segmento 2-3, Rua Taquarandi, Rua Marcos Álvares, Rua Miguel de Farias, Rua Augusto Roy, segmento 4-5, Rua José Eid Maluf, Rua Pastor Rubens Lopes, Rua Desembargador Luís Olavo Ferreira Prado, Rua Virgílio Gonçalves Leite, Avenida, segmento 6-7, segmento 7-8, Rua Dom Frederico Costa, segmento 9-10, Rua Martins Rocha, Rua Pedro Gonçalves Meira, Rua Americanópolis, segmento 11-12, Rua Ernesto Nicolini, segmento 12-13, Travessa Tarde no Recife, Rua Desembargador Olavo Ferreira Prado, Rua Cláudio Múzio, Rua Profª Maria Iole Carmona, Rua Blanche Marchesi, segmento 13-14, Rua O Estado de São Paulo, Rua Folha da Noite, Rua Estampa Esportiva, Travessa Marco Cavazzone, segmento 15-16, Rua Hermenegildo Martini, Av. Yervant Kissajikian, Rua Caetano Mero, Avenida Celso dos Santos, Rua Comendador Michel Scaff, até o ponto inicial
	Cidade Ademar	Cidade Ademar	Confluência da Rua Luis Carlos Paraná com Avenida Cupecê, segue pela Avenida Cupecê, Rua Santo, Rua Santo Agnelo, Rua Tomasina, Avenida Vereador João de Luca, Av. Cupecê, Rua João Gomes Batista, Rua José Maria Gonzales, Rua Luis Carlos Paraná, até o ponto inicial.
	Vila Império	n/d	Confluência da Rua Victória Simões com Rua Ranulfo Prata, segue pela Rua Ranulfo Prata, Rua Eduardo de Sá, Avenida Cupecê, Rua Profª. Maria Bittencourt Petit, Travessa Dom João VI, Rua Prof. Paulo Mangabeira Albernaz, Rua Poética Musical, Rua Sargento-Mór Carvalho, Rua Dez de Julho, Praça Bento Francisco de Moraes, Rua Dez de Julho, Rua Sassaki, Avenida Cupecê, Rua Victória Simões, até o ponto inicial.

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 207 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Assim como o Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Santo Amaro, O PRE da Cidade Ademar revoga as ZEIS estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo para tal localidade. As novas descrições perimétricas estão contidas no anexo 04 B da presente lei, demonstrando a existência de 28 ZEIS: 26 ZEIS 1 e 2 ZEIS 4.

Cabe aqui salientar a postulação de diretrizes gerais para as ZEIS que se localizam em Áreas de Preservação Ambiental e em Áreas de Preservação Permanente, devendo as mesmas obedecer à legislação ambiental específica:

- ✓ Adoção de critérios ambientais compatíveis com as demandas da população;
- ✓ Promoção da requalificação das áreas de ZEIS, transferindo a população residente para outras áreas compatíveis com o uso residencial;
- ✓ Estímulo à ocupação de padrão vertical das ZEIS para absorver as demandas de outras áreas liberadas devido a situações de risco, de ocupação irregular, e de comprometimento do sistema hídrico e da cobertura vegetal;
- ✓ Promoção de melhor aproveitamento e racionalidade da infraestrutura a ser implementada, incluindo rede viária, sistema de transporte e, sobretudo, os equipamentos públicos de atendimento à saúde, à educação, à cultura, além do comércio e dos serviços locais;
- ✓ Promoção do adensamento com qualidade urbana e ambiental, incorporando novas oportunidades de trabalho, como incubadoras de empresas geradoras de postos de trabalho;
- ✓ Criação de unidades autônomas com identidade própria e peculiar pela situação geográfica e ambiental.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 209 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em relação às áreas verdes, o PRE da subprefeitura da Cidade Ademar mantém os parques, parques lineares e caminhos verdes delimitados pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, conforme demonstra o quadro abaixo:

Quadro 5.1-24: Parques Lineares, Parques e Caminhos Verdes – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

Parques, Parques Lineares e Caminhos Verdes	Distrito	Perímetro	Meta
Parque do Aterro Itatinga	Pedreira	Região do aterro de Itatinga	2006
Parque Linear Córrego Pedreiras	Pedreira	Ao longo da faixa de APP do córrego de mesmo nome	2012
Caminho Verde Córrego do Zavuvus	Cidade Ademar	Córrego Zavuvus	2006
Caminho Verde Av. Nossa Senhora do Sabará	Pedreira	Av. Nossa Senhora do Sabará	2006
Caminho Verde Córrego do Cordeiro	Cidade Ademar	Córrego do Cordeiro	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

Além da manutenção de tais proposições, o PRE estabelece a criação de outros parques, parques lineares, e também políticas de recuperação de áreas verdes e degradadas nos territórios pertencentes à subprefeitura da Cidade Ademar.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 210 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-25: Parques Lineares e Parques– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Parques e Parques Lineares	Nome	Distrito	Diretrizes	Perímetro	Meta
PARQUES	Parque Mar Paulista (fase 1)	Pedreira	<ul style="list-style-type: none"> - Utilização das instalações para abrigar as futuras atividades da Universidade do Meio Ambiente - Implantação de Centro de Pesquisa - Desenvolvimento de cursos profissionalizantes - Recuperação da vegetação remanescente,prevendo o plantio de novas espécies para a recomposição 	Faixa de 150 metros ao longo das margens da Represa do Rio Jurubatuba Represa Billings), desde o Canal do Rio Jurubatuba até a Rua Rodrigues de Medeiros	2006
	Parque Mar Paulista (fase 2)		<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de porto fluvial nas margens do Rio Jurubatuba (Represa Billings): alternativa de deslocamento para as populações das margens da represa 	Faixa de 150 metros ao longo da Represa do Rio Jurubatuba (Represa Billings), desde a Rua Rodrigues de Medeiros até a Estrada do Alvarenga com a Av. Antônio Vieira Marcondes	
	Parque Sete Campos	Pedreira	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção de gestões junto aos órgãos municipais e estaduais para obter o domínio da área - Arborização, requalificação dos equipamentos existentes e incremento do parque com novos equipamentos de lazer, integrando-o ao Parque do Aterro do Itatinga, transformando o conjunto numa opção de lazer para a população local e regional 	Compreendida entre as margens da Represa Billings, as zonas AD ZEPAM/01, (Rua Bento José), AD ZMp/07, (Av. Antônio Vieira Marcondes), parte da AD ZMp/08, limite com a AD ZEPAM/05, (aterro de Itatinga), limite da AD ZMp/06, limite da AD ZMp/02 e da AD ZCPp/03	2006

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 211 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Parques e Parques Lineares	Nome	Distrito	Diretrizes	Perímetro	Meta
PARQUES	Parque da Pedreira	Pedreira	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção de gestões junto aos órgãos competentes para obter o domínio da área para implantação do aterro ATT – Área de Transbordo e Triagem de Resíduos da Construção Civil - Promoção da recuperação ambiental da área da pedreira, atualmente desativada, como atividade mineraria - Promoção da requalificação e do tratamento com cobertura vegetal adequados ao projeto do parque e às opções de lazer e de cultura para o local 	Compreendida entre as margens da Represa Billings e as zonas AD ZMp/06 e AD ZMp/03, limitrofe com a AD ZEPAM/03 na Estrada do Alvarenga, excluindo-se a área correspondente a AD ZMp/05, que se encontra dentro de seus limites territoriais.	2006
	Parque Bandeirantes	Pedreira	<ul style="list-style-type: none"> - Constituir-se em uma extensão da APP (Área de Preservação Permanente) da represa Billings e em um espaço de transição entre as áreas destinadas as ZEIS e a represa - Proteção da vegetação existente que se encontra em estágio inicial de regeneração - Promoção de atividades de lazer e recreação à população local 	Compreendida entre as margens da Represa Billings e as zonas AD ZMp/02 (Rua Manoel Gutierrez Nagera, Rua David Perez, Av. das Garoupas)	2006
	Parque Apurá		Compreendida entre as margens da Represa Billings e a zona AD ZMp – 02 (rua da Independência, limite da ZEIS 4 – SO23, Estrada do Alvarenga)		

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 212 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Parques e Parques Lineares	Nome	Distrito	Diretrizes	Perímetro	Meta
PARQUES LINEARES	Parque Linear Zavurus	Cidade Ademar	<ul style="list-style-type: none"> - Integração do caminho verde proposto no PDE ao projeto do parque linear - Recuperação e requalificação das margens do córrego Zavuvus por meio de cobertura vegetal apropriada - Implantação de travessias de pedestres para acesso aos fundos dos lotes que o margeiam 	Ao longo do Córrego Zavuvus, iniciando-se junto à Linha de Transmissão, entre as Ruas Carlos Facchina e Tufi Mattar, até a Rua Rio Preto seguindo o limite do rio	2006
PARQUES LINEARES	Parque Linear Porto Fluvial	Pedreira	<ul style="list-style-type: none"> - Integração do limite sul do parque com o Parque Mar Paulista e o norte com o Parque Jurubatuba - Recuperação e proteção do sistema hídrico estrutural formado por essa parcela da margem direita da represa Billings, canal do rio Jurubatuba, até o rio Pinheiros 	Faixa de 20 metros ao longo da divisa do terreno da Usina Piratininga	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

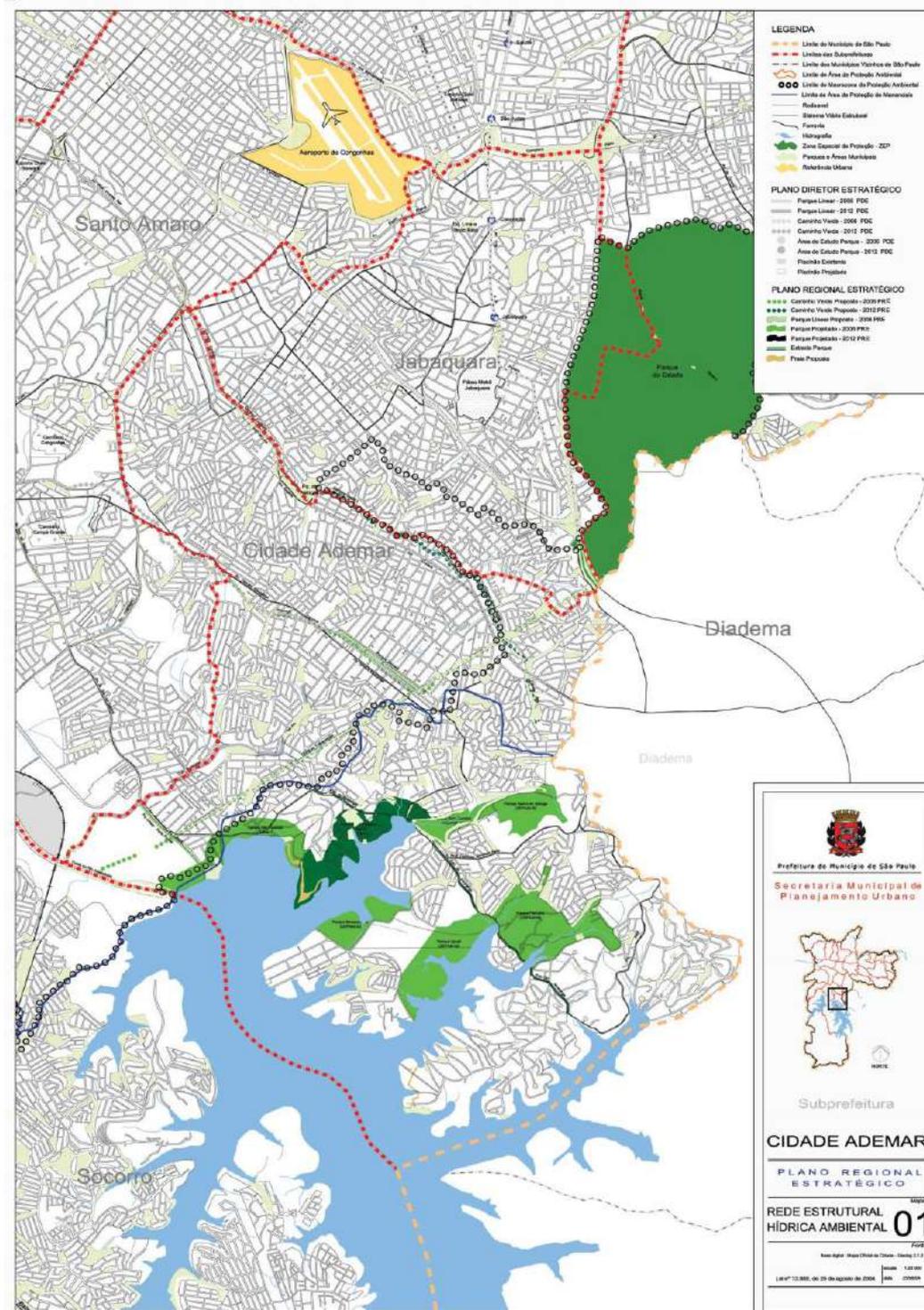


Figura 5.1-16: Rede Estrutural Hídrica Ambiental – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 214 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em relação às AIU, estas contemplam boa parte das áreas elucidadas nos seguintes pontos:

- ✓ Parques, Parques Lineares e Áreas Verdes;
- ✓ Vias Estruturais;
- ✓ Rede Viária Estrutural;
- ✓ Rede Coletora;
- ✓ Ciclovia;
- ✓ Vias de Pedestre;
- ✓ Vias de Transporte Público;
- ✓ Centralidades Polares e Lineares;
- ✓ Outros.

A sistematização completa de todas as Áreas de Intervenção Urbana contidas no PRE está contida no quadro abaixo:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 215 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-26: Áreas de Intervenção Urbana – Subprefeitura da Cidade Ademar.

AIU	Nome	Perímetro	Meta
ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA ESPECÍFICA (PARQUES E ÁREAS VERDES)	Parque Mar Paulista	Faixa de 150 metros ao longo das margens da represa do Rio Jurubatuba (Represa Billings), desde o canal do Rio Jurubatuba até a Rua Rodrigues de Medeiros. Propõe-se que continue nesta faixa de 150 metros até a Estrada do Alvarenga com a Av. Antônio V Marcondes, unindo-se à ZEPAM Parque Bandeirantes	Fase 1 - 2006 Fase 2 - 2012
	Parque Sete Campos	Entre as margens da Represa Billings, as zonas AD ZEPAM/01, (Rua Bento José), AD ZMp/07, (Av. Antônio Vieira Marcondes), parte da AD ZMp/08, limite com a AD ZEPAM/05, (aterro de Itatinga), limite da AD ZMp/06, limite da AD ZMp/02 e da AD ZCPp/03	2006
	Parque da Pedreira	Entre as margens da Represa Billings e as zonas AD ZMp/06 e AD ZMp/03, limitrofe com a AD ZEPAM/03 na Estrada do Alvarenga, excluindo-se a área correspondente a AD ZMp/05, que se encontra dentro de seus limites territoriais.	2006
	Parque Linear do Zavuvus	Ao longo do Córrego Zavuvus, iniciando-se junto à Linha de Transmissão, entre as Ruas Carlos Facchina e Tufi Mattar, até a Rua Rio Preto, seguindo o limite do rio	2006
	Parque Linear Porto Fluvial	Faixa de 20 metros ao longo da divisa do terreno da Usina Piratininga.	2006
	Parque Aterro do Itatinga	Região do aterro de Itatinga, estando compreendida entre as zonas AD ZMp/08 e AD ZMp/06, nos limites da ZEIS 1- SO 77 e ZEIS 4 - SO 22, limitrofe também com a AD ZEPAM/04.	2006
	Parque Linear Córrego Pedreiras	Ao longo da faixa de APP do córrego do mesmo nome	2012
ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA ESPECÍFICA	Caminho Verde Córrego do Cordeiro	Ao longo da faixa de APP do córrego do mesmo nome, no canteiro central da Av. Cupecê	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 216 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

(PARQUES E ÁREAS VERDES)	Caminho Verde Zavuvus	Ao longo da faixa de APP do córrego do mesmo nome	2006
ÁREA de INTERVENÇÃO URBANA PARA VIAS ESTRUTURAIS	Trecho para continuação da Av. Yervant Kissajikian	Av. Yervant Kissajikian desde o cruzamento com a Rua Jornal do Comércio, até as proximidades do cruzamento com a Rua Dr. José de Barros Filho.	2006
	Trecho para ligar a Av. Professor Cardoso de Melo Neto e Av. Guaicuri	Cruzamento da Rua Guaicuri com a Rua José Zara, cruza o lote em direção ao entroncamento da Rua Prof. Cardoso de Melo Neto e Rua Vicent F Celestino, considerando-se até 20 metros do eixo resultante dos cruzamentos acima.	2006
	Continuação da Rua Hermenegildo Martini	Cruzamento da divisa da Subprefeitura de Cidade Ademar com Santo Amaro, onde passa o Córrego Zavuvus, segue sobre o leito deste até cruzar com a Rua Estanislau Moniusko, seguindo até a Av. Yervant Kissajikian, considerando-se até 20 metros deste eixo	2006
	23 de Maio	Avenida Washington Luis esquina com a Avenida Vereador João de Luca e segue pela Avenida Vereador João de Luca, Rua Abatira, Rua Doutor Gentil Leite Martins, Rua das Carpas, Rua Takeo Yoshimura, Av. Washington Luis, Rua Sincorá, Rua Líbero Ripoli, Rua Manguaba, Rua Nilo Torres, Rua São Baaventura, Rua Manuel Alonso Medina, Rua José Neves, Rua Juca de Azevedo, Rua Antônio Fogal, Rua Samuel Endler, Rua Manuel Murguia, Rua Rubem de Souza, Rua Darabi, Rua Rubem de Souza, Rua Leônidas, Rua Honorinda Josefa da Silva, Rua Sebastopol, Avenida Yervant Kissajikian, Avenida Interlagos, Avenida Washington Luis até o ponto inicial	n/d
ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA PARA REQUALIFICAÇÃO CULTURAL	Polo Cultural do Sacolão	Polo Cultural do Sacolão	n/d
REDE VIÁRIA ESTRUTURAL	Avenida Cupecê	Toda sua extensão dentro da Subprefeitura de Cidade Ademar	2006
	Proposta de Sistema Viário em binário entre a Av. Yervant Kissajikian e a Rua Carlos Facchina	Cruzamento da Rua Gaspar de Brito com a Av. Yervant Kissajikian, Rua Gaspar de Brito, Rua Domingos Fernandes Bittencourt, via a abrir, Rua Paulo Cândido J Viana, Rua Carlos Facchina, Rua Domênico Aníbal, Av. Yervant Kissajikian, até o ponto inicial	2006



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 217 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

	Estrada do Alvarenga	- Trecho 01 Da Rua Emerico Richter até o cruzamento com a Rua Prof. Araújo Lima. - Trecho 02: Do cruzamento com a Rua Prof. Araújo Lima até o cruzamento com a Rua Vicente Strichalsky. Trecho 03: Do cruzamento com a Rua Vicente Strichalsky até a Estrada da Água Santa.	2012
REDE VIÁRIA LOCAL (COLETORAS)	Ligação Av. Yervant Kissajikian com Av. Cupecê	- 1ª ligação: Rua Gaspar de Brito, Rua Ângelo Batista, Rua Francisco Álvares, Rua Sasaki - 2ª ligação: Rua Ângelo Dedivitis, Rua São João da Boa Vista, Rua Maria de Rohan, Rua Paraíba do Sul - 3ª ligação: Rua Dr. Rafael Parisi, Rua Eduardo Mascheroni - 4ª ligação: Travessa Bauru, Rua E. Al. Albuquerque, Praça Tito Pacheco, Av. Brás do Abreu	2006
	Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Cupecê	- 1ª ligação: Rua Professor Cardoso de Mello Neto, via a ser aberta, Rua Guaicuri, Av. Ângelo Cristianini - 2ª ligação: Rua Prof. Dantas Júnior, Praça Coronel Raul Whitaker, Av. Augusto de Castro, Rua Bento José de Moraes, Av. Eduardo Pereira Ramos, Rua Monsenhor Maggi, Rua Peixoto de Melo Filho, Rua Maria L. de Toledo Moraes, Rua Antônio Pedro de Teixeira, Rua Estampa Esportiva, Rua Picollo, Rua João da Veiga Bueno, Av. Gaspar de Brito, Rua Ângelo Batista, Rua Francisco Álvares, Rua Sasaki	2006
	Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande	2006
	Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancinelli	2006
REDE VIÁRIA LOCAL	Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Alda	Rua Dr. José Silvio de Camargo.	2006



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 218 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

(COLETORAS)	Ligação Av. Interlagos com Av. João de Luca	Rua José Neves	2006
CICLOVIAS	Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande	2012
	Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancinelli.	2012
	Ligação Estrada do Alvarenga com Av. Alda	Rua Dr. José Silvio de Camargo	2012
	Circuito Parque do Itatinga	Rua Professor Cardoso de Melo Neto, Rua nova a ser aberta, Rua Guaicuri	2012
	Circuito Parque da Pedreira	Estr. do Alvarenga, Rua Josefina Gianinni Elias, Rua Dona Bimba, Rua Dr. José Silvio de Camargo, Rua Rust, Rua Serra, Rua Lúcia Parente, Rua Francesco Araia, Rua Oito, Rua Rodolfo Lassala Freire, Rua Aldo João Rinaldi, Rua Dr. Carlos de Resende Enout, Travessa Neuza, Rua Doze, Rua Miguel Fieta, Estrada do Alvarenga	2006
	Ligação Estrada do Alvarenga e Av. Cupecê	Rua Ângelo Cristianini, ponte a ser instalada, Av. Professor Araújo Lima	2012
	Ligação Terminal Intermodal de Santo Amaro e Porto Fluvial	Trecho final da Av. Nossa Senhora do Sabará	2006
	Estrada Parque do Alvarenga	Av. Emerico Richter, Rua do Mar Paulista, Rua do Sossego, Estrada do Alvarenga	2006
	Rua do Mar Paulista, Rua Rodrigues de Medeiros, Estrada do Alvarenga	Rua do Mar Paulista, Rua Rodrigues de Medeiros, Estrada do Alvarenga.	2006
	Binário Yervant Kissajikian	Av. Yervant Kissajikian, Rua Domenico Aníbal, Rua Carlos Facchina, via a ser aberta, Rua Domingos Fernandes Bittencourt, Av. Gaspar de Brito	2006
CICLOVIAS	Ponte ligando a Av. Ângelo Cristianini com a Av. Professor Araújo Lima	n/d	2012

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 219 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

VIAS DE PEDESTRES	Ligação Terminal Intermodal de Santo Amaro e Porto Fluvial	Av. Nossa Senhora do Sabará	n/d
	Ligação Estrada do Alvarenga com Bairro Sete Praias	Av. Professor Camilo Ashcár, Av. Praia Grande.	n/d
	Ligação Estrada do Alvarenga com Parque Bandeirantes	Rua Davide Perez, Rua Luigi Mancinelli.	n/d
MELHORAMENTOS NO SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE	Rua Ângelo Batista, Rua Sasaki, Rua Ângelo Dedititis, Rua Maria Rohan, Rua Paraíba do Sul, Rua Dr. Rafael Parisi, Rua Eduardo Mascheroni, Travessa Bauru, Rua E. Al. Albuquerque, Praça Tito Pacheco, Av. Brás do Abreu, Rua Professor Araújo Lima, Av. Ângelo Cristianini, Rua Guaicuri	Coincide com o perímetro das respectivas ruas.	2006
VIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MASSA	Traçado Estrutural para Ônibus – Vias Estruturais	Estrada do Alvarenga; Av. Yervant Kissajikian; Av. Washington Luís; Av. Interlagos; Av. Cupecê	2006
	Traçado Estrutural para Ônibus – Vias Coletoras	Rua José Neves, Rua Sasaki, Rua Ângelo Batista, Av. Gaspar de Brito, Rua Estampa Esportiva, Rua Peixoto de Melo Filho, Rua Monsenhor Maggi, Rua Professor Carlos Decourt, Rua Bento José de Moraes, Rua Professor Dantas Júnior, Rua Ângelo Dedititis, Rua Maria Rohan, Rua Paraíba do Sul, Rua Dr. Rafael Parisi, Rua Eduardo Mascheroni, Rua Ângelo Cristianini, Rua Guaicuri, Rua Professor Cardoso de Melo Neto	2006
	Porto Fluvial	Faixa de 20 metros ao longo da divisa do terreno da Usina Piratininga	2006
ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA EM	Pedreira	Coincidente com a descrição perimétrica das respectivas Zonas de Centralidade Polar	2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 220 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

CENTRALIDADES POLARES EXISTENTES E A DESENVOLVER	Ver. João de Luca Av. Cupecê		2006 2006
ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA EM CENTRALIDADES POLARES EXISTENTES E A DESENVOLVER	Cupecê – Jardim Cidália	Coincidente com a descrição perimétrica das respectivas Zonas de Centralidade Polar	2006
	Cupecê – Casa Palma		2006
	Cupecê – Parque do Nabuco		2006
	Cupecê – Saturnino de Pinho		2006
	Cupecê – Cidade Ademar		2006
	Cupecê – Americanópolis		2006
	Cupecê – Patrimonial		2006
	Av. Yervant Kissajikia		2012
	Cidade Ademar		2006
	Vila Império		2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 221 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA EM CENTRALIDADES LINEARES EXISTENTES E A DESENVOLVER	Av. Nossa Senhora do Sabará	Coincidente com a descrição perimétrica das respectivas Zonas de Centralidade Linear.	2006
	Av. Emerico Richter-Estrada do Alvarenga		2006
	Av. Washington Luís		2006
	Av. Interlagos		2006
	Rua José Neves		2006
PROJETO DE INTERVENÇÃO ESTRATÉGICA	Terminal Pedreira de Rede Integrada de Transportes Coletivos (Decreto 42.906/2003) Pedreira	Parque Sete Campos	2006
	Terminal Porto Fluvial – Pedreira	Final da Av. Nossa Senhora do Sabará, junto ao Parque Mar Paulista	2006
PROJETO DE INTERVENÇÃO ESTRATÉGICA	Binário Yervant Kissajikian – Cidade Ademar	Av. Yervant Kissajikian, Rua Conrado C Brant, Rua Com. M Sacfi, Rua Domingos Fernadez Bittencourt, cruza lote até a Rua O Estado de São Paulo até a Rua Duarte Galvão, Rua O Estado de São Paulo, Rua Marcos Álvares, Rua Augusto Roy, Rua José Eid Maluf, Rua Pastor Rubens Lopes, Rua Desembargador Luís Olavo Ferreira Prado, Rua Virgílio C Leite, Av. Santo Afonso, Av. Yervant Kissajikian, Rua Domênico Aníbal, Rua Padre Souza, Rua Clotilde Martins Rocha, Rua Pedro Gonçalves Meira, Rua Americanópolis, Travessa Recife, Rua Professora Iole Maria Carmona, Rua Blanche Marchesi, Rua O Estado de São Paulo, Rua Folha da Noite, Rua Estampa Esportiva, Travessa Marco Cavazzone, cruza sobre o córrego, Rua Hermenegildo Martini, Av. Yervant Kissajikian.	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Cidade Ademar.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

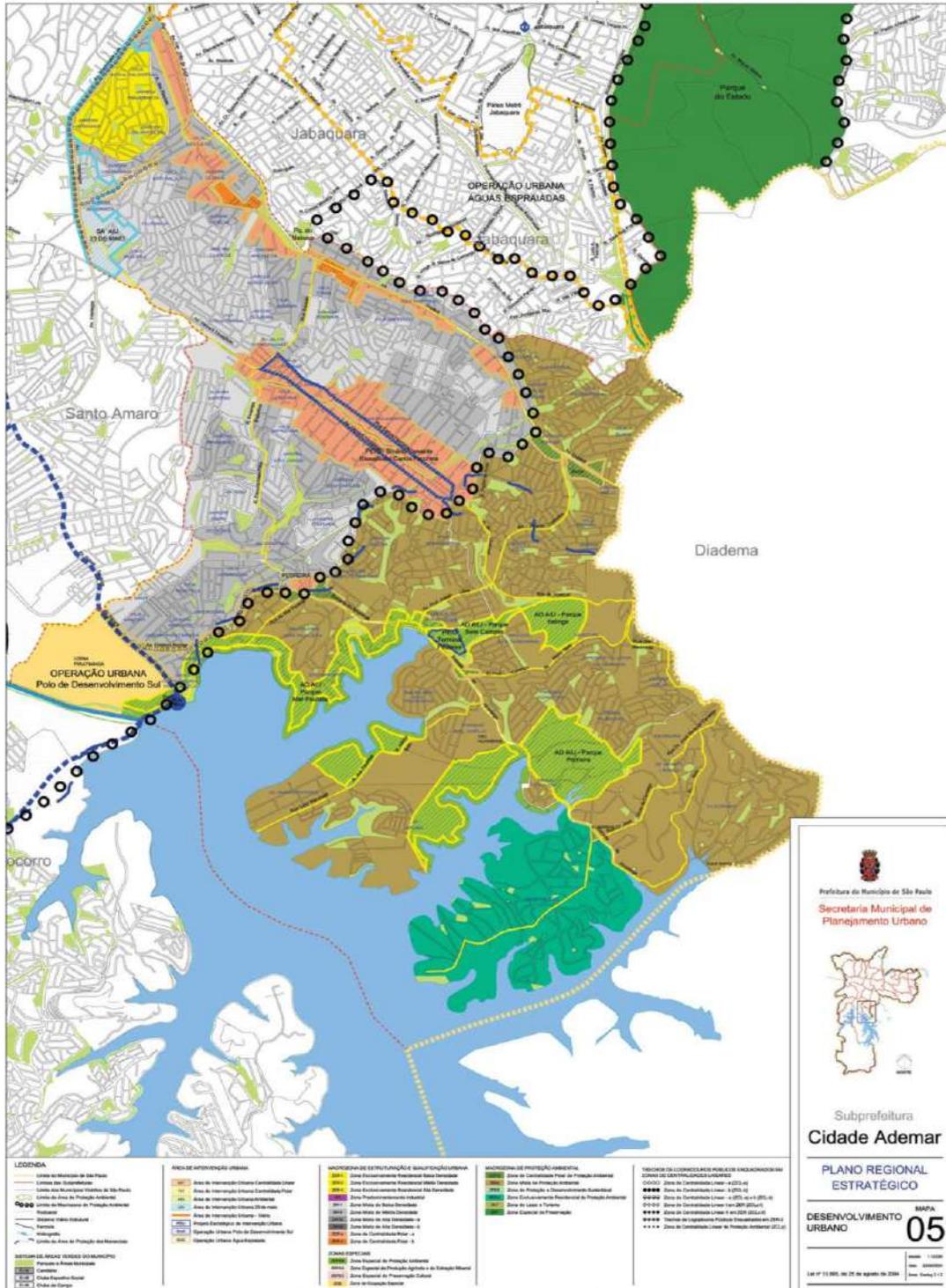


Figura 5.1-17: Desenvolvimento Urbano – Subprefeitura da Cidade Ademar.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 223 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Plano Estratégico Regional da Subprefeitura de Parelheiros

No escopo da lei que dispõe sobre o PRE da Subprefeitura de Parelheiros estão previstos para sua rede estrutural de transporte público, entre outros, dois Terminais Intermodais, duas Estações de Transferência, além de Corredor Metropolitano (EMTU), Passa Rápido e Programa Via Livre, conforme demonstra o Quadro 5.1-26:

Quadro 5.1-27: Rede Estrutural de Transporte Público – Subprefeitura de Parelheiros.

Tipo	Descrição	Meta
Estação de Transferência	Av. Senador Teotônio Vilela com Av. Paulo Guilguer Reimberg	2006
Estação de Transferência	n/d	2012
Terminal Intermodal	n/d	2006
Terminal Intermodal	n/d	2012
Estação de Metrô	n/d	2012
Terminal Rodoviário	n/d	2006
Terminal Rodoviário	n/d	2012
Estação CPTM	n/d	2006
Estação CPTM	n/d	2012
Corredor Metropolitano (EMTU)	n/d	2012
Passa Rápido	n/d	2006
Passa Rápido	n/d	2012
Programa Via Livre	n/d	2006
Programa Via Livre	n/d	2012

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Parelheiros.

As descrições da maioria das vias referentes a cada ponto não estão contidas nos arquivos consultados, de modo que a identificação das mesmas pode ser feita pela observação do mapa 03 do PRE.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 225 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---------------------------------------	--

Em relação à Rede Viária Estrutural e Coletora, o PRE dispõe sobre as seguintes intervenções:

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 226 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-28: Rede Viária Estrutural e Coletora – Subprefeitura de Parelheiros.

Intervenção	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Melhoria da Estrada de Parelheiros	Parelheiros	- Melhoramento de via estrutural existente de nível 3, sendo o principal acesso à região. - Interface com a Subprefeitura Capela do Socorro.	Estrada de Parelheiros, desde a Praça do Trabalhador até o Largo de Parelheiros	2003
Melhoria da Estrada da Colônia	Parelheiros	- Elaboração de projeto viário estrutural de nível 3 ao longo das margens do Ribeirão Colônia, tendo por princípio o cuidado nas travessias de cursos d'água em trechos da planície aluvial. - Importante ligação da Centralidade existente de Parelheiros com a nova Centralidade da Colônia, estabelecendo a ligação de bairros importantes e já adensados	Estrada da Colônia, entre o Centro de Parelheiros e o Centro da Colônia	2006
Melhoria da Estrada Engenheiro Marsilac	Parelheiros Marsilac	- Melhoria de viário estrutural de nível 3 de ligação da centralidade existente do Largo de Parelheiros com a centralidade rural proposta no Embura - Análise da possibilidade de implantação de parques lineares ao longo das Planícies aluviais cortadas tal estrada	Estrada Engenheiro Marsilac, do Centro de Parelheiros até o Centro do Embura	2006

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 227 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

São também definidas diretrizes gerais para o conjunto de ambas as vias, a saber:

- ✓ Controle da abertura de novas vias restritas exclusivamente à Macroárea de Conservação e Recuperação, e, quando absolutamente necessárias, para o transporte coletivo
- ✓ Permissão à abertura de vias, unindo manchas da Macroárea de Conservação e Recuperação contíguas e próximas, em casos especiais, mediante análise e licenciamento especial, sem, no entanto, atravessar áreas qualificadas como ZEPAM (Zonas Especiais de Preservação Ambiental)
- ✓ Não permissão de abertura de novas vias municipais que atravessem ZEPAMs
- ✓ Manutenção das estradas vicinais rurais sem asfalto, devendo ser mantidas em condições de tráfego, mediante cascalhamento ou aplicação de tecnologias correlatas, que preservem a permeabilidade do solos
- ✓ Vedação à abertura de novas vias municipais que atravessem as ZEPAMs
- ✓ Manutenção da permeabilidade do solo nas obras de melhoria das vias em trechos de ZEPAM
- ✓ Construção de travessias para animais nas obras de melhoria das vias em trechos de ZEPAM
- ✓ Não interrupção, obstrução, desvio ou confinamento do fluxo das águas nas travessias de cursos d'água indispensáveis à melhoria das vias em trechos de ZEPAM
- ✓ Observação das restrições específicas dispostas na Lei nº 13.136, de 9 de junho de 2001, para melhoria viária no interior da APA Municipal do Capivari-Monos, e das restrições estabelecidas no zoneamento ecológico-econômico decorrente da referida lei.

As vias coletoras são apenas elencadas e descritas, não sendo, pois, estabelecidas intervenções concretas para as mesmas, com exceção da Estrada da Colônia e da Estrada Engenheiro Marsilac:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 228 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Quadro 5.1-29: Rede Viária Coletora – Subprefeitura de Parelheiros.

Via	Perímetro
Av. Paulo Guilguer Reimberg	Av. Paulo Guilguer Reimberg, no trecho entre a Av. Senador Teotônio Vilella e a divisa das Subprefeituras de Parelheiros e Capela do Socorro
Estrada do Jaceguava	Trecho entre a av. Sadamu Inoue e a estrada do Campo de Baixo
Vias que delimitam a praça Trabalhadores do Comércio	n/d
Rua Arcelina Teixeira	Toda sua extensão
Estrada da Colônia	Toda sua extensão
Estrada da Barragem	Do seu ponto inicial, na estrada da Colônia, até sua confluência com a estrada de Evangelista de Souza
Estrada de Engenheiro Marsilac,	Trecho entre a confluência com a Estrada do Cipó e a confluência com a estrada de Engenheiro Marsilac à Barragem
Av. Amaro Alves do Rosário	Toda sua extensão
Rua Eloy Domingues	Toda sua extensão
Rua da Estação	Ligação entre o Jardim Santa Fé e o Jardim São Norberto
Rua Domênico Lanzetti	Toda sua extensão
Rua Ângelo Catelani	Toda sua extensão
Rua Américo Coxa	Toda sua extensão

Fonte: Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Parelheiros.

Referente ainda à sessão II (Rede Viária Estrutural), o artigo vigésimo quinto elucida as exigências técnicas dispostas sobre o empreendimento *Rodoanel Metropolitano*, de modo que ficam estabelecidas as seguintes diretrizes:

- ✓ O traçado deverá evitar Zonas Especiais de Preservação Ambiental ZEPAMs, ressalvada a impossibilidade técnica de traçado alternativo, prevista em Estudo de Impacto Ambiental – EIA aprovado pela instância estadual competente

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 229 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

- ✓ A implantação do Rodoanel Metropolitano no território da Subprefeitura de Parelheiros, bem como as medidas mitigadoras e compensatórias previstas, serão submetidas à deliberação do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES
- ✓ Como medida compensatória, o empreendimento Rodoanel deverá prever apoio à fiscalização ambiental, mediante aporte de recursos, capacitação, equipamentos e tecnologia

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

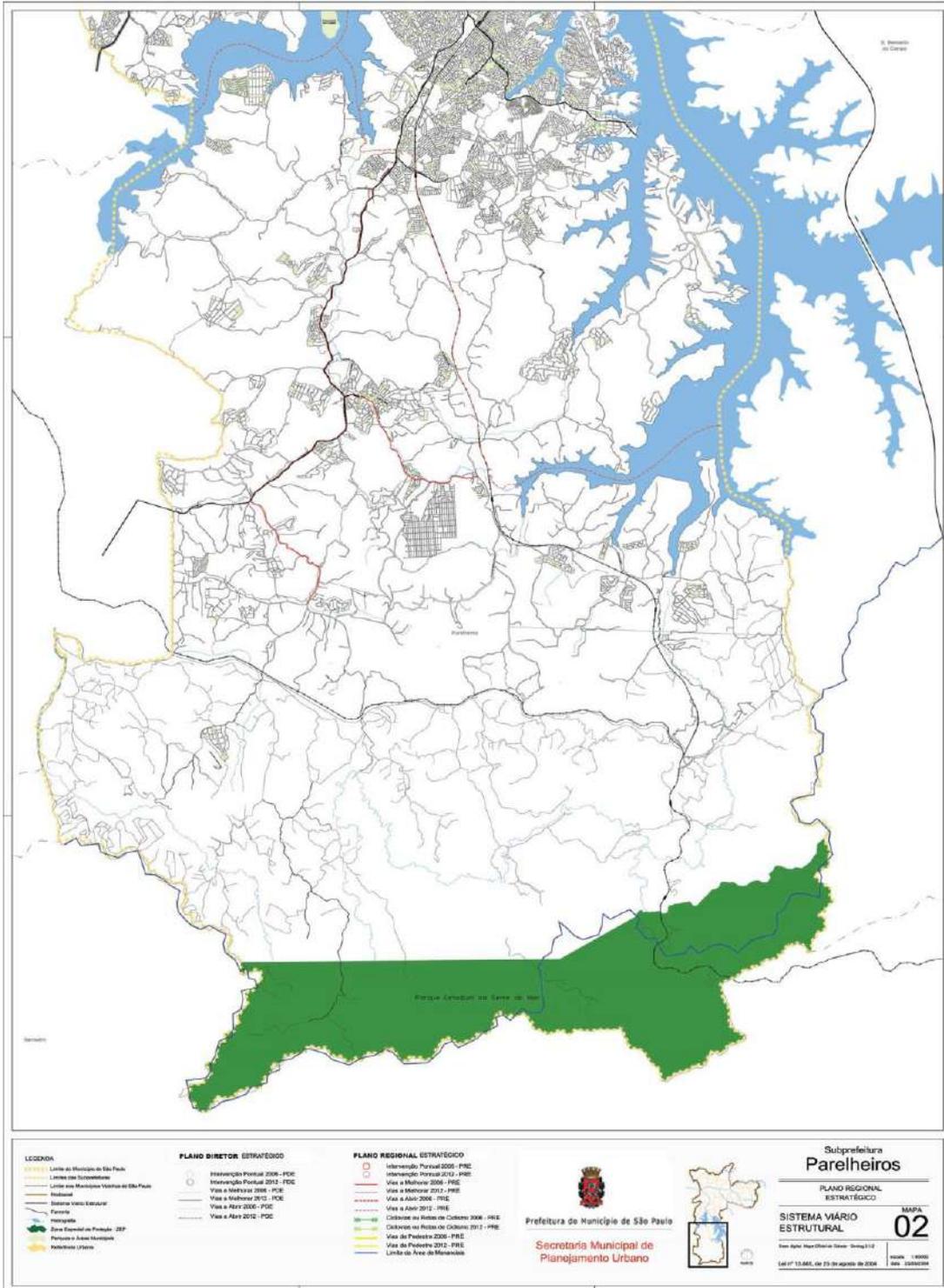


Figura 5.1-19: Sistema Viário Estrutural – Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/ 2013	Folha: 231 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Os projetos pretendidos pela Subprefeitura de Parelheiros para a implantação de centralidades polares e lineares são balizados por algumas condicionantes, conforme demonstram os pontos abaixo:

- ✓ Consideração das fragilidades da região no que concerne às: intersecção do sistema viário com os cursos d'água existentes; não instalação de usos indutores de ocupação, a exemplo dos grandes empreendimentos comerciais; condição de saneamento básico e à adequada coleta de lixo
- ✓ Implantação de painéis informativos nas centralidades, que salientem a condição de área de manancial, os usos permitidos e não permitidos em Parelheiros, e as diretrizes estabelecidas para a APA Capivari – Monos, em especial nas centralidades rurais de Embura e da Colônia de Marsilac.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 232 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-30: Zonas de Centralidade Linear e Polar– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura de Cidade Ademar.

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Centralidade Polar da Praça dos Trabalhadores.	Parelheiros	- Requalificação da centralidade existente na Praça dos Trabalhadores do Comércio por meio da regularização das atividades já instaladas e da permissão de atividades comerciais e de prestação de serviços. Obs: Centralidade situada na Macroárea de Conservação e Recuperação.	2006	Confluência da R. Balneário com o córrego que delimita a Subprefeitura de Parelheiros, seguindo à montante ate encontrar a linha férrea, deflete à direita em sentido Sul, ate o alinhamento da rua Oregon, seguindo por esta rua ate encontrar a rua Potomac, desse ponto deflete à esquerda pela rua Potomac ate encontrar a av.Paulo Guilguer Reimberg, defletindo à direita e seguindo por esta avenida ate encontrar a av. Senador Teotônio Vilella, deixando a Praça do Trabalhador à direita, deflete à esquerda pela pista da av. Senador Teotônio Vilella no sentido centro-bairro, ate encontrar o alinhamento formado pelo prolongamento da rua Arcelina Teixeira da Silva, defletindo à direita por esta via ate encontrar o acesso Pavão Real, defletindo a esquerda ate encontrar a rua Balneário São Jose, defletindo à direita na Balneário São Jose ate encontrar o ponto inicia
Centralidade Polar do Largo de Parelheiros (a dinamizar)	Parelheiros	- Requalificação da centralidade existente por meio da regularização das atividades existentes e da permissão de atividades comerciais e de prestação de serviços	2006	Largo de Parelheiros. Confluência da estrada de Parelheiros X estrada da Colônia x Estrada de Marsilac, segue pela estrada da Colônia até R. Juvenal Luz, R. Maria Roschel Schunck, R. Amaro Pontes até voltar ao ponto inicial no largo de Parelheiros

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 233 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Nova Centralidade Polar no Centro de Colônia	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de Centralidade de Apoio ao Desenvolvimento Rural na Macroárea de Conservação e Recuperação, contida na Zona Rural, visando à melhoria da qualidade de serviços disponíveis para a população residente e para o turismo sustentável. - Promoção do saneamento básico por meio da expansão da rede coletora prevista pela SABESP. - Promoção da qualificação da centralidade tendo como referência suas características particulares: articulação com o Plano de Gestão da APA Capivari Monos 	2012	Centro de Colônia. Estrada da Colônia x R. Colônia Alemã, Pça N. Sra. Aparecida, Estrada da Barragem, R. Carlos Rasquinho, seguindo por esta rua até o ponto inicial na estrada da Colônia

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 234 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Nova Centralidade Polar no Bairro Embura	Marsilac	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de Centralidade de Apoio ao Desenvolvimento Rural, na Macroárea de Uso Sustentável. - Melhoramento da qualidade de serviços disponíveis para a população residente e para o turismo sustentável. - Promoção do saneamento básico por meio da expansão da rede coletora prevista pela SABESP - Promoção da qualificação da centralidade tendo como referência suas características particulares: articulação com Plano de Gestão da APA Capivari Monos - Suporte às vias vicinais de acesso às estradas vicinais com destinação às áreas turísticas 	2012	Estrada de Eng. Marsilac X R. Projetada 1, R. Arlindo P. da Silva, R, Adão Guerra, estrada de Eng. Marsilac. Praça Jacob Reimberg Filho, Igreja do Embura, Praça João Adão, segue pela estrada de Marsilac até voltar ao ponto inicial onde esta Estrada encontra com a R. Projetada nº 1
Nova Centralidade Polar Vila Eng. Marsilac	Marsilac	<ul style="list-style-type: none"> - Revitalização de área de ocupação antiga da época da construção da ferrovia: criação de ponto receptivo de ecoturismo e turismo rural a ser desenvolvido em articulação com o Plano de Gestão da APA Capivari-Monos. 	2006	Praça Maria N. da Costa, segue pelo fundo dos lotes da R. Manuel Martins de Araújo, deflete à direita na r. Henrique Silva, segue pelo fundo dos lotes desta rua, deflete à direita na R. Maria Pequena, segue pelo fundo dos lotes desta rua, deflete à direita na R. Pascoal Belmonte, seguindo pelo fundo dos lotes desta rua até encontrar o ponto inicial

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 235 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Zona de Centralidade	Distrito	Objetivos e Estratégias	Meta	Perímetro
Centralidade Linear Corredor Especial Turístico de Parelheiros	Parelheiros	- Implantação de zona de centralidade: qualificação e revitalização das condições urbanísticas e oferta de serviços e comércio na região do projeto estratégico <i>Corredor Especial Turístico de Parelheiros</i>	2006	Eixo de viário de ligação entre a Praça do Trabalhador com o Centro de Parelheiros, Av. Sadamu Inoue, Av. Senador Teotônio Vilela. Ficam excluídos de tal Zona de Centralidade Línear os trechos que atravessam ou são lindeiros á ZEPAM, ZEPAG e Parques Lineares

Fonte: Plano Estratégico Regional da Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 236 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O Plano Regional Estratégico da subprefeitura de Parelheiros descreve a existência de seis ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), sendo duas delas ZEIS 4, e quatro ZEIS 1, para as quais são estabelecidas diretrizes genéricas:

- ✓ Remoção das habitações contidas em ZEIS, situadas em Áreas de Preservação Permanente e em áreas de risco, por meio de Projetos de Recuperação de Interesse Social - PRIS, visando a recuperação dessas áreas e o reassentamento da população nas ZEIS 4;
- ✓ Priorizar, no reassentamento de famílias contidas em ZEIS: a) população assentada em área de risco; b) população assentada em Áreas de Preservação Permanente e em risco geotécnico, contidas na APA Municipal do Capivari-Monos; c) população assentada em favelas situadas em Áreas de Preservação Permanente e em áreas de risco geotécnico.

Deve-se ressaltar que os cursos d' água localizados em ZEIS 1 densamente ocupadas, nos quais a remoção das famílias assentadas na faixa de 30 metros (artigo décimo sexto da lei que estabelece o PRE) seja inviável, a faixa poderá ser reduzida até o limite de cinco metros em cada margem dos cursos, buscando-se, assim, assegurar a drenagem e escoamento da água.

Além de tais caracterizações, são também dispostas ações estratégicas para a recuperação das ZEIS:

- ✓ Realização de cadastramento da população situada em áreas de risco e em Áreas de Preservação Permanente
- ✓ Intensificação da fiscalização das áreas definidas como ZEIS 4 como medida para evitar sua invasão

Voltando ao artigo décimo sexto, o mesmo estabelece que deverão ser preservadas como áreas verdes aquelas inseridas na faixa de 30 metros ao longo de cursos d'água, independentemente para tal a titularidade dos mesmos, e também aquelas localizadas nas planícies aluviais (definidas pela carta geotécnica do Município de São Paulo – 1993).

Seguindo tais diretrizes, definem-se, para a subprefeitura de Parelheiros, sete parques lineares:

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 237 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-31: Parques Lineares– Plano Regional Estratégico – Subprefeitura de Parelheiros.

Parque Linear	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Criação de Parque Linear na Planície Aluvial do Ribeirão Caulim	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de Parque Linear sobre a ZEPAM prevista no PDE do município como instrumento de proteção e conservação da área. - Formalização de parceria com a - SABESP para a implantação do Parque Linear, visando à intensificação da fiscalização e monitoramento da área para evitar a ocupação indevida. - Interface com a Subprefeitura Capela do Socorro e Sabesp. 	<p>Várzea do Caulim, onde está prevista a implantação de “wetland” pela Sabesp.</p> <p>p.s: Integra toda a várzea e planície aluvial.</p>	2006
Criação do Parque Linear no Jardim Novo Parelheiros	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de Parque Linear junto ao CEU Parelheiros, contido na Macroárea de Conservação e Recuperação: complementação da qualificação de centralidade assinalada no PDE. - Interface com a Secretaria de Educação 	Área pública existente no Jardim Novo Parelheiros. Estrada da Colônia, R. Romualdo Christe, R. José Pedro de Borba. Segue pela margem do córrego existente, lindeira à R. Euzébio Corghi, integrando também área livre existente na confluência dos dois córregos, lindeira à Estrada de Parelheiros onde existe campo de futebol de várzea	2006
Criação de Parque Linear Recanto Campo Belo	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de parque linear na Macroárea de Conservação e Recuperação: garantir a preservação de planície aluvial sob forte pressão de ocupação urbana. - Interface com as Secretarias Municipais de Meio Ambiente (SMMA) e de Planejamento Urbano (SEMPA) 	<p>Toda a área livre correspondente à planície aluvial do córrego existente entre o Recanto Campo Belo e a estrada de Parelheiros, e também seu afluente paralelo à rua Projetada 1.</p> <p>Obs: Compreende Área de Preservação Permanente lindeira à av, Sadamu Inoue (antiga estrada de Parelheiros).</p>	2006
Parque Linear Colônia	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de parque linear na Macroárea de Conservação e Recuperação: garantir a preservação de planície aluvial sob forte pressão de ocupação urbana. - Interface com a Subprefeitura Capela do Socorro 	Acompanha o Ribeirão Colônia. Desde o limite da ZEIS 4 proposta, segue paralelo à estrada da Colônia, cruza a ferrovia incorporando a várzea até a foz do na Billings	2012

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 238 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Parque Linear	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Parque Linear junto à Sede da Subprefeitura	Parelheiros	- Implantação de parque linear na Macroárea de Uso Sustentável: garantir a preservação de planície aluvial	Ao longo do córrego que faz limite com o terreno da Subprefeitura, abrangendo também o lago que está dentro do terreno da Subprefeitura	2006
Parque Linear da Estrada do Jusa	Parelheiros	- Criação de Parque Linear na Macroárea de Uso Sustentável: contribuir para a manutenção de corredor biológico entre ZEPAMs - Criação de Parque Linear em ZEPAM na APA Capivari-Monos.	Ao longo da planície aluvial do córrego existente ao lado da estrada do Jusa, até sua confluência com o Ribeirão Caulim	2012
Parque Linear da Barragem	Parelheiros	- Interface com a EMAE (Empresa Metropolitana de Águas e Energia) - Promoção de gestões junto a EMAE (proprietária da área) para a formalização de parceria para implantação do parque linear.	Limite das bacias hidrográficas Monos e Billings. Abrange planície aluvial do ribeirão dos Monos (bacia Capivari) e do rio Preto (Billings).	2006

Fonte: Plano Estratégico Regional da Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 239 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Vale destacar também o estabelecimento, pelo PRE da subprefeitura de Parelheiros, de ZEPs (Zonas Especiais de Preservação), que correspondem às Unidades de Conservação de Uso Indireto e Áreas Correlatas que, no território em destaque, são:

- ✓ Parque Estadual da Serra do Mar
- ✓ Reserva Particular do Patrimônio Natural Curucutu
- ✓ Terra Indígena Guarani Krucutu
- ✓ Terra Indígena Guarani Morro da Saudade

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 240 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

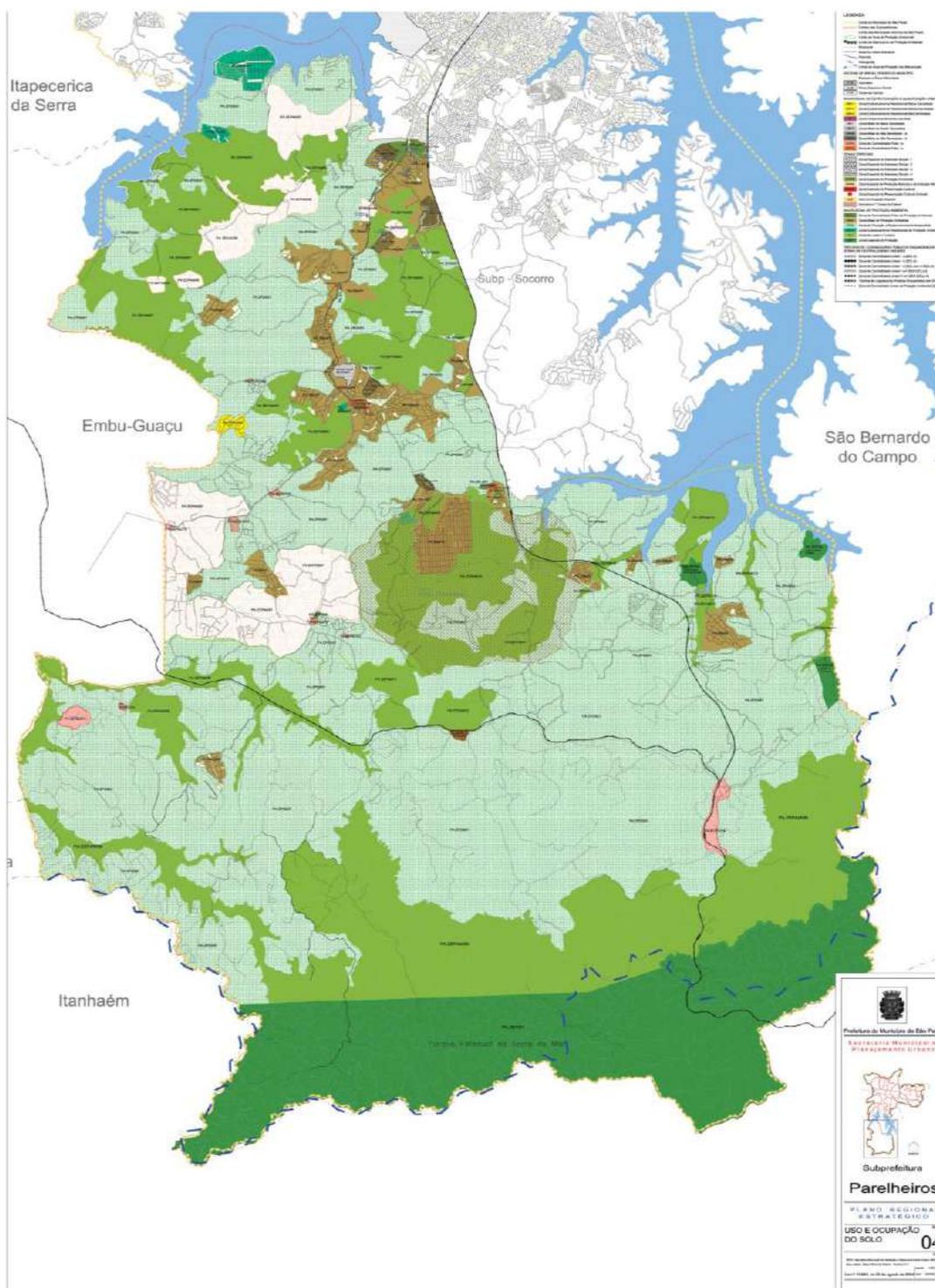


Figura 5.1-20: Uso e Ocupação do Solo – Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 241 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A Sessão III do PRE dedica-se aos Projetos Estratégicos de Intervenção previstos para o território vinculado à subprefeitura de Parelheiros. Desta forma, em seu artigo septuagésimo quinto, ficam elencadas quatro projetos, descritos no quadro abaixo.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 242 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.1-32: Projetos Estratégicos de Intervenção – Subprefeitura de Parelheiros.

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Linha de Trem Turístico	Parelheiros Marsilac	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de linha de trem exclusivamente turística: criar aceso turístico à região - Contribuição para viabilizar o Turismo Sustentável, eixo do Plano de Ação do Governo Local, que está em consonância com as diretrizes da APA Capivari-Monos. - Alocação de recursos para elaboração e detalhamento do projeto de recuperação e operação da linha férrea desativada. - Formalizar parcerias para a implantação do projeto - Capacitação da população da APA para turismo receptivo <p>Recuperação da vila de Evangelista de Souza para seu funcionamento como um polo de ecoturismo e educação ambiental: geração de renda para a região.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interface com: Subprefeitura da Capela do Socorro, Subprefeituras cortadas pela via férrea, Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos, Conselho Gestor da APA Capivari-Monos 	Linha de trem saindo da Estação Jurubatuba, ou da Luz, e parando em Evangelista de Souza para transporte turístico.	2006



SÃO PAULO TRANSPORTE S. A.

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 243 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Corredor Especial Turístico de Parelheiros	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none">- Criação de corredor de serviços, ligando duas centralidades existentes como a Praça do Trabalhador e o centro de Parelheiros- Fomento da dinamização do turismo e o do desenvolvimento rural- Alocação de recursos para Projeto Urbanístico e Paisagístico- Intensificação da fiscalização sobre os usos desconformes- Estabelecimento de diálogo com a Secretaria de Finanças para buscar solução para a tributação dos imóveis contidos na Z8-100 – Zona Rural, tributados pelo INCRA, que dificultam a aplicação da legislação municipal- Qualificação da única via de acesso de Parelheiros a São Paulo: permissão da instalação de comércio local e serviços voltados ao turismo, ao desenvolvimento local e ao atendimento da população moradora.- Definição de trechos diferenciados de ocupação do corredor: restrições à utilização nas áreas de planície aluvial, ZEPAMs, ZEPAGs- Regularização das atividades existentes, quando compatíveis- Interface com: Subprefeitura da Capela do Socorro e Secretaria de Finanças	Av. Sadamu Inoue, da Praça do Trabalhador ao centro de Parelheiros Obs: São excluídos do corredor os trechos da Av. Sadamu Inoue que atravessam ou são lindeiros à ZEPAM, ZEPAG e Parques Lineares. Nestes trechos, prevê-se a adoção das diretrizes de uso e ocupação do solo das respectivas zonas especiais	2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 244 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Centro Educacional Unificado Parque de Parelheiros	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de Centro Educacional Unificado, integrado a Parque Linear: viabilização do atendimento da demanda educacional existente, e recuperação de fundo de vale. - Projeto do CEU: realização de forma integrada ao do Parque, em toda a área pública de 54.000 m² existente. - Integração do Centro de Desenvolvimento da Agricultura Sustentável, recuperando imóvel existente. - Ampliação do Parque: viabilizar a incorporação dos terrenos à jusante, até a av. Sadamu Inoue - Interface com Secretaria da Educação 	Estrada da Colônia, altura do número 320.	2006

RELATÓRIO TÉCNICO

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 245 de 1344

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Equipamento de Extensão Rural	Parelheiros	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de equipamento de extensão rural, para política de desenvolvimento rural, eixo do Plano de Ação do Governo Local - Criação de instância para atendimento aos agricultores: fomentar a sua organização como setor produtivo e viabilizar capacitação para tecnologias agrícolas menos impactantes ao meio ambiente - Implantação do Centro de Desenvolvimento da Agricultura Sustentável, conforme projeto aprovado pelo Governo Local - Viabilização da contratação de profissional especializado para o Gerenciamento - Estabelecimento de parcerias com a Secretaria Estadual da Agricultura, Sebrae e ONGs para o desenvolvimento e qualificação da agricultura na região. - Capacitação de agricultores para a conversão para a agricultura orgânica (conforme artigo 170 do PDE): minimizar os impactos da atividade agrícola sobre os recursos hídricos. - Fortalecimento da atividade agrícola: promover a inclusão social, geração de renda na região, e diminuição da expansão urbana - Interface com: Subprefeitura da Capela do Socorro, uma vez que o equipamento prevê atender também os agricultores do distrito do Grajaú 	Imóvel municipal situado na rua Romualdo Christe, 119, junto ao Parque Linear Proposto	2006

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 246 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Intervenções	Distrito	Objetivos e Estratégias	Perímetro	Meta
Pólo Ecoturístico de Evangelista de Souza	Marsilac	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação e requalificação do conjunto arquitetônico compreendido pela estação ferroviária Evangelista de Souza, subestação transformadora, casas de ferroviários, posto de truqueiros e demais construções adjacentes - Implantação de infraestrutura para o turismo receptivo na APA Municipal do Capivari-Monos - Geração de oportunidades de emprego e renda para a população local - Implantação de posto de fiscalização ambiental em Evangelista de Souza - Implantação de centro de educação ambiental em Evangelista de Souza 	Conjunto composto pela estação ferroviária Evangelista de Souza, subestação transformadora, casas de ferroviários, posto de truqueiros e demais construções adjacentes, situa-se logo após o entroncamento das linhas férreas CPTM e RFFSA	n/d

Fonte: Plano Estratégico Regional da Subprefeitura de Parelheiros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 247 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

O PRE também considera estratégicos, pelo potencial transformador da realidade local, os seguintes projetos:

- ✓ Todos os parques lineares;
- ✓ A criação de Centro Educacional Unificado Rural;

Implantação de entreposto de comercialização de produtos agrícolas na região.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 248 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

5.2. Planos, Programas e Projetos co-localizados

Para identificação dos planos, programas e projetos co-localizados na região do estudo foram considerados os planos e programas elaborados pelo poder público executivo em seus três níveis de atuação: municipal, estadual e federal. Os projetos que envolvem mais de um nível da administração pública serão referenciados de acordo com a fonte de informação utilizada, tendo como documentos de referência:

Prefeitura Municipal de São Paulo:

- ✓ Plano Diretor Estratégico (PDE) 2002;
- ✓ Planos Regionais Estratégicos (PRE) 2004 – Subprefeituras Santo Amaro, Cidade Ademar, Capela do Socorro, e Parelheiros;
- ✓ Programa Municipal de Investimento e Ações para Melhoria no Transporte Público Coletivo e no Trânsito 2013;
- ✓ Lei Municipal nº15.094/2010.

Governo do Estado de São Paulo

- ✓ Plano Integrado do Transporte Urbano (PITU) 2025;
- ✓ Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo;
- ✓ Programa Mananciais;

Governo Federal

- ✓ Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Os planos projeto e programas previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras da região do empreendimento já foram abordados na análise da compatibilidade com o planejamento urbano, onde se apresentou um conjunto de ações para a área de influência do projeto. Assim, a seguir serão levantadas as demais iniciativas previstas ou realizadas de acordo com os programas de referência selecionados.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 249 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU 2025)

O Plano Integrado de Transporte Urbano (PITU 2025) estabelece diretrizes para o trato de questões referentes à implementação da estrutura de transporte na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), buscando, para tal, a intersecção com outras políticas públicas e órgãos competentes, uma vez que adota uma percepção multisetorial no que se refere à tratativa do deslocamento urbano.

Desta forma, concebe um parâmetro normativo de proposições, destacando-se, assim, as recomendações referentes a pontos como: Política de uso do solo, Política habitacional, Política de logística urbana de cargas; Política de financiamento expandida (de base fundiária); Política de desenvolvimento, dentre outras.

No que tange ao presente estudo, devem-se elencar os projetos co-localizados ao *Programa Municipal de Investimentos e Ações para a Melhoria Do Transporte Público Coletivo e do Trânsito* para a Cidade de São Paulo na região SUL 1 da capital, onde estão previstos a instalação de 05 corredores e 03 terminais de ônibus, que percorrerão um total de 32,5 quilômetros, conforme apresentado no Capítulo 3.

Primeiramente, elencam-se as previsões para o sistema metro-ferroviário que, conforme o PITU, terá um total de 110 km de expansão/acrécimo até 2025. A figura abaixo traz o mapa da rede de metrô prevista para o município de São Paulo, cuja atualização data de 2008.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 250 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

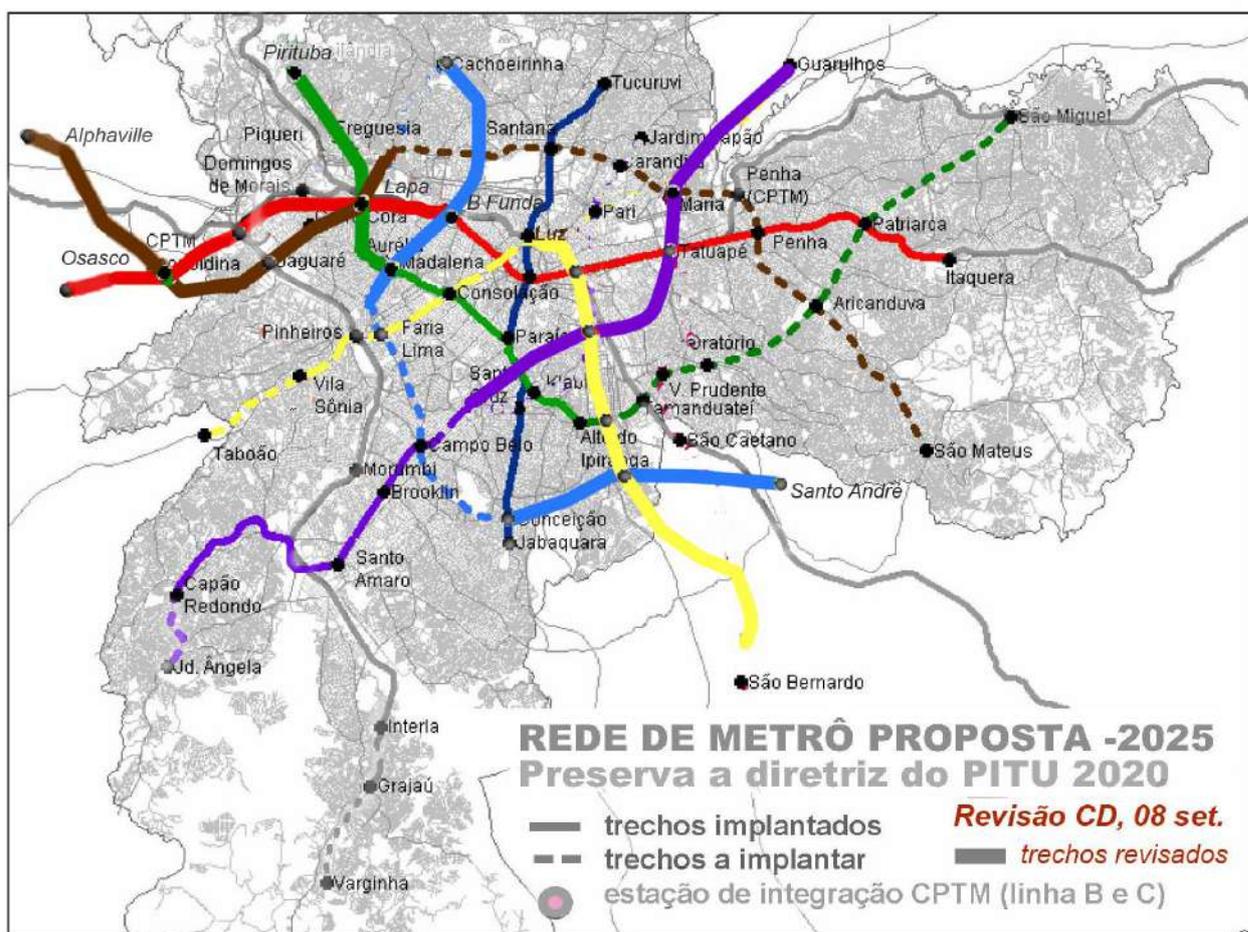


Figura 5.2-1: Rede de Metrô Proposta – 2025

Pela observação do mapa, pode-se verificar, no ano de referência, a proposta de que a rede metroviária atinja, pela linha lilás, os territórios do distrito de Jardim Santo Amaro. Projeta-se também a implantação, pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), de trajeto que percorra os distritos de Santo Amaro (cruzando com a linha Lilás do metrô), Interlagos, Grajaú e Varginha, através da linha 09 (Esmeralda).

A figura que se segue traz uma melhor visualização dos projetos descritos, tendo agora como parâmetro a estimativa do transporte metropolitano para o ano de 2014.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 251 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

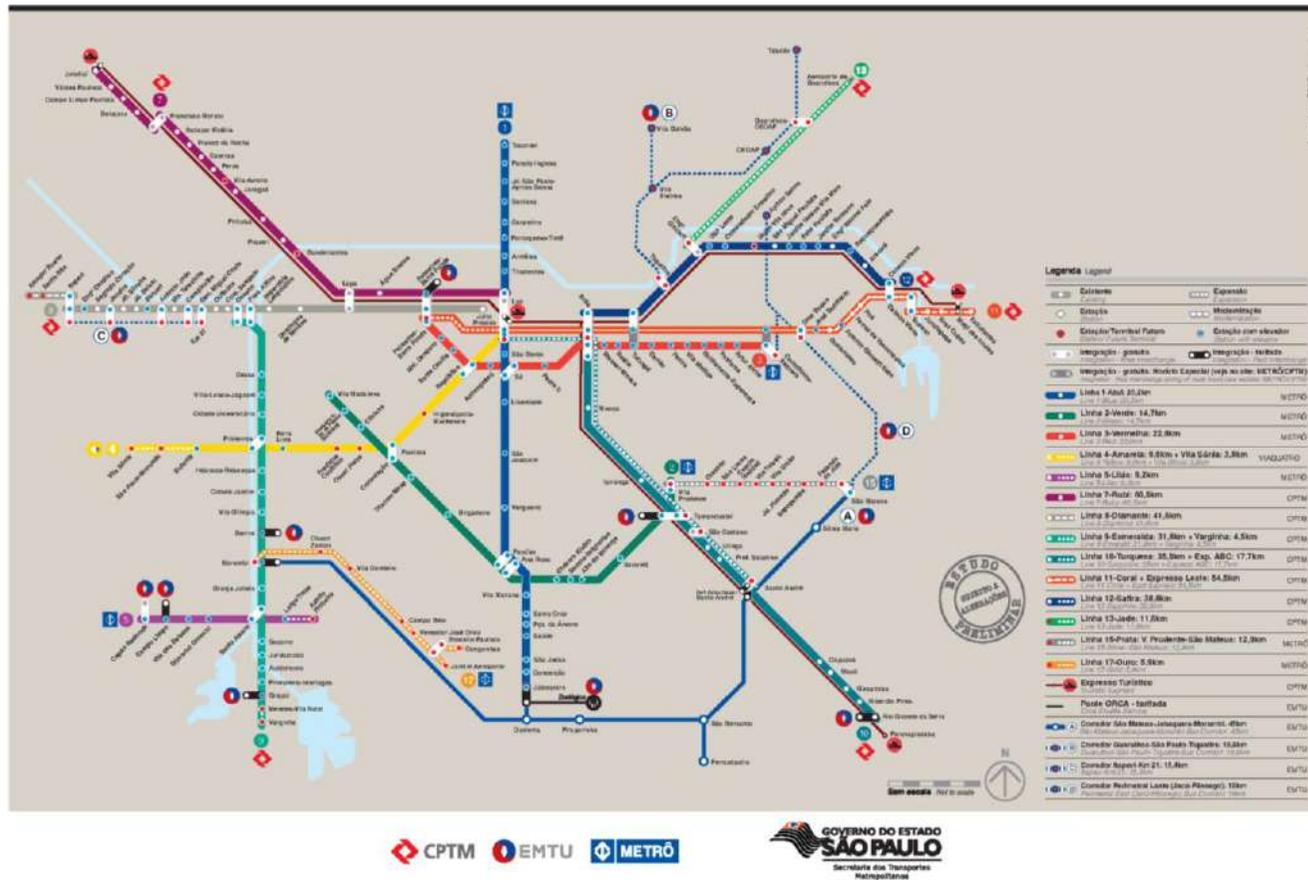


Figura 5.2-2: Transporte Metropolitano – 2014.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 252 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O PITU projeta a implantação de Corredores Urbanísticos, que contarão com veículos modulares para 350 a 400 passageiros, sob pneus ou trilhos, e estarão associados a planos de revitalização dos bairros localizados em suas áreas de influência. Neste ponto, a região abrangida pelo Trecho SUL 1 tem como co-localizadas a linha 06, cuja rota 23 de Maio – Interlagos deverá estabelecer a conexão da Avenida Interlagos com a Avenida Teotônio Vilela; e a linha 07 – Rio Bonito – cujo trajeto não está ainda delineado de forma concreta no PITU, mas que demonstra percorrer, a partir da observação da figura abaixo, trecho entre as represas Billings e Guarapiranga, sendo finalizado no terminal Varginha.

Prevê-se também que serão adicionados ao sistema os terminais da São Paulo Transporte - SPTrans e, no âmbito metropolitano, os da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU.

Quanto aos primeiros, na região do Trecho SUL 1 é observada a presença de dois terminais: Grajaú e Varginha. Em relação aos segundos, identifica-se a presença de parte de um corredor Passa Rápido, cujo percurso perfaz trajeto paralelo àquele traçado pelas estações Jurubatuba e Autódromo da CPTM.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 253 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

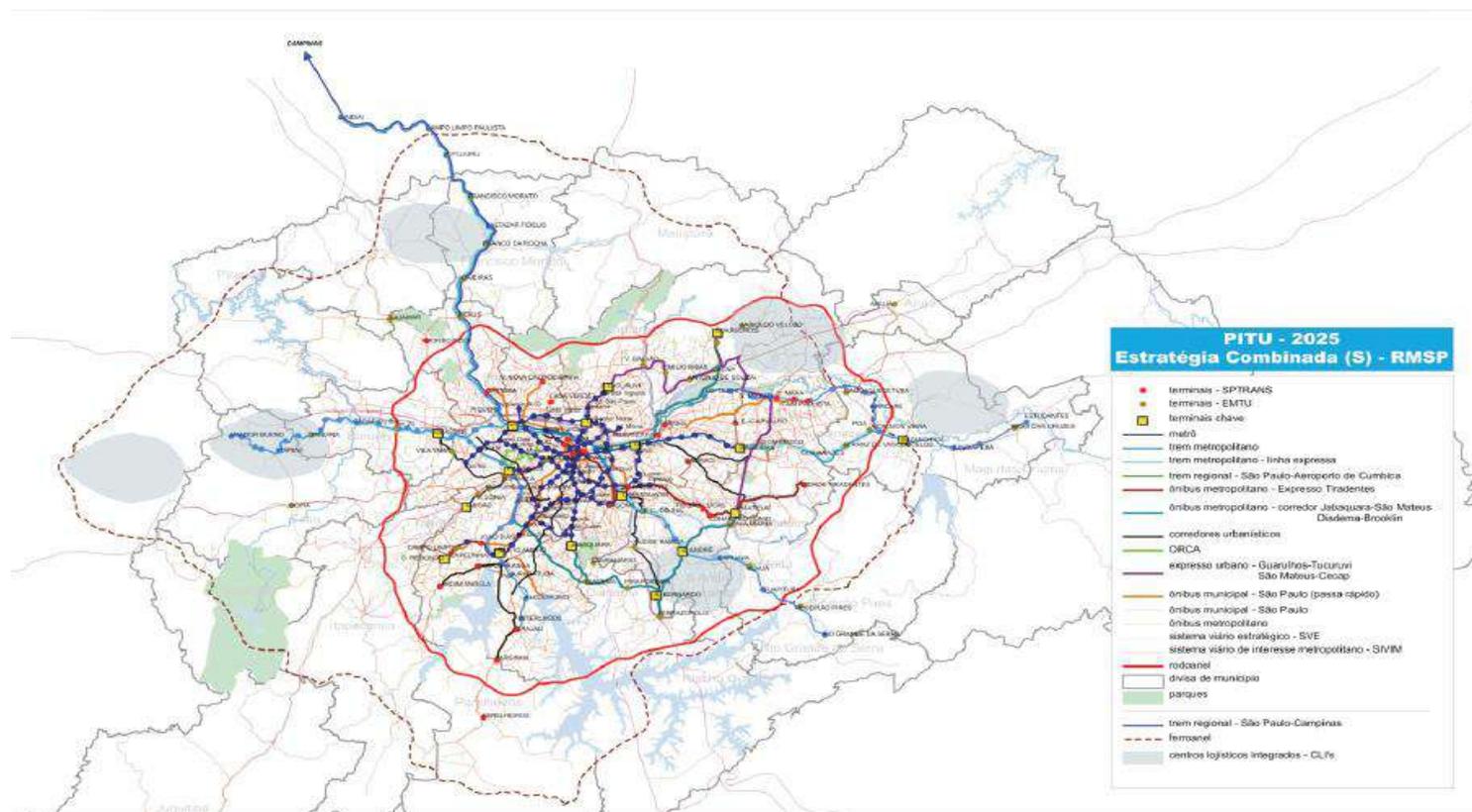


Figura 5.2-3: Principais Eixos de Transporte Coletivo e Projetos Associados – PITU 2025. Fonte: Secretária dos Transportes Metropolitanos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 254 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Programa Mananciais

O *Programa Mananciais* tem seu início em 1996, ano no qual, por iniciativa do Estado de São Paulo, cria-se o *Programa Guarapiranga*, com o intuito de recuperar socioambientalmente favelas e loteamentos precários localizados na região da represa de mesmo nome, que abastece 20% da Região Metropolitana de São Paulo. Desta forma, verifica-se que a gênese do programa remonta à percepção de que a expansão urbana desordenada da RMSP leva também ao desordenamento da ocupação das áreas de mananciais nas quais, em meados de 2011, já se somava uma estimativa de 2,4 milhões de habitantes.

Sendo assim, o Programa nasce com a premissa de recuperar o controle sobre a qualidade da água da represa, uma vez que a ocupação de seu entorno dava-se sem a implementação de políticas públicas, principalmente no que concerne ao saneamento básico.

Nesta primeira etapa – de 1996 a 2000 – realizaram-se ações referentes à urbanização de favelas, construção de conjuntos habitacionais, e, principalmente, à implantação de sistemas de esgoto e infraestrutura urbana em bairros da região em destaque.

Durante cinco anos o programa ficou paralisado, de modo que sua reativação dá-se em 2005, tendo a atuação ampliada para as áreas de ocupação da represa Billings, passando, pois, a denominar-se *Programa Mananciais*. Cabe aqui ressaltar a perspectiva de reconhecimento da dinamicidade da metrópole de São Paulo e de seu crescimento populacional enquanto fatores cruciais para a percepção de que as medidas para a preservação das represas devem ser constituídas num processo contínuo de adaptações e antecipações às ocorrências previstas.

São estabelecidos, assim, objetivos gerais para o programa, a saber:

- ✓ Recuperação e conservação da qualidade das águas dos reservatórios Guarapiranga e Billings;
- ✓ Melhoria das condições de vida dos moradores de ambas as localidades;
- ✓ Promoção da inclusão social da população e da sustentabilidade das intervenções urbanísticas realizadas – transformação das áreas degradadas em bairros.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 255 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

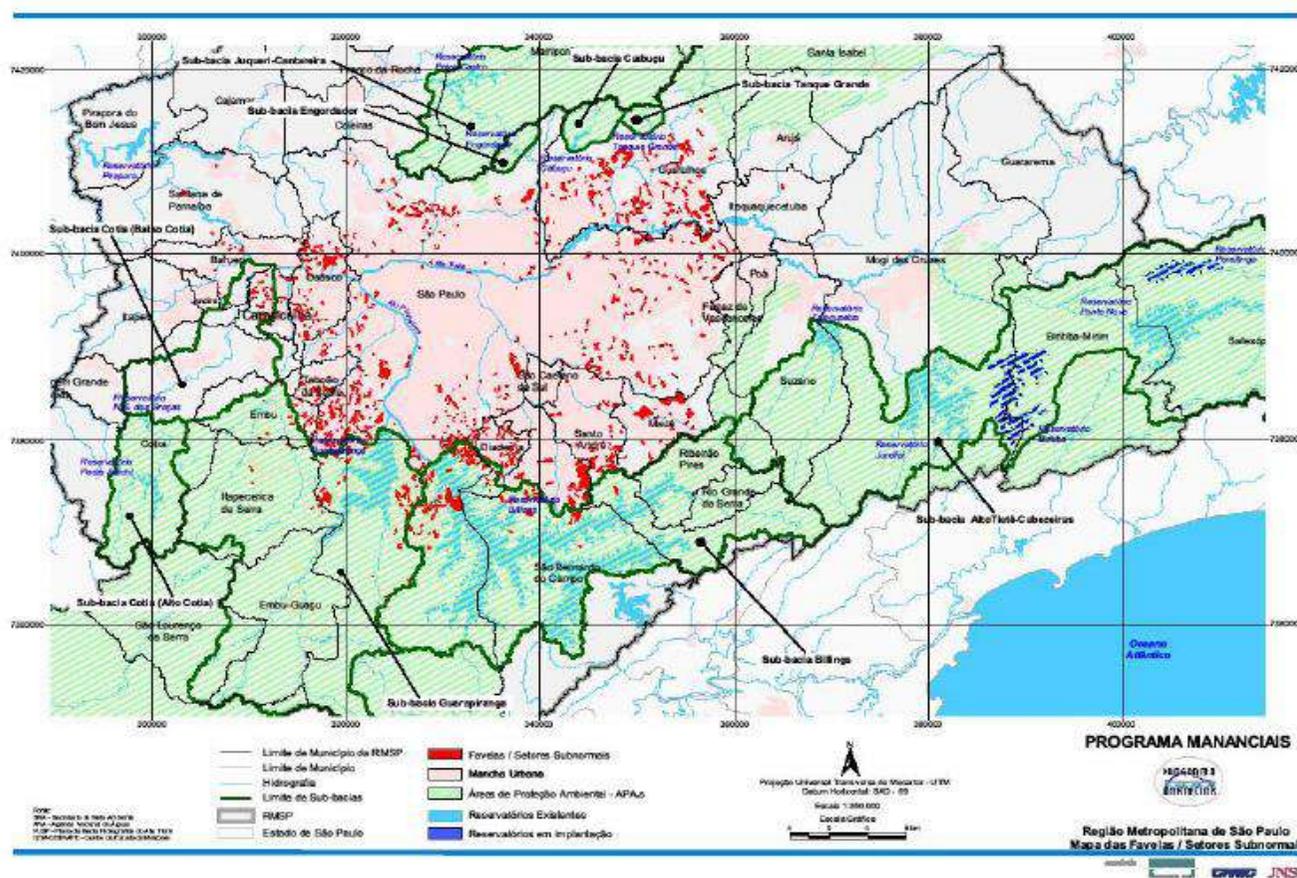


Figura 5.2-4: Localização de Favelas nas bacias Billings e Guarapiranga.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 256 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A figura acima demonstra que boa parte das favelas localizadas nos territórios abrangidos pelo Trecho SUL 1 estão inseridas em Áreas de Proteção Ambiental, estando, pois, em áreas passíveis de realocação de seus moradores.

O quadro abaixo sistematiza as principais ações propostas do Programa, possibilitando a visualização das diretrizes traçadas para a efetivação dos objetivos elencados já elencados.

Quadro 5.2-1: Ações – Programa Mananciais

Ações – Programa Mananciais
Implantação de rede de água e de coleta de esgoto
Drenagem de águas pluviais e de córregos
Coleta de lixo
Melhorias viárias para veículos e pedestres, com pavimentação e abertura de ruas e vielas
Eliminação de áreas de risco
Iluminação pública
Criação de áreas de lazer e centros comunitários/implantação de parques
Reassentamento de famílias
Construção de unidades habitacionais
Acompanhamento social das populações moradoras dos locais
Educação ambiental
Regularização fundiária mediante aprovação das Leis Específicas de Proteção e Recuperação dos Mananciais Guarapiranga e Billings

Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2013.

Em relação à estruturação do Programa, verifica-se que o mesmo é consolidado pela participação de várias instâncias: Governo do Estado (através das Secretarias de Saneamento e Recursos Hídricos, do Meio Ambiente, Sabesp e CDHU) e as prefeituras dos municípios de São Paulo, São Bernardo do Campo e Guarulhos (sendo priorizada, no presente estudo, os dados referentes à primeira).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 257 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
--	--

Segundo a Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos, o Programa Mananciais:

Trata-se de um esforço cooperativo entre diferentes esferas de governo sob uma perspectiva de ações integradas que, a um só tempo, reduzam impactos de poluição e motivem a inclusão social, melhorando a relação hoje difícil entre a ocupação urbana e a manutenção dos mananciais para o objetivo do abastecimento público em grau compatível com as necessidades da região e da própria sustentabilidade econômica e ambiental da RMSP.

Nesta mesma perspectiva, colocam-se, direta ou indiretamente, metas concretas para as áreas das represas Billings e Guarapiranga, podendo-se destacar os seguintes pontos:

- ✓ Urbanizar 43 favelas e loteamentos precários nas bacias Guarapiranga e Billings, com obras de drenagem, sistemas de água e de esgotos, contenção de encostas, canalização de córregos, sistema viário, remoções de áreas de risco ou de preservação ambiental, criação de parques e áreas de lazer;
- ✓ Beneficiar 50.000 famílias com obras de urbanização;
- ✓ Construção de 6.300 novas unidades habitacionais;
- ✓ Implantação de 62 ha de parques na orla da Guarapiranga;
- ✓ Implantação de sistemas de esgotos sanitários em Itapeverica da Serra, Cotia, Embu Guaçu, São Bernardo do Campo, Bragança Paulista, Mairiporã, Suzano e São Paulo (Grajaú);
- ✓ Implantação da Adutora Grajaú-Palheiros.

O orçamento previsto para o período de 2008 a 2015, e destinado à implementação destas metas, provém de uma série de atores envolvidos, dentre os quais se podem destacar o Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento, Governo do Estado de São Paulo, Prefeitura de São Paulo, Sabesp, e BIRD (Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento).

Para o Programa Mananciais, existem dois contratos principais, sendo que um deles dedica-se inteiramente ao entorno das represas Guarapiranga e Billings: Programa de Recuperação Ambiental de Mananciais, Urbanização de Favelas e Melhorias Urbanas. Este é executado sob o Contrato de Repasse da OGU (Ouvidoria Geral da União), sendo firmado em 2007 com o Governo do Estado, por intermédio da Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos, tendo também como partícipes a prefeitura de São Paulo, a CDHU e a Sabesp. Os recursos (aproximadamente

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 258 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

900 milhões de reais) destinam-se a urbanizações nas bacias de ambas represas, no município de São Paulo.

O segundo contrato - Mananciais Bird (Programa de Saneamento Ambiental dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê) – tem valor aproximado de 235 milhões de dólares, dos quais 130 milhões foram captados do Banco Mundial/Bird. Por meio deste, prevê-se que se desenvolvam, em todos os mananciais da RMSP, ações de recuperação e estruturação urbana, preservação e recuperação ambiental, saneamento ambiental, e instrumentos de gestão.

No Relatório de Avaliação Ambiental dos Componentes do Programa Mananciais, cuja revisão data de junho de 2009, estão contidos mapas que permitem a espacialização de ações propostas por alguns dos atores já elencados acima.

A Figura 5.2-5 refere-se às intervenções do Programa pelas Secretarias do Meio Ambiente e de Saneamento e Energia (atual Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos) que, de maneira geral, e olhando-se para a região atingida pelo Trecho SUL 1 do Programa Municipal de Investimentos e Ações para a Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito para a Cidade de São Paulo, focam-se na instalação de parques e outros equipamentos públicos co-localizados. Destaca-se também a presença de um ponto no qual se pretende a estruturação de um Centro de Integração da Cidadania.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 259 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

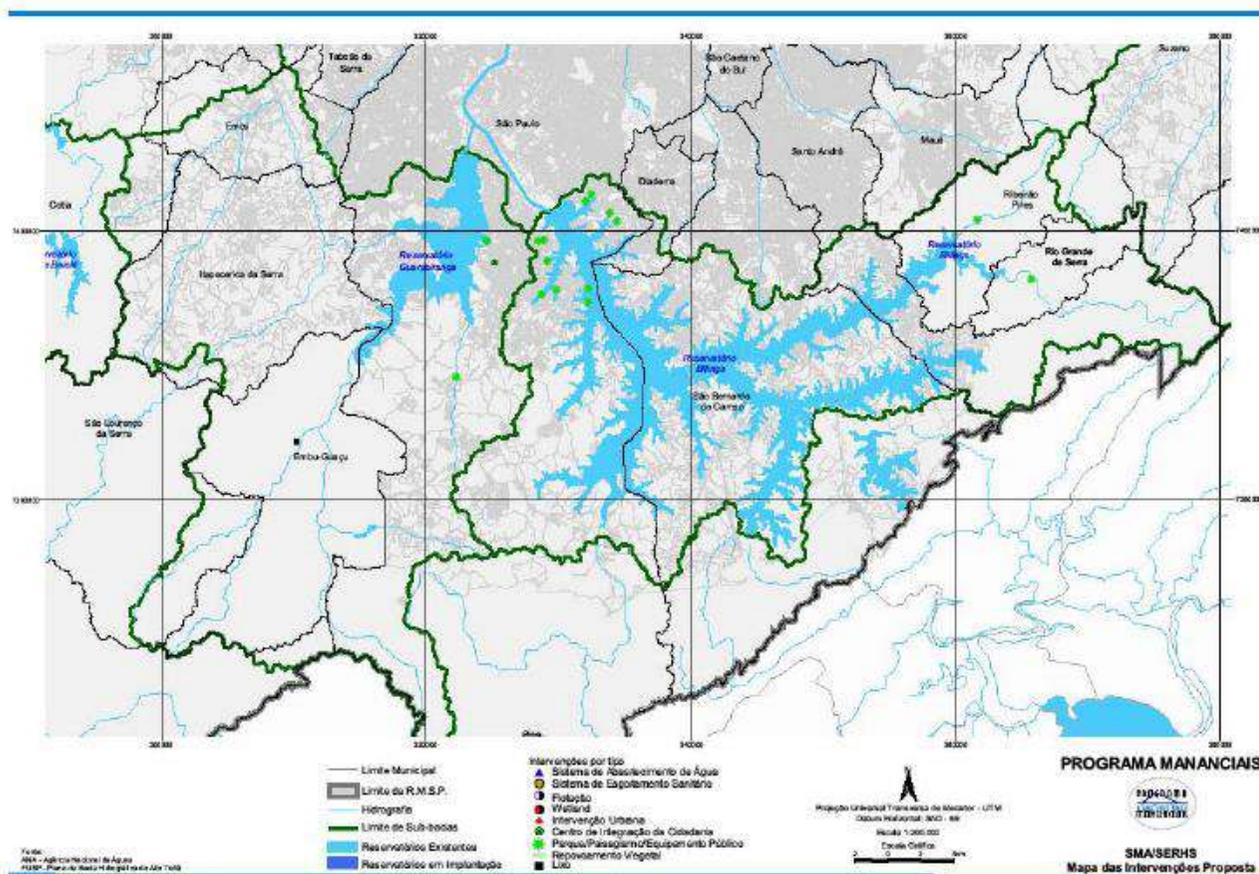


Figura 5.2-5: Intervenções – SSE e SMA.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: set / 2013	Folha: 260 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quanto às intervenções da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – SABESP, observa-se que, nas áreas abrangidas pelo Trecho SUL 1, são previstas ações vinculadas à implementação do sistema de esgotamento sanitário, do sistema de abastecimento de água e também de estações de flotação.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 261 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:

CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Resp. Técnico – Emitente

Verificação / São Paulo Transporte

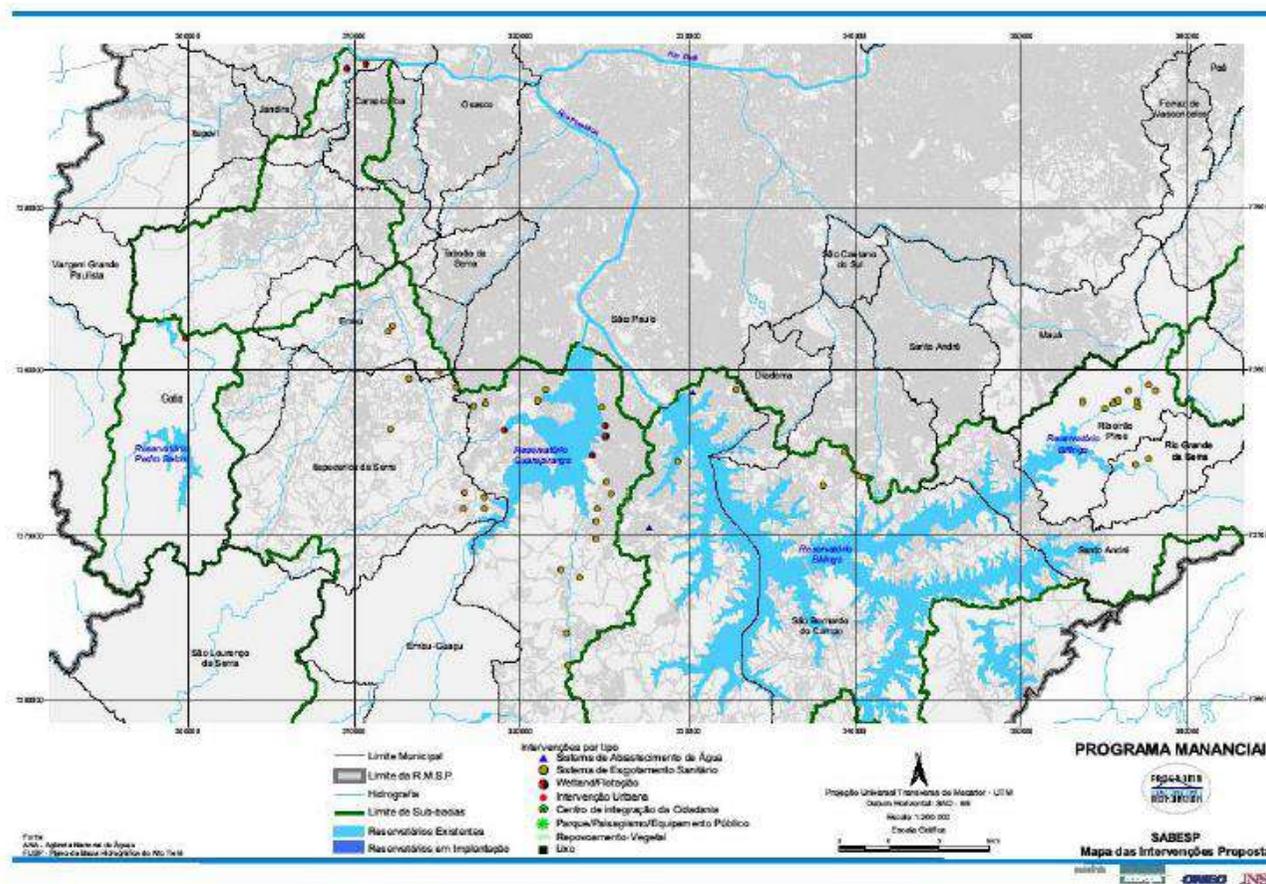


Figura 5.2-6: Intervenções – SABESP.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 262 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Na relação específica aos territórios englobados pelo Trecho SUL 1, é verificada a predominância de áreas cuja densidade demográfica encontra-se acima de 50 habitantes por hectare, e cujas cargas de fósforo ultrapassam 1kg/dia.km². Desta forma, as ações referentes a tais localidades justificam-se pela contemplação de políticas mitigadoras dos impactos que estes níveis de ocupação e poluição acarretam para os mananciais e populações que vivem em seus entornos.

PAC São Paulo

Conforme anunciado no final de julho de 2013, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê que 8 bilhões de reais sejam investidos nos próximos anos em obras no município de São Paulo. Neste ponto, cabe destacar que o intitulado “PAC São Paulo” dá prioridade a ações referentes aos seguintes pontos: Mobilidade Urbana, Drenagem e Recuperação de Mananciais.

Quanto à mobilidade urbana, os investimentos, cuja estimativa gira em torno de 3,1 bilhões de reais, dar-se-ão por meio da construção e/ou melhorias de corredores de ônibus e terminais.

O quadro abaixo sistematiza as obras previstas para esta categoria.

Quadro 5.2-2: Corredores de Ônibus – PAC São Paulo.

Corredores		Situação da Licitação	Total (R\$ milhões)	Extensão (km)
ZONA LESTE	Radial Leste	Contratado	822	26
	Leste- Itaquera	Contratado	355	14
	Aricanduva	Em licitação	126	14
	Terminal Itaquera (46 mil m ²)	Contratado	187	n/d
BERRINI	Berrini	Contratado	45	3
	Corredor M'Boi Mirim/Santo Amaro	Contratado	293	16
	Corredor M'Boi Mirim/Cachoeirinha	Edital qualificação pré	295	6
	Corredor Guarapiranga/Guavirutuba	Edital qualificação pré	281	6
	Corredor Agamenon - Baronesa	Edital qualificação pré	274	8
	Coredor Av. Carlos Caldeira Filho	Edital qualificação pré	248	

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 263 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Corredores		Situação da Licitação	Total (R\$ milhões)	Extensão (km)
BELMIRA MARIM	Trecho 1	Edital pré qualificação	222	3

Fonte: Prefeitura de São Paulo.

A partir do mesmo, pode-se identificar que o corredor *Belmira Marim* (Trecho 1) é co-localizado ao Trecho SUL 1, no qual estão previstos os corredores *Belmira Marim* (Trecho 2) e *Belmira Marim* (Trecho 3).

Em relação às obras de drenagem e eliminação de interferências de redes de água e esgoto, estima-se 1,4 bilhão de reais em investimentos, acrescentados de 254 milhões destinados à construção de moradias do Programa Minha Casa Minha Vida. Entretanto, não se podem identificar, a partir das diretrizes estabelecidas, obras co-localizadas ao Trecho SUL 1 do Programa Municipal de Investimentos e Ações para a Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito para a Cidade de São Paulo.

Dos oito bilhões de reais previstos em investimentos, 3,3 bilhões serão alocados na recuperação de mananciais, estando concentrados, majoritariamente, nas regiões das represas Billings e Guarapiranga –, beneficiando, segundo as estimativas, um total de 46,4 mil famílias.

Cabe aqui destacar que os mananciais mencionados foram contemplados com recursos da primeira fase do PAC, contando com o envolvimento dos governos municipal, estadual e federal. Até o momento, já foram entregues, a partir das ações previstas para a etapa, 608 unidades habitacionais; e 180 estão em construção. Nesta primeira intervenção, são previstas ainda mais 4.548 moradias. Assim como já descrito anteriormente, as ações realizadas são consonantes ao Programa Mananciais, de modo que os investimentos estarão alocados em projetos que de alguma forma já estavam prognosticados para a área em estudo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 264 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Quadro 5.2-3: Mananciais – PAC São Paulo.

Ações	Total (R\$ bilhões)
15 mil unidades – Programa Minha Casa Minha Vida	R\$1,1
Drenagem	R\$2,2
Contenção de Área de Risco	
Recuperação de Áreas Degradadas	
Pavimentação	
Equipamentos Comunitários: creches, escolas, hospital, esporte, lazer e assistência	
Implantação de Sistema de Esgotamento Sanitário e Redes de Abastecimento de Água	

Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Plano Viário Zona Sul – SPObras

Gerenciado pela SPObras, o Plano Viário Zona Sul visa, primordialmente, atender as reivindicações de melhoria da infraestrutura de transporte da região, vistas as necessidades de mitigar os chamados “gargalos” enfrentados no trânsito pela população que habita ou transita pelo território em análise.

Sendo assim, o Plano prevê a realização de nove intervenções, que contarão também com recursos provindos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do governo federal. Segundo as estimativas da Prefeitura Municipal de São Paulo, os investimentos nas obras totalizam um montante de 2,3 bilhões de reais, fomentando ações para melhoramento, alargamento e prolongação de vias.

Pela observação da figura abaixo, verifica-se que o melhoramento e alargamento da Avenida Belmira Marin estão diretamente ligados ao Trecho SUL 1, no qual estarão localizados os trechos 02 e 03 do corredor que leva o mesmo nome da avenida. Tal obra, conforme já elucidado no item anterior, consta nos investimentos previstos pelo governo federal (PAC) para município.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 265 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

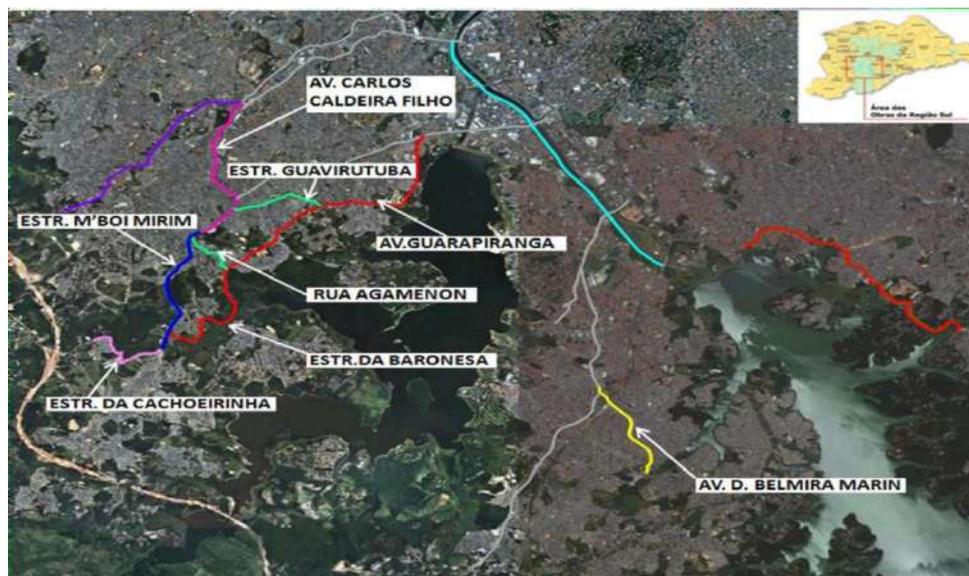


Figura 5.2-7: Localização Corredor Belmira Marin.

Ressalta-se ainda que a construção do trecho 01 do corredor Belmira Marin também está a cargo da SPObras - empresa municipal vinculada à Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – que é também responsável pela implementação de outros projetos co-localizados ao Trecho SUL 1, como o corredor M'Boi Mirim e o Novo Terminal Parelheiros, previstos pelo Plano de Requalificação do Transporte Público Coletivo de São Paulo e citados também no item que se segue.

Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito

A prefeitura do município de São Paulo, através de seu Programa de Investimentos e Ações para a Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito, estabelece diretrizes concernentes às necessidades postas de implementação da infraestrutura de deslocamento de praticamente toda a sua extensão territorial.

Desta forma, a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) planejou uma série de intervenções, visando garantir a melhoria do transporte público coletivo e do trânsito, promovendo,

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 266 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

por meio de tais iniciativas, o incremento da acessibilidade do território urbano e da mobilidade da população.

Quanto aos corredores e terminais de ônibus, o programa projeta “*o melhoramento das instalações existentes, o planejamento e implantação de 150 km de novos corredores e a construção de novos terminais para a organização e estruturação do sistema*” (SPTRANS, 2013) - – englobando, assim, as obras do Trecho SUL 1. Postulam-se novas propostas de reorganização da rede de linhas de ônibus, prevendo o aumento da regularidade e frequência das mesmas, de modo a reestruturar os sistemas de linhas locais, e permitir, com tais iniciativas, melhorias dos serviços alimentadores da rede estrutural.

Cabe ressaltar, novamente, que as obras e outras iniciativas preveem a interface de atores ligados às instâncias municipal, estadual e federal. Daí a importância de mencionar-se também o papel da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM – que, vinculada ao governo do estado de São Paulo, é responsável pela política estadual de passageiros nos grandes centros urbanos, englobando os sistemas metroviário, ferroviário e sobre pneus (ônibus e trólebus), principalmente. Dentro da estrutura institucional da STM, destaca-se a presença da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), cujos projetos, em sua maioria, já foram elencados no item *Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU)*. Quanto ao governo federal, suas ações e investimentos foram descritos no item *PAC São Paulo*.

Dando ênfase à Secretaria Municipal de Transportes, e para a melhor compreensão dos projetos co-localizados ao Trecho SUL 1, menciona-se o papel da SPtrans, empresa municipal que atua junto à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) no planejamento do transporte dentro da SMT.

Verifica-se, em meados de 2013, a presença de 60 terminais de ônibus urbanos em São Paulo, dos quais 29 estão sob o gerenciamento da SPtrans. Deste montante, 3 são co-localizados à região abrangida pelo Trecho SUL 1, a saber:

- ✓ Terminal Parelheiros;
- ✓ Terminal Varginha;
- ✓ Terminal Grajaú.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 267 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em relação aos corredores existentes em São Paulo, 10 são municipais - administrados pela SPtrans:

- ✓ Campo Limpo / Rebouças / Centro;
- ✓ Ver. José Diniz / Ibirapuera / Santa Cruz;
- ✓ Expresso Tiradentes;
- ✓ Inajar / Rio Branco / Centro;
- ✓ Itapecerica / João Dias / Santo Amaro;
- ✓ Jd. Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- ✓ Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- ✓ Pirituba / Lapa / Centro;
- ✓ Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- ✓ Paes de Barros.

Dentre estes, o corredor Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro é co-localizado ao empreendimento do Trecho SUL 1, passando pelos terminais Parelheiros, Varginha e Grajaú, mencionados anteriormente. Segundo as diretrizes estabelecidas pelo *Programa Municipal de Investimentos e Ações para Melhoria do Transporte Público Coletivo e do Trânsito*, está prevista a articulação do corredor aos corredores Santo Amaro/Nove de Julho, José Diniz/Ibirapuera/Santa Cruz e ao futuro Corredor 23 de Maio. Políticas estas que visualizam o melhor acesso às áreas centrais e intermediárias do município.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

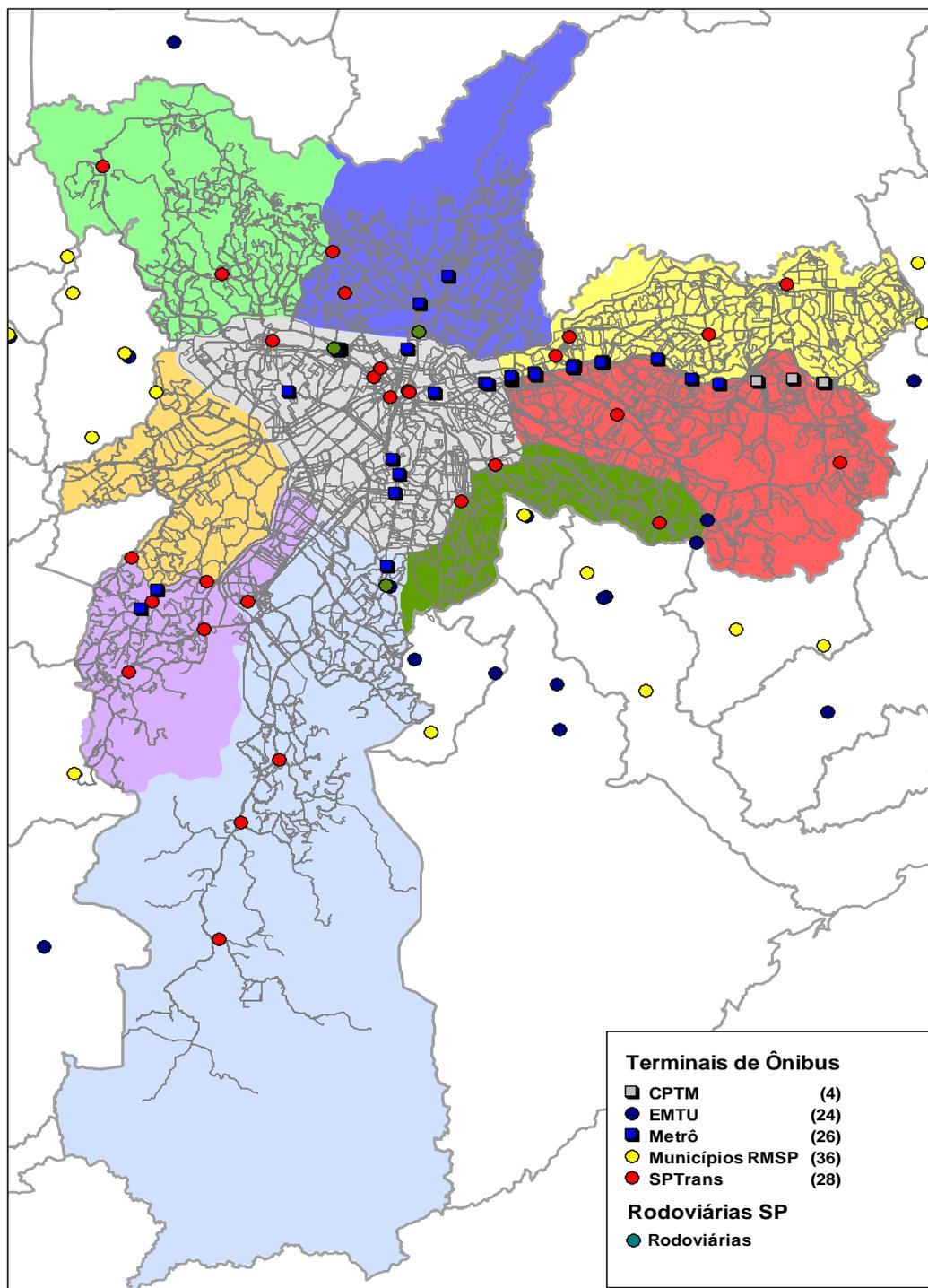


Figura 5.2-8: Terminais de Ônibus no Município de São Paulo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 269 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Plano de Requalificação do Transporte Público Coletivo de São Paulo

O *Plano de Requalificação do Transporte Público Coletivo de São Paulo* traz projetos que abrangem a totalidade territorial do município, buscando a criação de interface junto aos níveis estadual e federal de governo.

No que tange a esfera estadual, a Figura 5.2-9 traz a atual etapa em que estão os projetos do *Programa de Corredores Metropolitanos de Transporte Coletivo de Média Capacidade da Região Metropolitana de São Paulo – PCM* – da EMTU. Percebe-se, aqui, a presença do *Corredor 12* – ainda em estudo –, que, se implantado, ligará Embu Guaçu ao terminal Varginha.

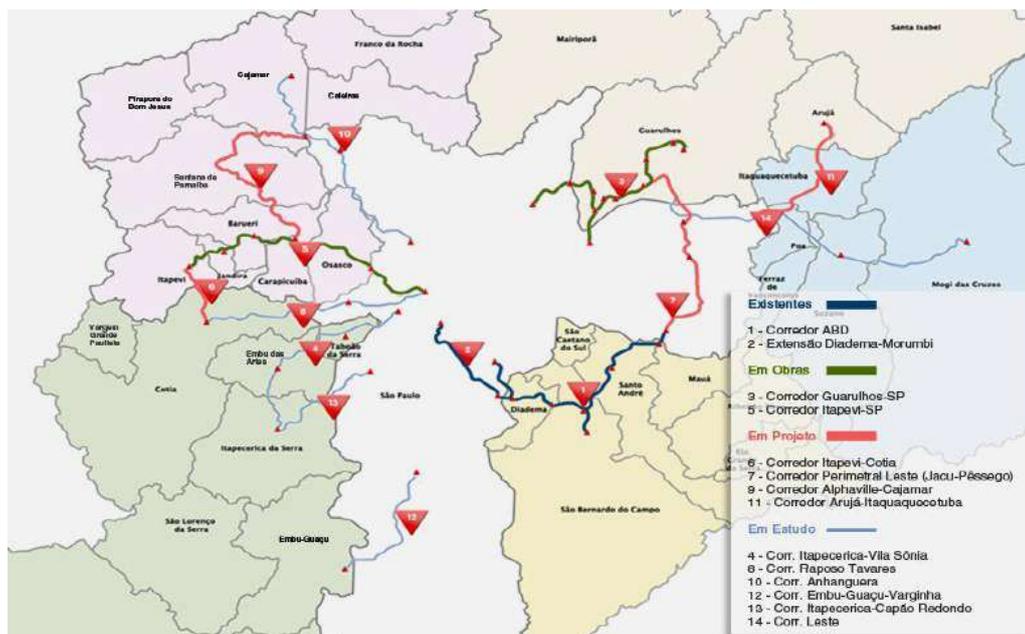


Figura 5.2-9: Corredores Propostos pela EMTU

No âmbito municipal, por meio da SMT/SPTrans, e conforme já salientado, a implantação de novos terminais, corredores de ônibus e a melhoria das instalações já existentes visam à implementação de intervenções que corrijam a situação deficitária do município de São Paulo no campo do transporte público.

Estão previstos um total de 36 corredores. Deste montante, os listados abaixo estão contidos no Trecho SUL 1:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 270 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- ✓ Corredor Sabará;
- ✓ Corredor Vila Natal (1 e 2);
- ✓ Corredor Miguel Yunes;
- ✓ Corredor Canal Cocaia (1, 2 e 3);
- ✓ Corredor Dona Belmira Marin (2 e 3);

Dos corredores restantes, o corredor 23 de Maio, em seu trecho 03, é co-localizado à região do SUL 1, uma vez que cruza, pela Avenida Interlagos, as avenidas Miguel Yunes e Nossa Senhora do Sabará, vias que integram dois corredores de mesmo nome. No trecho denominado SUL 2, destaca-se o corredor M-Boi Mirim.

Estão previstos também um total de 17 terminais, dos quais 3 são integrantes do Trecho SUL 1:

- ✓ Terminal Varginha/CPTM
- ✓ Terminal Pedreira
- ✓ Terminal Jardim Eliana

Enquanto co-localizado menciona-se o Novo Terminal Parelheiros, cuja construção é justificada pela necessidade de suprir a demanda por viagens, visto que os terminais situados na região – Parelheiros e Varginha – encontram-se sobrecarregados.

Projetos co-localizados – Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo

Datado de 2008, o Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo estrutura-se a partir do envolvimento das esferas estadual e municipal na proposição de objetivos (obras) a serem realizadas no território de São Paulo, visando a organização do tráfego de passagem na RMSP, a hierarquização e estruturação do transporte de passageiros e cargas na região.

No âmbito estadual, identificam-se a Secretaria de Economia e Planejamento (SEP), Secretaria dos Transportes do estado de São Paulo (ST), Desenvolvimento Rodoviário S.A (DERSA), Departamento de Estradas e Rodagem (DER) e Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU). Na esfera da municipalidade, destacam-se a Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPLA), Secretaria Municipal de Desenvolvimento

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 271 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Urbano (SMDU), Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras/Empresa Municipal de Urbanização (SIURB/EMURB), Secretaria Municipal de Transportes/Companhia de Engenharia de Tráfego ((SMT/CET), Secretaria do Verde e Meio Ambiente (SVMA) e Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB).

A partir do parágrafo anterior, observa-se que o programa contou, em sua estruturação, com a participação de órgãos de diversas áreas, visto que as mesmas interagem entre si no que tange o planejamento e execução das obras, assim como a previsão e mitigação dos impactos advindos das intervenções. Em relação a estas últimas, estão previstos, segundo dados de documento oficial publicado pelo DERSA, um quadro de ações a serem implementadas em todas as regiões do município.

De modo geral, podem-se identificar dois focos de investimentos: para o sistema viário e para o sistema sobre trilhos (Metrô e CPTM), cujas metas de conclusão apontam para o ano de 2014. Quanto ao sistema sobre trilhos, os projetos co-localizados ao SUL 1 são os mesmos já mencionados em itens anteriores: implementação das linhas lilás do metrô e esmeralda da CPTM.

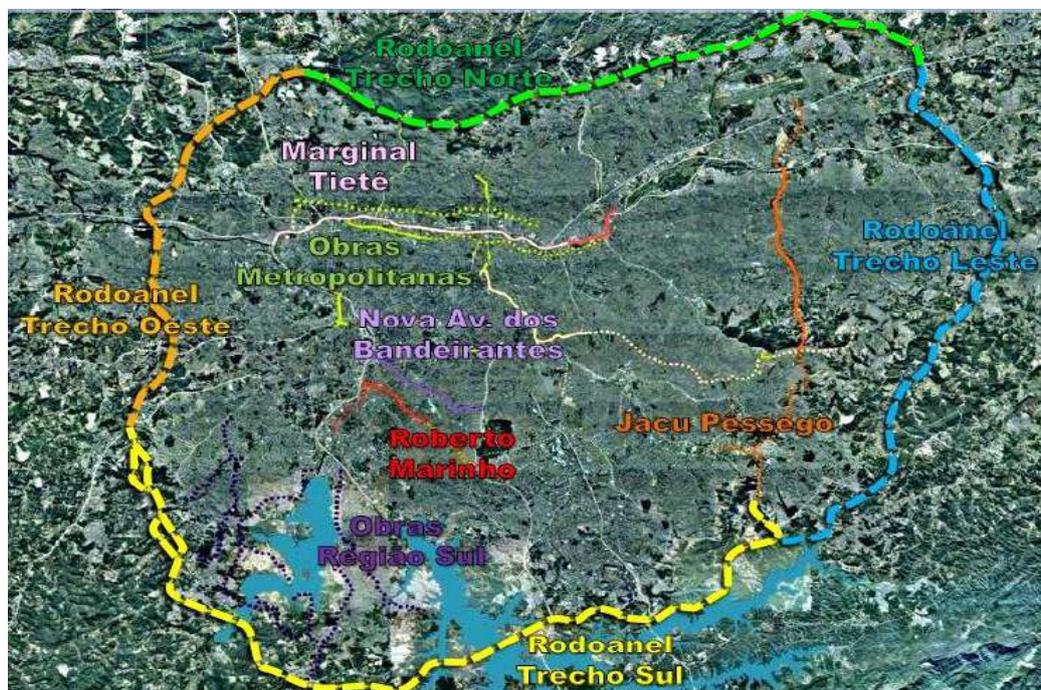


Figura 5.2-10: Áreas a serem contempladas pelas obras do Programa

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 272 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Pela observação da figura acima, interessa, ao presente estudo, a categoria denominada “Obras Região Sul”. Das intervenções previstas para a mesma, pôde-se identificar algumas que se co-localizam ao SUL 1. Em primeiro lugar, destacam-se os investimentos na reurbanização da Represa Guarapiranga. Neste ponto, verifica-se o projeto de criação de anel viário em torno do reservatório, que, dentre suas diretrizes, prevê a reurbanização da Avenida Robert Kennedy (atual Avenida Atlântica), alargamento e interligação de avenidas da localidade e construção de áreas de lazer. Em linhas gerais, identificam-se como objetivos para tal área a melhoria da acessibilidade à região e a proteção do entorno da represa contra ocupações irregulares.

A Figura 5.2-11 elucida a previsão do anel viário em torno da Guarapiranga. Observa-se aqui, enquanto co-localizados, a revitalização de trecho da Avenida Robert Kennedy (Atlântica) – criação de áreas de lazer – e a inserção da Avenida Teotônio Vilela na proposta de alternativa preliminar para o trajeto da obra.

Além destes pontos, salientam-se também as propostas de recuperação, melhoramento e alargamento da Avenida Belmira Marim, já referenciadas em itens precedentes, demonstrando, assim, a interligação entre intervenções de diversos projetos e programas.

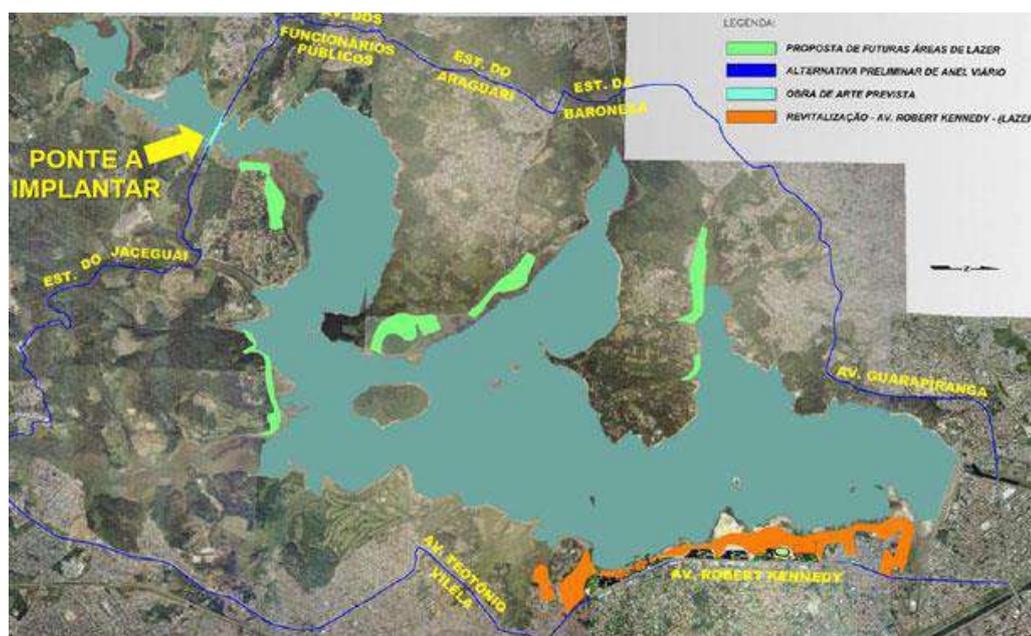


Figura 5.2-11: Anel Viário no Entorno da Represa Guarapiranga

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 273 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Projetos co-localizados – Programa Córrego Limpo

O Programa Córrego Limpo desenvolve-se com a proposta de fomentar a reversão da degradação dos córregos urbanos do município de São Paulo, visto que a poluição dos mesmos não afeta somente as localidades pelas quais estes cursos d'água passam, mas todas as bacias hidrográficas que a eles se interligam, direta ou indiretamente. Neste ponto, um dos objetivos da iniciativa é a diminuição do esgoto que acaba sendo direcionado para os rios Tietê e Pinheiros e para as represas Billings e Guarapiranga.

O Programa estrutura-se a partir da parceria entre as instâncias estadual e municipal, de modo que a primeira, através da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP), é responsável pela execução das obras de prolongamento, coletores e interceptores, realizando também a manutenção e o monitoramento das redes existentes. A PMSP tem como encargos a limpeza dos córregos, a contenção e manutenção das margens, assim como a fiscalização das ligações de esgoto e a liberação das faixas de fundo de vale para implantação das redes. Cabe também à municipalidade a remoção e reassentamento das famílias que vivem em área de risco e a implantação de córregos lineares.

Contando com três fases, o Córrego Limpo teve início em 2007 e, até 2009 (1ª fase), despoluiu um total de 42 córregos. Na 2ª fase (2009 a 2010), foram despoluídos 58 córregos, totalizando, assim, a intervenção completa em 100 localidades. Já a terceira fase, cuja conclusão estava prevista para dezembro de 2012, previa a revitalização de mais 50 córregos.

Segundo dados fornecidos pela página da Prefeitura de São Paulo, as duas primeiras etapas do programa beneficiaram aproximadamente 1,6 milhão de pessoas, enquanto que a terceira deveria atingir cerca de 770 mil habitantes.

No que se refere à região Sul, área na qual se localiza o empreendimento do Trecho Sul 01, até o final de 2011 haviam sido despoluídos 25 córregos. Pela análise da mesma, podem ser elencadas as seguintes intervenções co-localizadas:

- ✓ Rio das Pedras
- ✓ Córrego Tanquinho
- ✓ Córrego Zavuvus

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 274 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Rota Ciclo-Turística Márcia Prado

A lei Nº 15094/10, regulamentada pelo decreto Nº 51622 de 12 de julho de 2010, instituiu a criação da rota ciclo-turística “Márcia Prado”, compreendida na região Sul do município de São Paulo, entre o Grajaú e a Ilha do Bororé, e cujo trajeto perfaz parte da APA Bororé Colônia. Cabe ressaltar que o projeto, de acordo com o decreto referido, está subordinado ao Plano de Ciclovias da Secretaria Municipal de Transportes, sendo prevista também sua inserção no calendário oficial de eventos turísticos, esportivos e de lazer do município.

Segundo o projeto da lei de que trata o presente item, o percurso da rota estaria, primariamente, dividido em dois trechos, conforme demonstra a Figura 5.9-1. No primeiro deles, ter-se-ia como co-localizados ao Trecho Sul 01 o início na estação Grajaú da CPTM e o percurso pela Avenida Belmira Marim, na qual haverá corredor de ônibus com o mesmo nome. O segundo trecho partilha do mesmo início que o primeiro, e seguiria em direção contrária a este pela Avenida Belmira Marin. Aqui, verificam-se outros pontos do percurso que seriam co-localizados ao Sul 01, a saber: Avenida Senador Teotonio Vilela e a Avenida Paulo Guilguer Reimberg. Menciona-se aqui que a rota cicloturística, pela observação de seu projeto, abrangeria, assim como o SUL 01, os Parques Naturais Municipais do Itaim e do Bororé, ambos inseridos na APA Bororé Colônia.

Entretanto, pela análise da lei Nº15094 e do decreto Nº 51622, não se pôde identificar se o mesmo trajeto foi mantido pelas legislações, uma vez que não há mapas anexos às mesmas. Sendo assim, a espacialização da rota dá-se, apenas, pelo artigo primeiro do decreto, que estabelece as seguintes delimitações:

Art. 1º. A Rota de Ciclo-Turismo Márcia Prado, instituída pela Lei nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010, consistente em roteiro turístico cicloviário entre o Bairro do Grajaú e a Ilha do Bororé, passando pela região da Área de Proteção Ambiental Municipal – APA Bororé-Colônia, estender-se-á por toda a Avenida Dona Belmira Marin, desde a Avenida Tancredo Neves até a Balsa do Bororé

A partir da leitura do artigo acima, reconhece-se somente a Avenida Belmira Marim enquanto congruente aos colocalizados identificados no projeto de lei, uma vez que não se pode delimitar todas as vias e localidades pelas quais a rota ciclo-turística passa.

Segundo o Conselho Gestor da área da APA Bororé Colônia, o estabelecimento da “Márcia Prado” é de extrema importância para o desenvolvimento do turismo sustentável e do

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 275 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

cicloturismo na região, na medida em que fomenta maior aproveitamento dos atrativos que a localidade oferece, como a pesca, trilhas, arvorismo, dentre outros.

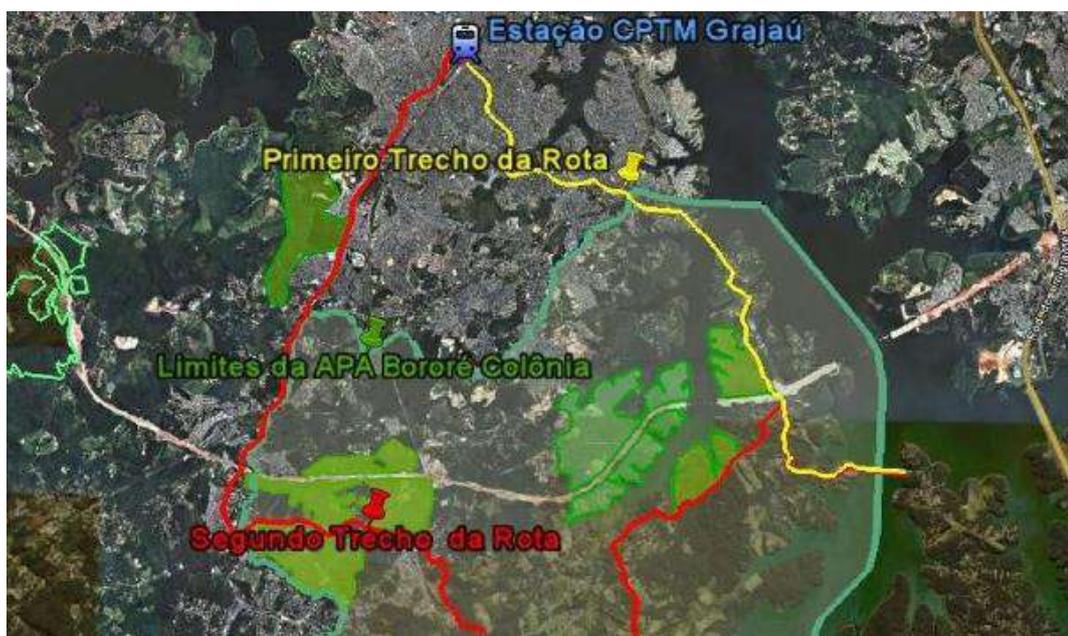


Figura 5.2-12: Trajeto Proposto pelo Projeto de Lei da Rota Ciclo-Turística Márcia Prado

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 277 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

6. ASPECTOS LEGAIS

O presente capítulo está estruturado em duas linhas que seguem: 6.1 – apresentação das Leis nos níveis federal, estadual e municipal e 6.2 – análise jurídica sobre a implantação do empreendimento.

6.1. Apresentação da Legislação Aplicável

Para a construção e adequação legal dos corredores e terminais do SUL 1, o empreendedor e todas as empresas que vier a contratar para sua implantação se obrigarão a cumprir todos os regulamentos, normas, leis, decretos, instruções normativas e resoluções a seguir apresentadas e descritas, em todas as esferas de governo, quais sejam, federal, estadual e municipal, dentro das competências previstas e norteadas pela Constituição Federal de 1988.

Algumas destas normas podem não ter repercussão direta sobre a fase de construção ou sobre o empreendimento em si, mas é importante seu conhecimento como forma complementar, para solucionar questões que porventura possam surgir durante a execução das obras e após a sua finalização.

LEGISLAÇÃO FEDERAL

Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973 – Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana de São Paulo.

Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981 - Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, constitui o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA e institui o Cadastro de Defesa Ambiental. Alterada pelas Leis 7.804/89, 9.960/00, 9.966/00, 9.985/00, 10.165/00, 11.284/06 e regulamentada pelos Decretos 89.336/84, 97.632/89, 99.274/90 e 4.297/02.

Lei 7.347, de 24 de julho de 1985 - Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico e turístico. Alterada pela Lei nº 11.448/07.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 278 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Resolução CONAMA 01, de 16 de março de 1988 - Regulamenta o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental.

Constituição Federal de 05 de outubro de 1988, atualizada até a Emenda 73 de 6 de junho de 2013 – Os artigos 23 e 24, que tratam das competências comum e concorrente entre os entes federados, e artigo 30 que versa sobre competências dos Municípios. O artigo 170 que destaca o desenvolvimento sustentável como um dos princípios a serem observados pela ordem econômica. Os artigos 182 e 183 que tecem diretrizes para a política urbana. O artigo 216, que trata do patrimônio cultural brasileiro. O Título VIII, Capítulo VI, Art. 225, estabelece que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum ao povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Destaque ao seu inciso IV do § 1º, que dispõe sobre a necessidade do estudo prévio de impacto ambiental.

Lei 7.735, de 22 de fevereiro de 1989 - Cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Alterada pela Lei nº 11.516/07.

Lei 7.797, de 10 de julho de 1989 - Cria o Fundo Nacional do Meio Ambiente. Regulamentada pelo Decreto 3.524/00

Portaria Normativa IBAMA 48, de 23 de abril de 1993 - Cria a Rede Nacional de Informação sobre o Meio Ambiente, com o objetivo de dar suporte informacional às atividades técnico-científicas e industriais e apoiar o processo de gestão ambiental.

Resolução CONAMA 10, de 01 de outubro de 1993 - Trata dos parâmetros de análise dos estágios sucessionais da Mata Atlântica. Complementada pelas Resoluções nº. 01/94; nº 07/96, nº 261/99, nº 391 e nº 392/07. Alterada pela Resolução nº 11/93. Convalidada pela Resolução nº 388, de 2007.

Resolução CONAMA 01, de 31 de janeiro de 1994 – Regula os conceitos de vegetação primária e secundária nos estágios pioneiro inicial, médio e avançado de regeneração de Mata Atlântica, a fim de orientar os procedimentos de licenciamento de exploração da vegetação nativa no Estado de São Paulo.

Decreto 1.306, de 09 de novembro de 1994 - Regulamenta o Fundo de Defesa de Direitos Difusos, de que trata os Artigos 13 e 20 da Lei 7.347/85.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 279 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal. Alterada pela Lei 9.074/95.

Lei 9.605, de 13 de fevereiro de 1998 - Lei de Crimes Ambientais. Define as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Alterada pelas Leis 9.985/00, 11.284/06, 11.428/06 e pela Medida Provisória 2.163-41/01.

Decreto 3.524, de 26 de junho de 2000 - Regulamenta a Lei 7.797, de 10 de julho de 1989, que cria o Fundo Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências

Lei 10.165, de 27 de dezembro de 2000 - Altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Lei 10.257, de 10 de julho de 2001 – “Estatuto das Cidades” - Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Medida Provisória 2.163-41, de 23 de agosto de 2001 - Acrescenta dispositivo à Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, com vigência autorizada pelo art. 2º da Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Institui o novo Código Civil Brasileiro.

Resolução CONAMA 306, de 05 de julho de 2002 – Auditoria Ambiental.

Decreto 4.339, de 22 de agosto de 2002 - Institui princípios e diretrizes para a implementação da Política Nacional da Biodiversidade.

Portaria MMA 220, de 12 de maio de 2003 - Institui o Comitê de Integração de Políticas Ambientais – CIPAM, órgão de integração técnica e política do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Decreto 4.703, de 21 de maio 2003 - Dispõe sobre o Programa Nacional da Diversidade Biológica – PRONABIO e a Comissão Nacional da Biodiversidade. Alterado pelo Decreto 6.403/07.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 280 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Lei nº. 11.079, de 30 de dezembro de 2004 - Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

Lei nº. 11.107, de 06 de abril de 2005 - Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências.

Decreto 5.877, de 17 de agosto de 2006 - Dá nova redação ao art. 4 do Decreto 3.524, de 26 de junho de 2000, que regulamenta a Lei 7.797, de 10 de julho de 1989, que cria o Fundo Nacional do Meio Ambiente.

Lei 11.428, de 22 de dezembro de 2006 – Lei da Mata Atlântica.

Decreto nº. 6.660, de 21 de novembro de 2008 - Regulamenta dispositivos da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica.

Lei 11.448, de 15 de janeiro de 2007 - Altera o art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, que disciplina a ação civil pública, legitimando para sua propositura a Defensoria Pública.

Decreto 6.043, de 12 de fevereiro de 2007 - Dá nova redação ao art. 7º do Decreto nº 4.703, de 21 de maio de 2003, que dispõe sobre o Programa Nacional da Diversidade Biológica - PRONABIO e a Comissão Nacional de Biodiversidade.

Resolução CONAMA 388, de 23 de fevereiro de 2007 – Convalida as Resoluções que definem a vegetação primária e secundária nos estágios inicial, médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica para fins do disposto no art. 4º, § 1º, da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006.

Decreto 6.514, de 22 de julho de 2008 - Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências. Altera os Decretos nos 5.975/06 e 6.231/08. Modificado pelo Decreto nº 6.686/08.

Decreto 6.515, de 22 de julho de 2008 - Institui, no âmbito dos Ministérios do Meio Ambiente e da Justiça, os Programas de Segurança Ambiental denominados Guarda Ambiental Nacional e Corpo de Guarda-Parques, e dá outras providências.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 281 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto 6.686, de 10 de dezembro de 2008 - Altera e acresce dispositivos ao Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, que dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente e estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações.

Instrução Normativa IBAMA 31, de 03 de dezembro de 2009 - Dispõe sobre o Cadastro Técnico Federal de Instrumentos de Defesa Ambiental e sobre o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais.

Instrução Normativa 08 IBAMA, de 14 de julho de 2011 - Regulamenta, no âmbito do IBAMA, o procedimento da Compensação Ambiental, conforme disposto nos Decretos nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, com as alterações introduzidas pelo Decreto 6.848, de 14 de maio de 2009.

Portaria Interministerial MMA MJ MINC MS Nº 419, DE 26 DE OUTUBRO DE 2011 - Regulamenta a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal envolvidos no licenciamento ambiental, tal como o IPHAN.

Lei Complementar 140, de 08 de dezembro de 2011 – Lei de Competências – fixa normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Instrução Normativa IBAMA 10, de 07 de dezembro de 2012 - Regula os procedimentos para apuração de infrações administrativas por condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, a imposição das sanções, a defesa, o sistema recursal e a cobrança de multas no âmbito do IBAMA.

Instrução Normativa IBAMA 06, de 15 de março de 2013 - Regulamenta o Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais - CTF/APP.

Instrução Normativa IBAMA 10, de 27 de maio de 2013 - Regulamenta o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental - CTF/AIDA.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 282 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Portaria MinCidades 317, de 18 de julho de 2013 – Dispõe sobre procedimentos a serem adotados nos casos de deslocamentos involuntários de famílias de seu local de moradia ou de exercício de suas atividades econômicas, provocados pela execução de programa e ações, sob gestão do Ministério das Cidades, inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Tema: Fauna e Flora:

Lei 5.197, de 03 de janeiro de 1967 - Estabelece o tratamento que deve ser dispensado à fauna silvestre. Modificada pelas Leis 7.584/87, 7.653/88, 7.679/88, 9.111/95 e 9.985/00.

Lei 7.584, de 06 de janeiro de 1987 - Acrescenta parágrafo ao Art. 33 da Lei 5.197/67, que dispõe sobre a Proteção à Fauna, e dá outras Providências.

Lei 7.653, de 12 de fevereiro de 1988 - Altera a redação dos Artigos 18, 27, 33 e 34 da Lei 5.197/67.

Lei 7.679, de 23 de novembro de 1988 - Dispõe sobre a proibição da pesca de espécies em períodos de reprodução e revoga o § 4º e suas alíneas, do Art. 27, da Lei 5.197/67.

Decreto 97.633, de 10 de abril de 1989 - Dispõe sobre o Conselho Nacional de Proteção à Fauna – CNPF.

Lei 7.754, de 14 de abril de 1989 - Estabelece que são consideradas de preservação permanente as áreas de florestas e demais formas de vegetação natural existentes nas nascentes dos rios.

Portaria IBAMA 438, de 09 de agosto de 1989 - Altera o Art. 4º da Portaria IBAMA 218/89 que normaliza os procedimentos quanto às autorizações de derrubada e exploração florestal envolvendo área de Mata Atlântica.

Instrução Normativa IBAMA 01, de 09 de janeiro de 1991 - Regulamenta a exploração de vegetação caracterizada como pioneira, capoeirinha, capoeira, floresta descaracterizada e floresta secundária e proíbe a exploração em floresta primária.

Decreto 318, de 31 de outubro de 1991 - Promulga o novo texto da Convenção Internacional para a Proteção dos Vegetais.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 283 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto 1.298, de 27 de outubro de 1994 - Estabelece o regulamento das Florestas Nacionais.

Decreto 2.661, de 08 de julho de 1998 - Regulamenta o parágrafo único do Art. 27 da Lei 4.771/65, mediante o estabelecimento de normas de precaução relativas ao emprego do fogo em práticas agropastoris e florestais. Alterado pelo Decreto 3.010/99.

Resolução CONAMA 278, de 24 de maio de 2001 - Trata da autorização de corte de exemplares da flora nativa ameaçada de extinção. Alterada pela Resolução CONAMA 300/02. Regulamentada pela Resolução CONAMA 317/02.

Resolução CONAMA 300, de 20 de março de 2002 - Complementa os casos passíveis de autorização de corte previstos no Art. 2º da Resolução CONAMA 278/01.

Resolução CONAMA 317, de 04 de dezembro de 2002 - Regulamenta a Resolução CONAMA 278/01.

Instrução Normativa MMA 03, de 22 de maio de 2003 - Atualiza a Lista Oficial de Espécies de Fauna Brasileira Ameaçada de Extinção.

Decreto 4.864, de 24 de outubro de 2003 - Acresce e revoga dispositivos do Decreto 3.420/00 que dispõe sobre a criação do Programa Nacional de Florestas - PNF, e dá outras providências.

Lei 11.284, de 02 de março de 2006 - Dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal – SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal – FNDF; altera as Leis 4.771/65, 6.938/81, 9.605/98, 10.683/03. Alterada pela Lei 11.516/07. Regulamentada pelo Decreto 6.063/07.

Resolução CONAMA 378, de 19 de outubro de 2006 - Define os empreendimentos potencialmente causadores de impacto ambiental nacional ou regional para fins do disposto no Inciso III, § 1º, Art. 19 da Lei 4.771/65.

Resolução CONAMA 379, de 19 de outubro de 2006 - Cria e regulamenta sistema de dados e informações sobre a gestão florestal no âmbito do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 284 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Instrução Normativa MMA 06, de 15 de dezembro de 2006 - Dispõe sobre a reposição florestal e o consumo de matéria-prima florestal.

Instrução Normativa IBAMA 146, de 10 de janeiro de 2007 - Estabelece os critérios para procedimentos relativos ao manejo de fauna silvestre em áreas de influência de empreendimentos e atividades considerados efetiva ou potencialmente causadores de impacto à fauna.

Instrução Normativa IBAMA 154, de 01 de março de 2007 - Institui o Sistema de Autorização e Informação em Biodiversidade – SISBIO e o Comitê de Assessoramento Técnico do Sistema de Autorização e Informação em Biodiversidade – CAT SISBIO. Fixa normas sobre coleta e transporte de material biológico e sobre pesquisas em unidade de conservação federal ou em cavidade natural subterrânea.

Instrução Normativa MMA 001, de 29 de fevereiro de 2008 - Regulamenta os procedimentos administrativos das entidades vinculadas ao Ministério do Meio Ambiente em relação ao embargo de obras ou atividades que impliquem desmatamento, supressão ou degradação florestal, quando constatadas infrações administrativas ou penais contra a flora.

Instrução Normativa MMA 006, de 19 de setembro de 2008 - Reconhece, como espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção aquelas constantes do Anexo I a esta Instrução Normativa.

Lei 12.651, de 25 de maio de 2012 - Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nos 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nos 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória no 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

Tema: Licenciamento Ambiental:

Resolução CONAMA 01, de 23 de janeiro de 1986 - Dispõe sobre a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, e dá outras providências, especialmente no que tange aos seus critérios básicos e diretrizes gerais.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 285 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Resolução CONAMA 06, de 24 de janeiro de 1986 - Aprova os modelos de publicação de pedidos de licenciamento em quaisquer de suas modalidades, sua renovação e a respectiva concessão e aprova os novos modelos para publicação de licenças.

Resolução CONAMA 11, de 08 de março de 1986 - Altera a redação do art. 2º da Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986.

Resolução CONAMA 09, de 03 de dezembro de 1987 - Regulamenta a questão das Audiências Públicas.

Resolução CONAMA 01, de 16 de março de 1988 - Dispõe sobre o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental.

Portaria Normativa IBAMA 01, de 04 de janeiro de 1990 - Institui cobrança no fornecimento de licença ambiental, como também dos custos operacionais.

Resolução CONAMA 237, de 22 de dezembro de 1997 - Dispõe sobre as atividades e empreendimentos sujeitas ao licenciamento ambiental a nível federal, estadual e municipal.

Resolução CONAMA 281, de 12 de julho de 2001 - Dispõe sobre modelos de publicação de pedidos de licenciamento. Complementa a Resolução CONAMA 06/86.

Resolução CONAMA 371, de 05 de abril de 2006 - Estabelece diretrizes aos órgãos ambientais para o cálculo, cobrança, aplicação, aprovação e controle de gastos de recursos advindos de compensação ambiental, conforme a Lei 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e dá outras providências.

Portaria MMA 204, de 17 de julho de 2008 - Cria o protocolo único do licenciamento ambiental interconectando os protocolos internos do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, a Agência Nacional de Águas - ANA e o Instituto Chico Mendes de Proteção da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes.

Portaria Conjunta MMA/ICMbio 205, de 17 de julho de 2008 - Cria, no âmbito do Ministério do Meio Ambiente - MMA, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes, a Câmara Federal de Compensação Ambiental - CFCA.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 286 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Instrução Normativa IBAMA 183, de 17 de julho de 2008 - Cria Sistema Informatizado do Licenciamento Ambiental - SisLic, que terá por objetivo o gerenciamento dos procedimentos, o acompanhamento dos prazos, a disponibilização de informações e a operacionalização de protocolo eletrônico do Licenciamento Ambiental Federal.

Instrução Normativa IBAMA 184, de 17 de julho de 2008 - Estabelece, no âmbito do IBAMA, os procedimentos para o licenciamento ambiental federal.

Resolução CONAMA 412, de 13 de maio de 2009 – Licenciamento ambiental de novos empreendimentos destinados à construção de habitações de interesse social.

Decreto 6.848, de 14 de maio 2009 - Estabelece critérios para o cálculo da compensação ambiental.

Resolução CONAMA 428, de 17 de dezembro de 2010 - Dispõe, no âmbito do licenciamento ambiental, sobre a autorização do órgão responsável pela administração da Unidade de Conservação (UC), de que trata o artigo 36, § 3º, da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, bem como sobre a ciência do órgão responsável pela administração da UC no caso de licenciamento ambiental de empreendimentos não sujeitos a EIA-RIMA e dá outras providências.

Instrução Normativa IBAMA 14, de 27 de outubro de 2011 - Altera e acresce dispositivos à Instrução Normativa nº 184/2008, que dispõe sobre procedimento de licenciamento ambiental.

Instrução Normativa IBAMA 02, de 27 de março de 2012 - Estabelece as bases técnicas para programas de educação ambiental apresentados como medidas mitigadoras ou compensatórias, em cumprimento às condicionantes das licenças ambientais emitidas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA.

Tema: Unidades de Conservação:

Decreto 99.274, de 06 de junho de 1990 - Regulamenta as Leis nº 6.902/81 e 6.938/81.

Lei 9.985, de 18 de julho de 2000 - Regulamenta o Art. 225, § 1º, Incisos I, II, III e VII, da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza –

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 287 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

SNUC. Revoga os Artigos 5º e 6º da Lei 4.771/65, o Art. 5º da Lei 5.197/67, e o Art. 18 da Lei 6.938/81. Modificada pelas Leis 11.132/05, 11.460/07 e 11.516/07. Regulamentada pelos Decretos 4.340/02, 5.566/05, 5.746/06 e 5.950/06. Altera dispositivos da Lei 9.605/88. O julgamento da ADI 3.378/08 considerou inconstitucional parte do Art. 36 desta Lei.

Decreto 4.340, de 22 de agosto de 2002 - Regulamenta artigos da Lei 9.985/00. Modificado pelo Decreto 5.566/05.

Decreto 5.566, de 26 de outubro de 2005 - Dá nova redação ao caput do Art. 31 do Decreto 4.340/02.

Decreto 5.746, de 05 de abril de 2006 - Regulamenta o Art. 21, da Lei 9.985/00.

Portaria MMA 206, de 17 de julho 2008 - Dispõe sobre o licenciamento ambiental municipal de atividades ou empreendimentos localizados em áreas urbanas consolidadas situadas em Áreas de Proteção Ambiental – APA.

Tema: Controle da Poluição Atmosférica e Sonora:

Resolução CONAMA 005, de 15 de junho de 1989 - Dispõe sobre o Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar – PRONAR.

Resolução CONAMA 001, de 08 de março de 1990 - Estabelece os critérios e padrões para todo o território nacional quanto à emissão de ruídos.

Resolução CONAMA 003, de 28 de junho de 1990 - Dispõe sobre padrões de qualidade do ar, previstos no PRONAR.

Lei nº. 8.723, de 28 de outubro de 1993 - Dispõe sobre as metas para redução de emissão de poluentes por veículos automotores.

Resolução CONAMA 230, de 22 de agosto de 1997 - Proíbe o uso de equipamentos que possam reduzir a eficácia do controle de emissão de ruídos e poluentes.

Resolução CONAMA 403, de 11 de novembro de 2008 - Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores- PROCONVE

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 288 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

para veículos pesados novos (Fase P-7), estabelecendo novos limites máximos de poluentes a partir de 01 de janeiro de 2012.

Resolução CONAMA 415, de 24 de setembro de 2009 – Complementa a Resolução 403/2008 e dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário, fixando os seguintes prazos para entrada em vigor dos limites fixados: veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013; e veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos; e, por fim, a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Resolução CONAMA 418, de 25 de novembro de 2009 - Estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular-PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso. Alterada pelas Resoluções nº 426/2010 e nº 435/2011.

Resolução CONAMA 433, de 13 de julho de 2011 - Dispõe sobre a inclusão no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE e estabelece limites máximos de emissão de ruídos para máquinas agrícolas e rodoviárias novas.

Resolução CONAMA 451, de 03 de maio de 2012 - Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2009, que dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso-I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente.

Tema: Resíduos/Efluentes:

Resolução CONAMA 307, de 05 de julho de 2002 - Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil, com a redação dada pelas Resoluções nº. 348/04, 431/11 e 448/12.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 289 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Resolução CONAMA 313, de 29 de outubro de 2002 - Dispõe sobre o Inventário Nacional de Resíduos Sólidos Industriais.

Resolução CONAMA 358, de 29 de abril 2005 - Dispõe sobre o tratamento e disposição final dos resíduos de serviços de saúde.

Resolução CONAMA 420, de 28 de dezembro de 2009 – Dispõe sobre critérios e valores orientadores de qualidade do solo quanto à presença de substâncias químicas e estabelece diretrizes para o gerenciamento ambiental de áreas contaminadas por essas substâncias em decorrência de atividades antrópicas.

Resolução CONAMA 430, de 13 de maio de 2011 - Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes, complementa e altera a Resolução nº 357, de 17 de março de 2005, do Conselho Nacional do Meio Ambiente- CONAMA.

Resolução CONAMA 450, de 06 de março de 2012 - Altera os arts. 9º, 16, 19, 20, 21 e 22, e acrescenta o art. 24-A à Resolução nº 362, de 23 de junho de 2005, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, que dispõe sobre recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado.

Tema: Vegetação (Supressão, Intervenção em APP):

Resolução CONAMA 302, de 20 de março de 2002 - Dispõe sobre os parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente de reservatórios artificiais e o regime de uso do entorno, parcialmente revogadas naquilo que conflitar com a Lei 12.651/12.

Resolução CONAMA 303, de 20 de março de 2002 - Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente, parcialmente revogadas naquilo que conflitar com a Lei 12.651/12.

Resolução CONAMA 369, de 28 de março de 2006 - Dispõe sobre os casos excepcionais de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 290 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Resolução CONAMA 429, de 28 de fevereiro de 2011 - Dispõe sobre a metodologia de recuperação das Áreas de Preservação Permanente – APPs.

Instrução Normativa IBAMA 05, de 20 de abril de 2011 - Estabelece critérios e procedimentos para as análises dos pedidos e concessões de anuências prévias para a supressão de vegetação de mata atlântica primária ou secundária nos estágios médio ou avançado de regeneração.

Resolução CONAMA 417, de 23 de novembro de 2009 - Dispõe sobre parâmetros básicos para definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de Restinga na Mata Atlântica e dá outras providências.

Resolução CONAMA 423, de 12 de abril de 2010 - Dispõe sobre parâmetros básicos para identificação e análise da vegetação primária e dos estágios sucessionais da vegetação secundária nos Campos de Altitude associados ou abrangidos pela Mata Atlântica.

Tema: Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937 - Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

Lei 3.924, de 26 de julho de 1961 - Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos.

Decreto Legislativo 74, de 30 de junho de 1977 - Aprova o texto da Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural.

Decreto 80.978, de 12 de dezembro de 1977 - Promulga a Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural.

Constituição Federal de 05 de outubro de 1988, atualizada até a Emenda 73/2013 - O Título III, Capítulo II, Art. 20, Inciso X, estabelece que as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos, existentes no território nacional, são bens da União.

Portaria IPHAN 07, de 01 de dezembro de 1988 - Regulamenta os pedidos de permissão e autorização das pesquisas arqueológicas.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 291 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto 3.551, de 04 de agosto de 2000 - Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro e cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial.

Portaria IPHAN 230, de 17 de dezembro de 2002 - Dispõe sobre a necessidade de compatibilizar as fases de obtenção de licenças ambientais de empreendimentos potencialmente capazes de afetar o patrimônio arqueológico e define os procedimentos necessários à apreciação e acompanhamento das pesquisas arqueológicas.

Decreto 5.753, de 12 de abril de 2006 - Promulga a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, adotada em Paris, em 12 de outubro de 2003 e assinada em 03 de novembro de 2003.

Tema: Água (Usos, Proteção dos Recursos Hídricos):

Decreto 24.643, de 10 de julho de 1934 - Institui o Código de Águas.

Lei 9.433, de 8 de janeiro de 1997 – Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei 7.990, de 28 de dezembro de 1989. Regulamentada pelo Decreto 4.613/03.

Lei 9.984, de 17 de julho de 2000 – Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas – ANA, entidade federal de implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e de coordenação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, e dá outras providências.

Decreto 4.613, de 11 de março de 2003 - Regulamenta o Conselho Nacional de Recursos Hídricos. Alterado pelo Decreto 5.263/04.

Decreto 5.263, de 05 de novembro de 2004 - Acrescenta o § 7º ao Art. 5º do Decreto 4.613/03.

Resolução CONAMA 357, de 17 de março de 2005 - Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 292 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

condições e padrões de lançamento de efluentes. Alterada pelas Resoluções nº 370/06, nº 397/08, nº 410/09, e nº 430/11. Complementada pela Resolução nº 393/09.

Resolução CONAMA 396, de 03 de abril de 2008 - Dispõe sobre a classificação e diretrizes ambientais para o enquadramento das águas subterrâneas.

Resolução CONAMA 397, de 03 de abril de 2008 - Altera o Inciso II do § 4º e a Tabela X do § 5º, ambos do Art. 34 da Resolução CONAMA 357/05.

Resolução CNRH 91, de 05 de novembro de 2008 - Dispõe sobre procedimentos gerais para o enquadramento dos corpos de água superficiais e subterrâneas.

Recursos Hídricos Resolução CNRH 92, de 05 de novembro de 2008 - Estabelece critérios e procedimentos gerais para proteção e conservação das águas subterrâneas no território brasileiro.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 293 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

LEGISLAÇÃO ESTADUAL – SÃO PAULO**Tema: Proteção do Meio Ambiente:**

Lei 997, de 31 de maio de 1976 - Dispõe sobre o controle da poluição do meio ambiente.

Decreto Estadual 8.468, de 8 de setembro de 1976 - Aprova o Regulamento da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, que dispõe sobre a Prevenção e o Controle da Poluição do Meio Ambiente.

Decreto Estadual 30.443, de 20 de setembro de 1989 - Considera patrimônio ambiental e declara imunes de corte exemplares arbóreos, situados no Município de São Paulo.

Constituição Estadual de 5 de outubro de 1989 – Em especial seus artigos 152, 153, 154 e 158, que impõem a compatibilização de planos estaduais com planos municipais em regiões metropolitanas impondo o planejamento regional; a cooperação dos diferentes níveis de governo; a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum, tais como transporte coletivo, saneamento básico, habitação e outros; o uso equilibrado do solo, dos recursos naturais e a proteção do meio ambiente; a redução das desigualdades sociais e regionais.

Decreto Estadual 39.743, de 23 de dezembro de 1994 - Dá Nova Redação ao artigo 18 do Decreto nº 30.443, de 20 de setembro de 1989.

Resolução SMA 5, de 7 de janeiro de 1997 - Institui o compromisso de ajustamento de conduta ambiental, com força de título executivo extrajudicial, no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente, da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - Cetesb e da Fundação para a Conservação e a Produção Florestal do Estado de São Paulo – Fundação Florestal.

Lei 9.509, de 20 de março de 1997 – Dispõe sobre a Política Estadual do Meio Ambiente.

Lei 9.989, de 22 de maio de 1998 – Dispõe sobre a recomposição da cobertura vegetal no Estado de São Paulo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 294 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Lei 10.177, de 30 de dezembro de 1998 – Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Estadual.

Lei 10.780, de 9 de março de 2001 – Dispõe sobre a reposição florestal no Estado de São Paulo.

Decreto Estadual 47.397, de 4 de dezembro de 2002 - Dá nova redação ao Título V e ao Anexo 5 e acrescenta os Anexos 9 e 10, ao Regulamento da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, aprovado pelo Decreto nº 8.468, de 8 de setembro de 1976, que dispõe sobre a prevenção e o controle da poluição do meio ambiente.

Resolução SMA 48, de 5 de dezembro de 2002 - Fixa o valor do custo das horas técnicas despendidas em análises para expedição de licenças, autorizações, pareceres técnicos e outros documentos, na forma do Decreto nº 47.400, de 4 de dezembro de 2002.

Decreto Estadual 48.523, de 2 de março de 2004 - Introduz alterações no Regulamento da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, aprovado pelo Decreto nº 8.468, de 8 de setembro de 1976 e suas alterações posteriores, que dispõe sobre a prevenção e o controle da poluição do meio ambiente.

Decreto Estadual 50.753, de 28 de abril de 2006 - Altera a redação e inclui dispositivos no Regulamento aprovado pelo Decreto n. 8.468, de 8 de setembro de 1976, disciplinando a execução da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, que dispõe sobre controle da poluição do meio ambiente.

Decreto Estadual 52.762, de 28 de fevereiro de 2008 - Regulamenta a Lei nº 10.780, de 9 de março de 2001, que dispõe sobre a reposição florestal no Estado de São Paulo.

Decreto Estadual 53.140, de 19 de junho de 2008 - Estabelece a classificação institucional da Secretaria do Meio Ambiente – SMA.

Lei 13.542, de 8 de maio de 2009 - Altera a denominação da CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e dá nova redação aos artigos 2º e 10 da Lei nº 118, de 29 de junho de 1973.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 295 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto Estadual 54.487, de 26 de junho de 2009 - Altera a redação e inclui dispositivos e anexos no Regulamento da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, aprovado pelo Decreto nº 8.468, de 8 de setembro de 1976, que dispõe sobre o controle da poluição do meio ambiente.

Resolução SMA 31, de 20 de maio de 2009 - Dispõe sobre os procedimentos para análise dos pedidos de supressão de vegetação nativa para parcelamento do solo ou qualquer edificação em área urbana.

Lei nº 13.577, de 8 de julho de 2009 - Dispõe sobre diretrizes e procedimentos para a proteção da qualidade do solo e gerenciamento de áreas contaminadas. Regulamentada pelo Decreto Estadual nº 59.263, de 05 de junho de 2013.

Resolução SMA 58, de 13 de agosto de 2009 - Estabelece procedimentos de publicidade para emissão de licença, alvará e autorização de supressão de vegetação ou de intervenção em área especialmente protegida.

Lei nº 13.798, de 9 de novembro de 2009 - Instituiu a Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC. Regulamentada pelo Decreto nº 55.947, de 24 de junho de 2010.

Resolução SMA 32, de 11 de maio de 2010 - Dispõe sobre infrações e sanções administrativas ambientais e procedimentos administrativos para imposição de penalidades.

Lei 14.626, de 29 de novembro de 2011 – Institui o Cadastro técnico estadual de atividades potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos ambientais.

Lei 14.878, de 11 de outubro de 2012 - Altera a Lei nº 14.626, de 2011, que institui o Cadastro técnico estadual de atividades potencialmente poluidoras ou utilizadoras de recursos ambientais.

Resolução SMA 48, de 21 de setembro de 2004 – Espécies de flora ameaçadas de extinção no Estado.

Decreto Estadual 49.723, de 24 de junho de 2005 - Institui o Programa de Recuperação de Zonas Ciliares do Estado de São Paulo e dá providências correlatas.

Lei 11.977, de 25 de agosto de 2005 – Institui o Código de Proteção aos Animais do Estado.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 296 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto Estadual 53.494, de 2 de outubro de 2008 - Declara as Espécies da Fauna Silvestre Ameaçadas, as Quase Ameaçadas, as Colapsadas, Sobrexplotadas, Ameaçadas de Sobrexplotação e com dados insuficientes para avaliação no Estado de São Paulo.

Resolução SMA 7, de 21 de janeiro de 2008 - Dispõe sobre o gerenciamento do Projeto de Recuperação de Matas Ciliares de que trata o Decreto 49.723, de 24 de junho de 2005.

Resolução SMA 25, de 16 de abril de 2010 – Dispõe sobre a fauna silvestre.

Decreto Estadual 56.031, de 20 de julho de 2010 - Declara as Espécies da Fauna Silvestre Ameaçadas, as Quase Ameaçadas, as Colapsadas, Sobrexplotadas, Ameaçadas de Sobrexplotação e com dados insuficientes para avaliação no Estado de São Paulo.

Portaria 58, de 29 de maio de 2013 - Ficam disciplinados os critérios e procedimentos de compensação ambiental pelo manejo de espécies arbóreas, palmeiras e coqueiros, por corte, transplante ou qualquer outra intervenção ao meio ambiente no município de São Paulo, de caráter excepcional, para a viabilização de obras.

Decreto 59.113, de 23 de abril de 2013 – Estabelece novos padrões de qualidade do ar

Tema: Licenciamento Ambiental:

Decreto Estadual 41.261, de 31 de outubro de 1996 - Autoriza a Secretaria do Meio Ambiente a celebrar convênios com Municípios Paulistas, objetivando cooperação nas áreas de fiscalização e licenciamento ambientais.

Decreto Estadual 47.400, de 4 de dezembro de 2002 - Regulamenta dispositivos da Lei Estadual nº 9.509, de 20 de março de 1997, referentes ao licenciamento ambiental, estabelece prazos de validade para cada modalidade de licenciamento ambiental e condições para sua renovação, estabelece prazo de análise dos requerimentos e licenciamento ambiental, institui procedimento obrigatório de notificação de suspensão ou encerramento de atividade, e o recolhimento de valor referente ao preço de análise.

Decreto Estadual 48.919, de 2 de setembro de 2004 - Dá nova redação ao artigo 11 do Decreto nº 47.400, de 4 de dezembro de 2002, que regulamenta dispositivos da Lei Estadual nº

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 297 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

9.509, de 20 de março de 1997, referentes ao licenciamento ambiental, estabelece prazos de validade para cada modalidade de licenciamento ambiental e condições para sua renovação, estabelece prazo de análise dos requerimentos e licenciamento ambiental, institui procedimento obrigatório de notificação de suspensão ou encerramento de atividade, e o recolhimento de valor referente ao preço de análise.

Resolução SMA 54, de 30 de novembro de 2004 - Dispõe sobre procedimentos para o licenciamento ambiental no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente.

Resolução SMA 22, de 30 de março de 2010 - Dispõe sobre a operacionalização e execução da licença ambiental.

Resolução SMA 85, de 23 de outubro de 2012 - Dispõe, no âmbito do licenciamento ambiental, sobre a autorização dos órgãos responsáveis pela administração de unidades de conservação, de que trata o § 3º, do artigo 36, da Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000.

Tema: Unidades De Conservação:

Lei 5.598, de fevereiro de 1987 - Declara Área de Proteção Ambiental regiões urbanas e/ou rurais dos Municípios de Salesópolis, Biritiba Mirim, Moji das Cruzes, Suzano, Poá, Itaquaquetuba, Guarulhos, São Paulo, Osasco, Barueri, Carapicuíba e Santana do Parnaíba.

Decreto Estadual 42.837, de 3 de fevereiro de 1998 - Regulamenta a Lei nº 5598, de 06 de fevereiro de 1987, que declara área de proteção ambiental regiões urbanas e rurais ao longo do curso do Rio Tietê, nos Municípios de Salesópolis, Biritiba Mirim, Mogi das Cruzes, Suzano, Poá, Itaquaquetuba, Guarulhos, São Paulo, Osasco, Barueri, Carapicuíba e Santana do Parnaíba.

Decreto Estadual 48.149, de 9 de outubro de 2003 - Dispõe sobre a criação e funcionamento dos Conselhos Gestores das Áreas de Proteção Ambiental - APAs no Estado de São Paulo e dá providências correlatas.

Decreto Estadual 48.766, de 30 de junho de 2004 - Institui o Programa de Gestão Compartilhada de Unidades de Conservação do Estado de São Paulo por Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público - OSCIPs, aprova modelo-padrão de Termo de Parceria.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 298 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto Estadual 49.672, de 6 de junho de 2005 - Dispõe sobre a criação dos Conselhos Consultivos das Unidades de Conservação de Proteção Integral do Estado de São Paulo, define sua composição e as diretrizes para seu funcionamento.

Decreto Estadual 51.150, de 3 de outubro de 2006 - Dispõe sobre o reconhecimento das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, no âmbito do Estado de São Paulo, institui o Programa Estadual de Apoio às Reservas Particulares do Patrimônio Natural.

Decreto Estadual 51.246, de 6 de novembro de 2006 - Estabelece procedimentos para a instituição de Área de Relevante Interesse Ecológico - ÁRIE no Estado de São Paulo.

Resolução SMA 29, de 30 de março de 2010 - Dispõe sobre estudos técnicos para subsidiar alteração de limites e mudança de categorias de manejo de Unidades de Conservação, bem como sobre Termos de Compromisso a serem celebrados com os ocupantes de Unidades de Conservação até sua definitiva regularização fundiária.

Resolução SMA 76, de 29 de setembro de 2012 - Dispõe sobre a instituição do Plano de Fiscalização Ambiental para Proteção das Unidades de Conservação de Proteção Integral do Estado de São Paulo.

Tema: Resíduos/Efluentes:

Lei 10.888, de 20 de setembro de 2001 - Dispõe sobre o descarte final de produtos potencialmente perigosos do resíduo urbano que contenham metais pesados.

Lei 12.300, de 16 de março de 2006 – Institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos.

Decreto Estadual 54.645, de 5 de agosto de 2009 - Regulamenta dispositivos da Lei nº 12.300 de 16 de março de 2006, que institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos, e altera o inciso I do artigo 74 do Regulamento da Lei nº 997, de 31 de maio de 1976, aprovado pelo Decreto nº 8.468, de 8 de setembro de 1976.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 299 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Tema: Vegetação (Supressão, Intervenção em APP):

Decreto Estadual 49.566, de 25 de abril de 2005 - Dispõe sobre a intervenção de baixo impacto ambiental em áreas consideradas de preservação permanente pelo Código Florestal. Estabelece que os pedidos de autorização para intervenção eventual e de baixo impacto ambiental em áreas de preservação permanente, devem ser formalizados em procedimento administrativo próprio junto ao Departamento Estadual de Proteção de Recursos Naturais - DEPRN da Secretaria do Meio Ambiente (atual Companhia Ambiental do Estado de São Paulo).

Resolução SMA 13, de 22 de fevereiro de 2008 - Dispõe sobre a concessão de autorização para a supressão de vegetação nativa para implantação de obras de interesse público.

Tema: Água (Usos, Proteção dos Recursos Hídricos):

Lei 898, de 01 de novembro de 1975 - Disciplina o uso do solo para proteção dos mananciais, reservatórios, cursos de água e demais recursos hídricos na Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Lei 1.172, de 17 de novembro de 1976 – Delimita as áreas de proteção aos mananciais e recursos hídricos da Região Metropolitana da Grande São Paulo, estabelecendo normas de restrição de uso.

Lei 6.134, de 2 de junho de 1988 - Dispõe sobre preservação dos depósitos naturais de águas subterrâneas no Estado de São Paulo.

Lei 7.663, de 30 de dezembro de 1991 – Estabelece normas de orientação à Política Estadual de Recursos Hídricos e ao Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos.

Lei 9.034, de 27 de dezembro de 1994 - Dispõe sobre o Plano Estadual de Recursos Hídricos - PERH, a ser implantado no período 1994 e 1995, em conformidade com a Lei n. 7663, de 30 de dezembro de 1991, que instituiu normas de orientação à Política Estadual de Recursos Hídricos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 300 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Lei 9.866, de 20 de novembro de 1997 - Dispõe sobre diretrizes e normas para a proteção e recuperação das bacias hidrográficas dos mananciais de interesse regional do Estado de São Paulo.

Lei 11.216, de 22 de julho de 2002 - Altera a Lei nº 1.172, de 17 de novembro de 1976, que delimita as áreas de proteção dos mananciais, cursos e reservatórios de água de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Decreto Estadual 47.696, de 7 de março de 2003 - Regulamenta o artigo 37-A da Lei nº 1.172, de 17 de novembro de 1976, acrescido pela Lei nº 11.216, de 22 de julho de 2002, que delimita as áreas de proteção dos mananciais, cursos e reservatórios de água de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Lei 12.233, de 16 de janeiro de 2006 – Define a Área de Proteção e Recuperação dos mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga.

Decreto Estadual 51.686, de 22 de março de 2007 - Regulamenta dispositivos da Lei estadual nº 12.233, de 16 de janeiro de 2006, - Lei Específica Guarapiranga, que define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga - APRM-G

Lei 13.579, de 13 de julho de 2009 - Define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings.

Decreto Estadual 55.342, de 13 de janeiro de 2010 - Regulamenta dispositivos da Lei nº 13.579, de 13 de julho de 2009, que define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings.

Resolução SMA 112, de 29 de novembro de 2010 - Dispõe sobre o Órgão Técnico do Sistema de Planejamento e Gestão da Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais das Bacias Hidrográficas dos Reservatórios Guarapiranga e Billings, e suas atribuições compartilhadas entre a Secretaria de Estado do Meio Ambiente - SMA e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

Resolução Conjunta SMA/SSRH 1, de 24 de julho de 2013 - Dispõe sobre planejamento e gestão das Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais das Bacias Hidrográficas dos Reservatórios Guarapiranga e Billings, e suas atribuições compartilhadas entre a Secretaria de Estado

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 301 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

do Meio Ambiente – SMA, por meio de suas Coordenadorias e da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB, e a Secretaria de Estado de Saneamento e Recursos Hídricos – SSRH, por meio de suas Coordenadorias e da Unidade de Gerenciamento de Programas – UGP Programa Mananciais.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 302 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL – SÃO PAULO**Tema: Proteção do Meio Ambiente:**

Lei nº 10.236, de 16 de dezembro de 1986 - Altera dispositivos da lei 10.032/85, que dispõe sobre a criação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da cidade de São Paulo – CONPRESP.

Lei nº 10.365, de 22 de setembro de 1987 - Disciplina o corte e a poda de vegetação de porte arbóreo existente no município de São Paulo, e da outras providencias. Regulamentada pelo Decreto Municipal nº 26.535/88 e Portaria nº 58/SVMA.G/2013.

Portaria 413, de 6 de julho de 1988 – Aprova a Orientação Normativa 90607/88, sobre a elaboração de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental para obras que possam modificar o meio ambiente.

Lei nº 10.919, 21 de dezembro de 1990 - Dispõe sobre a obrigatoriedade de o executivo municipal dar publicidade a poda e corte de arvores.

Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992 - Código de Obras e Edificações, que dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis.

Lei 11338, de 30 de dezembro de 1992 – Concede isenção e desconto de IPTU aos imóveis localizados em áreas de proteção a mananciais.

Lei nº 11.380, de 17 de junho de 1993 - Dispõe sobre a execução de obras nos terrenos erodidos ou erodíveis e sobre a exigência de alvará para movimentação de terra.

Lei Nº 11.501, de 12 de abril de 1994 – Dispõe sobre o controle e a fiscalização das atividades que geram poluição sonora. Regulamentada pelo Decreto nº 34.741, de 10 de dezembro de 1994.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 303 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Lei nº. 11.509, de 11 de abril de 1994 – Dispõe sobre o controle e a fiscalização das atividades que geram poluição sonora.

Lei nº 11.509, de 21 de abril de 1994 - Determina o uso de pisos drenantes em passeios públicos, estacionamentos descobertos, ruas de pouco movimento de veículos e vias de circulação de pedestres em áreas de lazer, praças e parques.

Resolução SVMA 10, de 23 de maio de 1995 – Aprova EIA/RIMA do projeto de corredores de ônibus e terminais de integração Rio Bonito-Guarapiranga.

Lei 12317, de 16 de abril de 1997 – Dispõe sobre plantio de árvores em áreas de favelas ou ocupações, onde foram ou serão removidos barracos, em virtude de oferecerem riscos ou terem sido incluídas em algum programa de reurbanização.

Resolução SMMA 69, de 10 de abril de 2002 – Aprova procedimentos a serem adotados nas audiências públicas para empreendimentos de alto impacto ambiental.

Lei 13.430, de 13 de setembro de 2002 – Plano Diretor Estratégico.

Lei 13646, de 11 de setembro de 2003 – Dispõe sobre arborização nos logradouros públicos.

Resolução 79, de 30 de setembro de 2003 – Aprova o EIA do sistema de transporte coletivo do eixo Rio Bonito.

Lei 13706, de 5 de janeiro de 2004 - Estabelece o Zoneamento Ecológico-Econômico, doravante denominado Zoneamento Geo-Ambiental, da Área de Proteção Ambiental Municipal do Capivari-Monos.

Lei 13725, de 9 de janeiro de 2004 – Código Sanitário.

Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004 - Estabelece normas complementares ao plano diretor estratégico, institui os planos regionais estratégicos das subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o uso e ocupação do solo do município de São Paulo.

Lei 14015, de 28 de junho de 2005 – Dispõe sobre descarte e reciclagem de mistura asfáltica dos pavimentos urbanos.

Lei 14186, de 4 de julho de 2006 – Programa Municipal de Arborização Urbana.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 304 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto 49447, de 28 de abril de 2008 – Parque Municipal da Barragem do Guarapiranga.

Portaria SVMA 26, de 20 de março de 2008 - Disciplina critérios e procedimentos de compensação ambiental pelo manejo/corte e transplante de espécies arbóreas.

Lei nº 14.803, de 26 de junho de 2008 - Dispõe sobre o Plano Integrado de Gerenciamento dos Resíduos da Construção Civil e Resíduos Volumosos e seus componentes.

Decreto 50446, de 20 de fevereiro de 2009 – Regulamenta o transporte de produtos perigosos nas vias públicas da cidade de São Paulo.

Lei nº. 14.933, de 05 de junho de 2009 – Política Municipal de Mudanças Climáticas.

Decreto 50886, de 28 de setembro de 2009 – Parque Linear Municipal de Parelheiros.

Portaria SVMA 56, de 3 de junho de 2010 – Disciplina critérios e procedimentos de compensação ambiental/manejo e corte, transplante e intervenção ao meio ambiente.

Portaria SVMA 61, de 28 de maio de 2011 - Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo para Termos de Ajustamento de Conduta e Projetos de Recuperação Florestal.

Decreto 52972, de 14 de fevereiro de 2012 – Criação do Parque Municipal do Bororé.

Decreto 52973, de 14 de fevereiro de 2012 – Criação do Parque Municipal Varginha.

Lei 15572, de 9 de maio de 2012 - Determina a adoção dos critérios socioambientais que especifica no desenvolvimento e implantação de políticas, programas e ações pelo Poder Público Municipal.

Decreto 53799, de 26 de março de 2013 – Desapropriação de bens úteis ou necessários à Administração Municipal.

Lei Municipal nº 13.564, de 24 de abril de 2003 - Dispõe sobre o parcelamento de solo, edificação ou instalação de equipamentos em terrenos contaminados ou suspeitos de contaminação.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 305 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto Municipal nº 53.889, de 8 de maio de 2013 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental – TCA, instrumento de gestão ambiental a ser elaborado no âmbito do Município de São Paulo, celebrado entre o Poder Público Municipal e pessoas físicas ou jurídicas.

Tema: Unidades de Conservação:

Lei 11084, de 6 de setembro de 1991- Dispõe sobre a delimitação das áreas de proteção ambiental denominadas Regionais Ecológicas.

Lei 14162, de 24 de maio de 2006 – Criação da APA Municipal Bororé-Colônia.

Lei 14164, de 29 de maio de 2006 - Dispõe sobre aquisição de área destinada à implantação de Unidade de Proteção Integral, na Subprefeitura de Parelheiros.

Decreto 50912, de 7 de outubro de 2009, com alteração pelo Decreto 51354, de 19 de março de 2010 – Programa de apoio às Reservas Particulares do Patrimônio Natural.

Tema: Uso do Solo Urbano:

Lei 13430, de 13 de setembro de 2002 – Plano Diretor de São Paulo.

Lei 13558, de 14 de abril de 2003 – Dispõe sobre a regularização de edificações.

Lei 13614, de 2 de julho de 2003 - Estabelece as diretrizes para a utilização das vias públicas municipais, inclusive dos respectivos subsolo e espaço aéreo, e das obras de arte de domínio municipal, para a implantação e instalação de equipamentos de infraestrutura urbana destinados à prestação de serviços públicos e privados; delega competência ao Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas da Secretaria de Infraestrutura Urbana para outorgar a permissão de uso; disciplina a execução das obras dela decorrentes.

Lei 13885, de 25 de agosto de 2004 - Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 306 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Decreto nº 45.904, de 19 de maio de 2005 - Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

Decreto 47145, de 29 de março de 2006 – Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelos artigos 251 e seguintes do Plano Diretor.

Decreto 53889, de 8 de maio de 2013 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelos artigos 251 e seguintes do Plano Diretor.

Tema: Recursos Hídricos:

Resolução SEMPLA 1, de 9 de abril de 1991 - Dispõe sobre a Política municipal para as áreas inseridas nas Bacias dos Reservatórios Guarapiranga, Billings e Capivari/Monos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 307 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

6.2. Análise jurídica sobre a implantação do empreendimento**✓ Lei nº. 898/1975: Lei de proteção aos mananciais da Região Metropolitana de São Paulo**

A Lei nº. 898/1975 foi um dos primeiros diplomas legais do Brasil que disciplina a proteção dos mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos. Trata-se de lei estadual que tem por finalidade a proteção dos mananciais de forma específica na Região Metropolitana de São Paulo.

Para tanto, em seu artigo 2º, a Lei elenca diversas áreas de mananciais da região metropolitana destinadas à proteção, dentre as quais se destacam os reservatórios Billings e Guarapiranga:

Art. 2º. São declaradas área de proteção e, como tais, reservadas, as referentes aos seguintes mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo:

I – reservatório Billings;

(...)

V – reservatório Guarapiranga, até a barragem no Município de São Paulo (...).

Ao caracterizar estas áreas como de proteção, a Lei nº. 898/75 dotou-as de um regime especial de regulação e tutela. A preocupação maior era com os mananciais destas áreas, pois estes dois reservatórios fornecem água para utilização de grande parte da cidade de São Paulo e Região Metropolitana. A exploração antrópica de forma desregulada e irracional poderia comprometer futuramente a disponibilidade e qualidade dos recursos hídricos.

Por este motivo, a Lei nº. 898/75 condicionou o exercício de atividades antrópicas nas áreas de proteção à manifestação favorável da Secretaria de Obras e Meio Ambiente, mediante parecer da CETESB.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 308 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Art. 3º. As áreas de proteção de que trata esta Lei corresponderão, no máximo, às de drenagem referentes aos mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos, especificados no artigo 2º.

Parágrafo único. Nas áreas de proteção, os projetos e a execução de arruamentos, loteamentos, edificações e obras, bem assim, a prática de atividades agropecuárias, comerciais, industriais e recreativas dependerão de aprovação prévia da Secretaria de Negócios Metropolitanos, e manifestação favorável da Secretaria de Obras e Meio Ambiente, mediante parecer da Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Básico e Defesa do Meio Ambiente – CETESB, quanto aos aspectos de proteção ambiental, sem prejuízo das demais consequências estabelecidas na legislação, em vigor, para outros fins.

Como o Projeto proposto pela SPTrans encontra-se localizado em áreas próximas aos reservatórios, é importante a sua apresentação aos órgãos mencionados no dispositivo legal, com parecer da CETESB. Caso as atividades mencionadas acima sejam exercidas sem licenciamento e manifestação favorável da Secretaria de Obras e Meio Ambiente, fora dos preceitos da legislação ou dos projetos aprovados, elas poderão ser cessadas e até mesmo embargadas e demolidas, sem prejuízo de indenização a ser devida pelo infrator.

Para o licenciamento de atividades e realização de obras nas áreas protegidas, a Lei nº. 898/75, em seu artigo 6º, determina que algumas obrigações poderão ser exigidas, tais como:

(...)

I – destinação e uso da área, perfeitamente caracterizados e expressos nos projetos e documentos submetidos à aprovação;

II – apresentação, nos projetos, de solução adequada para a coleta, tratamento e destino final dos resíduos sólidos líquidos e gasosos, produzidos pelas atividades que se propõem exercer ou desenvolver nas áreas;

III – apresentação, nos projetos, de solução adequada, relativamente aos problemas de erosão e de escoamento das águas, inclusive as pluviais.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 309 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Por tutelar áreas com extensão territorial significativa, a Lei nº. 898/75 optou por classificar as áreas de proteção em duas categorias básicas: as áreas de proteção de 1ª e 2ª categorias.

Nas áreas de proteção de 1ª categoria somente serão permitidas atividades recreativas e execução de obras ou serviços indispensáveis ao uso e aproveitamento do recurso hídrico. São áreas com maior restrição de uso e que abrangem inclusive o corpo de água. As áreas de proteção de 2ª categoria, por sua vez, serão classificadas na ordem decrescente das restrições a que estarão sujeitas.

Com relação às ocupações existentes anteriormente à edição da Lei, foi prevista a concessão de prazo razoável para a adequação ou transferência para outro local, além de outras medidas como indenização e desapropriação:

Art. 10. Em cada área de proteção, a Secretaria dos Negócios Metropolitanos aplicará as medidas necessárias à adaptação das urbanizações, edificações e atividades existentes, às disposições nesta Lei.

Parágrafo único – as urbanizações, edificações e atividades existentes, ou exercidas anteriormente a esta Lei, gozarão de prazo adequado para se adaptarem às suas exigências ou procederem às suas transferências para outro local, e, na impossibilidade de o fazerem, poderão ser suprimidas mediante indenização ou desapropriação.

Esta lei possui importância por inaugurar um regime jurídico de proteção aos mananciais da Região Metropolitana. Porém, em função de seu caráter amplo, foi necessária a edição de uma norma que delimitasse mais precisamente as áreas de proteção e as normas de restrição do uso em tais áreas, o que ocorreu em 1976, com a Lei nº. 1.172.

✓ **Lei nº. 1.172/1976: Lei das áreas de proteção dos mananciais da Região Metropolitana de São Paulo**

A Lei nº. 1.172/76 disciplina várias disposições e conceitos inaugurados pela Lei nº. 898/75, notadamente no que se refere às faixas de proteção de 1ª e 2ª categorias.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 310 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Em seu artigo 2º, dispõe sobre as faixas de proteção de 1ª categoria, que possuem um tratamento diferenciado por estarem em contato diretamente com os recursos hídricos e a vegetação de forma geral. Isso fundamenta maior proteção de natureza qualitativa sobre os mananciais, tendo em vista sua importância para a qualidade dos recursos hídricos e para a fauna e flora locais.

Artigo 2º - Nas delimitações de que trata o artigo anterior, constituem áreas ou faixas de 1º categoria ou de maior restrição:

I - os corpos de água:

II - a faixa de 50 metros de largura, medida em projeção horizontal, a partir da linha de contorno correspondente ao nível de água máximo dos reservatórios públicos, existentes e projetados;

III - a faixa de 20 metros de largura, medida em projeção horizontal, a partir da limites do álveo, em cada uma das margens dos rios referidos no artigo 2º da Lei nº 898, de 18 de dezembro de 1975, e das de seus afluentes primários, bem como em cada uma das margens dos afluentes primários dos reservatórios públicos, existentes e projetados;

IV - as faixas definidas no artigo 2º e sua alínea a da Lei Federal nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, referentes às margens dos demais cursos de água;

V - as áreas cobertas por mata e todas as formas de vegetação primitiva;

VI - as áreas com quota inferior a 1,50 metros, medidas a partir do nível máximo dos reservatórios públicos existentes e projetados, e situados a uma distância mínima inferior a 100 metros das faixas de que tratam os incisos II e III deste artigo;

VII - as áreas onde a declividade média for superior a 60%, calculada a intervalos de 100 metros a partir do nível de água máximo dos reservatórios públicos existentes e projetados, e dos limites do álveo dos rios, sobre as linhas de maior declive. (grifo nosso)

A utilização destas áreas limita-se apenas a algumas atividades que não causam impactos ambientais significativos, tais como a pesca, excursionismo, natação e demais esportes náuticos

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 311 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

que não necessitem instalações ou edificações permanentes. Outras formas de utilização das áreas de proteção de 1ª categoria são elencadas no artigo 10:

Artigo 10 - Nas áreas ou faixas de 1ª categoria ou de maior restrição somente são permitidos serviços, obras e edificações destinados à proteção dos mananciais, à regularização de vazões com fins múltiplos, ao controle de cheias e à utilização de águas prevista no artigo 8º.

Entretanto, o artigo 11 da Lei nº. 1.172/76 é claro ao vedar o desmatamento, a remoção de cobertura vegetal e a movimentação de terra, exceto se forem destinados às atividades mencionadas no artigo 10:

Artigo 11 - Nas áreas ou faixas de 1ª categoria ficam proibidos o desmatamento, a remoção da cobertura vegetal existente e a movimentação de terra, inclusive empréstimo e bota - fora, a menos que se destinem aos serviços, obras e edificações mencionadas no artigo 10.

Tendo em vista as necessárias intervenções dos empreendimentos previstos no SUL 1, é importante o respeito às áreas com restrição de uso. Inclusive há proibição para a remoção de cobertura vegetal nessas áreas, com exceção de obras que visem a proteção dos mananciais.

Nas áreas de proteção de 1ª categoria não é permitida a ampliação de serviços, obras e edificações já existentes, que não se destinem à proteção dos mananciais. Além disso, é vedada a ampliação ou intensificação dos processos produtivos de estabelecimentos industriais localizados nestas áreas.

Uma possibilidade de desapropriação de imóveis localizadas nas áreas de proteção de 1ª categoria encontra-se prevista no artigo 32, que prevê esta forma de intervenção estatal na propriedade privada desde que demonstrada a inexistência ou insuficiência de sistema público de esgotos para receber seus efluentes líquidos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 312 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Por sua vez, as faixas de proteção de 2ª categoria possuem menor restrição de uso que as áreas de proteção de 1ª categoria. Estão localizadas nas áreas de proteção previstas na Lei nº. 898/75, mas não estão abrangidas pelas áreas de 1ª categoria, regulamentadas pelo artigo 2º, o que justifica maior flexibilidade quanto à sua utilização.

Artigo 4º - As áreas ou faixas de 2º categoria são assim classificadas: Ver tópico

I - áreas ou faixas de Classe A;

II - áreas ou faixas de Classe B;

III - áreas ou faixas de Classe C;

Artigo 5º - São áreas ou faixas de Classe A:

I - as áreas arrudas e ocupadas com densidade demográfica bruta superior a 30 habitantes por hectare, estabelecidas com base nas fotos e cartas planialtimétricas do levantamento aerofotogramétrico do Sistema Cartográfico Metropolitano, mencionado no artigo 1º;

II - as demais áreas arrudas, constante do levantamento aerofotogramétrico, contíguas às áreas ou faixas definidas no inciso I.

§ 1º - O cálculo das densidades a que se refere o inciso I será feito considerando - se:

1. com base territorial mínima de cálculo, as quadrículas com área de 1 hectare , resultantes da subdivisão em 100 partes iguais, das quadrículas formadas pelas coordenadas topográficas representadas nas cartas planialtimétricas em escalas 1:10.000 do Sistema Cartográfico Metropolitano, mencionado no artigo 1º;

2. a ocupação média de 4,3 ocupantes equivalentes por edificação.

§ 2º - Para efeito do disposto nos incisos II e III, são consideradas contíguas as áreas cujos pontos mais próximos distem, entre si, de no máximo 100 metros.

Artigo 6º - São áreas ou faixas de Classe B as contíguas às de Classe A, delimitadas mediante a aplicação dos critérios constantes do Quadro I, anexo a esta lei.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 313 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Artigo 7º - Constituem áreas ou faixas de Classe C as não compreendidas entre as Classes A e B.

Muitas atividades antrópicas são permitidas nas áreas de proteção de 2ª categoria, com destaque para os três setores econômicos principais: indústria, agricultura e serviços. São elas: utilização para fins residenciais, industrial (desde que autorizadas pela CETESB), comercial e de serviços em geral (exceto hospitais e sanatórios de porte significativo), hortifruticultura, florestamento e extração vegetal.

Aspecto importante com relação à possibilidade de remoção de cobertura vegetal encontra-se disciplinada pelo artigo 19, que dispõe:

Art. 19. A remoção indispensável da cobertura vegetal somente será permitida, obedecida a legislação em vigor e mediante aprovação da Secretaria da Agricultura, após prévia manifestação favorável da Secretaria dos Negócios Metropolitanos, nos seguintes casos:

I – para implantação das obras e serviços admitidos nesta lei;

II – para a exploração hortifrutícola, florestamento, reflorestamento e extração vegetal, em regime de utilização racional, ou para substituição por vegetação com finalidades estéticas, recreativas ou de proteção. (grifo nosso)

Art. 20. As obras que exijam movimentação de terra deverão, sem prejuízo de outras exigências, ser executadas seguindo projeto que assegure a proteção dos corpos de água contra assoreamento e a erosão, a ser aprovado pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

O Projeto da SPTrans, na medida em que prevê remoção de cobertura vegetal para ampliação de ruas e avenidas, bem como para construção de ligações viárias, deverá ser aprovado pela Secretaria da Agricultura. A Secretaria dos Negócios Metropolitanos foi renomeada em 1988 para Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, mas foi extinta em 1991.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 314 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

✓ Lei nº. 7.663/1991: Lei da Política Estadual de Recursos Hídricos

Em dezembro de 1991 foi editada a Lei nº. 7.663, que tem por finalidade orientar a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema de Gerenciamento de Recursos Hídricos. A preocupação com a gestão dos recursos hídricos apresentada pela legislação incorporou o viés ambiental presente na Constituição Federal de 1988, sobretudo com relação à criação de instrumentos que permitissem a utilização racional dos recursos hídricos, bem como seu padrão de qualidade.

Em seu artigo 3º, estão elencados os princípios que norteiam a Política Estadual de Recursos Hídricos:

Artigo 3.º A Política Estadual de Recursos Hídricos atenderá aos seguintes princípios:

I – gerenciamento descentralizado, participativo e integrado, sem dissociação dos aspectos quantitativos e qualitativos e das fases meteórica, superficial e subterrânea do ciclo hidrológico;

II – adoção da bacia hidrográfica como unidade físico-territorial de planejamento e gerenciamento;

III – reconhecimento do recurso hídrico como um bem público, de valor econômico, cuja utilização deve ser cobrada, observados os aspectos de quantidade, qualidade e as peculiaridades das bacias hidrográficas;
IV – rateio do custo das obras de aproveitamento múltiplo de interesse comum ou coletivo, entre os beneficiados;

V – combate e prevenção das causas e dos efeitos adversos da poluição, das inundações, das estiagens, da erosão do solo e do assoreamento dos corpos d'água;

VI – compensação aos municípios afetados por áreas inundadas resultantes da implantação de reservatório e por restrições impostas pelas leis de proteção de recursos hídricos;

VII – compatibilização do gerenciamento dos recursos hídricos com o desenvolvimento regional e com a proteção do meio ambiente.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 315 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

O artigo 9º da lei 7.663/91, por sua vez, determina que a implantação de qualquer empreendimento que possa interferir no regime, qualidade e quantidade dos recursos hídricos, depende de prévia aprovação pela entidade competente.

Artigo 9.º A implantação de qualquer empreendimento que demande a utilização de recursos hídricos, superficiais ou subterrâneos, a execução de obras ou serviços que alterem seu regime, qualidade ou quantidade dependerá de prévia manifestação, autorização ou licença dos órgãos e entidades competentes.

Esta competência encontra-se disciplinada em outra norma, qual seja, o Decreto nº. 41.258/1996 que, em seu artigo 1º, confere ao DAEE a prerrogativa de deferir a outorga para as finalidades citadas no artigo 9º supramencionado.

Por isso, tendo em vista o potencial impacto que as obras do SUL 1 poderão causar sobre os recursos hídricos na região, é importante que o DAEE defira a outorga para a execução das obras na região.

✓ **Lei nº. 9.866/1997: Lei de proteção e recuperação das bacias hidrográficas dos mananciais de interesse regional**

Esta lei tem por finalidade estabelecer diretrizes para proteção e recuperação de bacias hidrográficas localizadas em mananciais de interesse regional no Estado. Nos termos do artigo 1º, parágrafo único, entende-se por mananciais de interesse regional as águas interiores, subterrâneas, superficiais, fluentes, emergentes ou em depósito, efetiva ou potencialmente utilizáveis para o abastecimento público.

A lei possui uma clara preocupação com a preservação dos mananciais de interesse regional, mas busca compatibilizá-la com o desenvolvimento socioeconômico e habitação,

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 316 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

inclusive com previsão de instrumentos de gestão participativa. Isso pode ser verificado em seu art. 2º, nos seguintes termos:

Art. 2º - São objetivos da presente Lei:

I - preservar e recuperar os mananciais de interesse regional no Estado de São Paulo;

II - compatibilizar as ações de preservação dos mananciais de abastecimento de proteção ao meio

ambiente com o uso e ocupação do solo e o desenvolvimento socioeconômico;

III - promover uma gestão participativa, integrando setores e instâncias governamentais, bem como a sociedade civil;

IV - descentralizar o planejamento e a gestão das bacias hidrográficas desses mananciais, com vistas a sua

proteção e a sua recuperação;

V - integrar os programas e políticas habitacionais a preservação do meio ambiente.

Parágrafo único. As águas dos mananciais protegidos por esta Lei são prioritárias para o abastecimento

público em detrimento de qualquer outro interesse.

Para cumprimento destes objetivos, foram previstos alguns instrumentos de planejamento e gestão para as Áreas de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRM), para orientar as ações de Poder Público e da sociedade civil consoante os objetivos da lei, conforme artigo 11:

Art. 11. São instrumentos de planejamento e gestão:

I - áreas de intervenção e respectivas diretrizes e normas ambientais e urbanísticas de interesse regional;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 317 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

- II - normas para implantação de infraestrutura sanitária;
- III - mecanismos de compensação financeira aos Municípios;
- IV - Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental -PDPA;
- V - controle das atividades potencialmente degradadoras do meio ambiente, capazes de afetar os mananciais;
- VI - Sistema Gerencial de Informações; e
- VII - imposição de penalidades por infrações as disposições desta Lei e das leis específicas de cada APRM.

Utilizando do instrumento de zoneamento ambiental, e para regulamentar o inciso I, do artigo 11, foram previstas a criação de três áreas de intervenção, nos seguintes termos e definições:

Art. 12. Nas APRMs, para a aplicação de dispositivos normativos de proteção, recuperação e preservação dos mananciais e para a implementação de políticas públicas, serão criadas as seguintes Áreas de Intervenção:

- I - Áreas de Restrição a Ocupação;
- II - Áreas de Ocupação Dirigida; e
- III - Áreas de Recuperação Ambiental.

Art. 13. São Áreas de Restrição a Ocupação, além das definidas pela Constituição do Estado e por lei como de preservação permanente, aquelas de interesse para a proteção dos mananciais e para a preservação, conservação e recuperação dos recursos naturais.

Art. 14. São Áreas de Ocupação Dirigida aquelas de interesse para a consolidação ou implantação de usos rurais e urbanos, desde que atendidos os requisitos que garantam a manutenção das condições ambientais necessárias a produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento das populações atuais e futuras.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 318 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Art. 15. São Áreas de Recuperação Ambiental aquelas cujos usos e ocupações estejam comprometendo a fluidez, potabilidade quantidade e qualidade dos mananciais de abastecimento público e que necessitem de intervenção de caráter corretivo.

Cada Área de Proteção e Recuperação de Mananciais (APRM), suas áreas de intervenção e respectivas diretrizes serão criadas por meio de lei estadual, conforme previsão do artigo 18.

Tamanho é a importância de tais áreas para o planejamento urbano, que o artigo 19 determina que as leis municipais de planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo, deverão incorporar as diretrizes e normas ambientais e urbanísticas tratadas pela lei específica da APRM.

✓ **Lei nº. 12.233/2006: Lei da Guarapiranga**

Conforme possibilidade prevista pela Lei nº. 9.866/97, a Lei nº. 12.233/2006 define a Área de Proteção e Recuperação de Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga, nos seguintes termos:

Artigo 1º - Esta lei declara a Bacia Hidrográfica do Guarapiranga como manancial de interesse regional para o abastecimento público e cria a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga - APRM-G, situada na Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos - UGRHI do Alto Tietê.

À época de sua edição, a lei foi comemorada por ambientalistas por ser a primeira lei que efetivamente tratou sobre a necessidade de conservação e utilização sustentável da área do Reservatório Guarapiranga, com especial atenção para as áreas mananciais. Destacam-se como objetivos da lei:

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 319 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Artigo 3º - São objetivos da presente lei:

I - implementar a gestão participativa e descentralizada da APRM-G, integrando setores e instâncias governamentais e a sociedade civil;

II - integrar os programas e políticas regionais e setoriais, especialmente aqueles referentes a habitação, transporte, saneamento ambiental, infraestrutura e manejo de recursos naturais e geração de renda, necessários à preservação do meio ambiente;

III - estabelecer as condições e os instrumentos básicos para assegurar e ampliar a produção de água para o abastecimento da população, promovendo as ações de preservação, recuperação e conservação dos mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga;

IV - garantir as condições necessárias para atingir a Meta de Qualidade da Água do Reservatório Guarapiranga, estabelecida nesta lei;

V - disciplinar o uso e ocupação do solo na APRM-G, de maneira a adequá-los aos limites de cargas poluidoras definidos para a Bacia e às condições de regime e produção hídrica do manancial;

VI - compatibilizar o desenvolvimento socioeconômico com a proteção e recuperação do manancial;

VII - incentivar a implantação de atividades compatíveis com a proteção e recuperação do manancial;

VIII - estabelecer diretrizes e parâmetros de interesse regional para a elaboração das leis municipais de uso, ocupação e parcelamento do solo, com vistas à proteção do manancial;

IX - disciplinar e reorientar a expansão urbana para fora das áreas de produção hídrica e preservar os recursos naturais;

X - promover ações de Educação Ambiental. (grifo nosso)

Para a Área de Proteção e Recuperação de Mananciais da Bacia do Guarapiranga, dentro das diretrizes trazidas pelos artigos 12 e seguintes da Lei nº. 9.866/97, foram criadas três Áreas

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 320 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

de Intervenção para aplicação dos dispositivos relacionados à preservação ambiental e implementação de políticas públicas, a saber:

Artigo 10 - Ficam criadas as seguintes Áreas de Intervenção na APRM-G para a aplicação de dispositivos normativos de proteção, recuperação e preservação dos mananciais e a implementação de políticas públicas, nos termos da Lei estadual nº 9.866, de 28 de novembro de 1997:

- I - Áreas de Restrição à Ocupação;
- II - Áreas de Ocupação Dirigida;
- III - Áreas de Recuperação Ambiental.

As Áreas de Restrição à Ocupação são aquelas localizadas em locais com destacada importância biológica, seja pela proximidade com o corpo de água, seja pela vegetação. Optou-se por restringir a ocupação humana nestes locais tendo em vista sua relevância sob o aspecto biológico, a necessidade de proteção dos mananciais e a qualidade dos recursos hídricos.

Artigo 11 - Áreas de Restrição à Ocupação - ARO são aquelas de especial interesse para a preservação, conservação e recuperação dos recursos naturais da Bacia, compreendendo:

I - as áreas de preservação permanente nos termos do disposto na Lei federal nº 4771, de 15 de setembro de 1965 (Código Florestal), e nas demais normas federais que a regulamentam;¹

II - as áreas cobertas por matas e todas as formas de vegetação nativa primária ou secundária nos estágios médio e avançado de regeneração, nos termos do Decreto federal nº 750, de 10 de fevereiro de 1993.

¹ Neste ponto, devem ser levadas em considerações as alterações na legislação florestal trazidas pela Lei nº. 12.727/2012 ("Novo" Código Florestal).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 321 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

§ 1º - As áreas de que trata este artigo devem ser prioritariamente destinadas à produção de água, mediante a realização de investimentos e a aplicação de instrumentos econômicos e de compensação previstos nesta lei.

§ 2º - As ARO são indicadas para o exercício do direito de preempção pelos Municípios, de acordo com a legislação pertinente.

Artigo 12 - São admitidos nas ARO:

I - atividades de recreação e lazer, educação ambiental e pesquisa científica, que não exijam edificações;

II - instalações dos sistemas de drenagem, abastecimento de água, coleta, tratamento e afastamento de cargas poluidoras, quando essenciais para o controle e a recuperação da qualidade das águas e demais obras essenciais de infraestrutura destinadas aos serviços públicos de transporte, saneamento e energia;

III - intervenções de interesse social em áreas urbanas, para fins de recuperação ambiental e melhoria das condições de habitabilidade, saúde pública e qualidade das águas;

IV - pesca recreativa e pontões de pesca;

V - ancoradouros de pequeno porte e rampas de lançamento de barcos;

VI - instalação de equipamentos removíveis, tais como palcos, quiosques e sanitários, para dar suporte a eventos esportivos ou culturais temporários;

VII - manejo sustentável da vegetação.

As Áreas de Ocupação Dirigida são aquelas próximas aos mananciais, excetuadas as Áreas de Restrição à Ocupação. Foram instituídas para regular a implantação e consolidação de usos urbanos e rurais, desde que não prejudique a produção e qualidade da água.

Artigo 13 - Áreas de Ocupação Dirigida são aquelas de interesse para a consolidação ou implantação de usos urbanos ou rurais, desde que atendidos os requisitos que assegurem a manutenção das condições ambientais

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 322 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

necessárias à produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento público.

Artigo 14 - Para efeito desta lei, as Áreas de Ocupação Dirigida compreendem as seguintes Subáreas:

- I - Subárea de Urbanização Consolidada - SUC;
- II - Subárea de Urbanização Controlada - SUCt;
- III - Subárea Especial Corredor - SEC;
- IV - Subárea de Ocupação Diferenciada - SOD;
- V - Subárea Envoltória do Reservatório - SER;
- VI - Subárea de Baixa Densidade - SBD.

Por fim, o artigo 40 conceitua as Áreas de Recuperação Ambiental como aquelas onde há ocorrências de usos ou ocupações que estejam comprometendo a quantidade e qualidade da água, exigindo intervenções urgentes de caráter corretivo. Para a recuperação ambiental destas áreas, para a qual poderá ocorrer inclusive a remoção de famílias moradoras, serão criados Programas de Recuperação de Interesse Social.

A Lei 12.233/2006 também regula questões que envolvem licenciamento de atividades que podem ser desenvolvidas na região da Bacia do Guarapiranga. O licenciamento, a regularização, a compensação e a fiscalização dos empreendimentos, obras, usos e atividades na Área de Proteção da Guarapiranga serão realizados pelos órgãos estaduais e municipais, no âmbito de suas competências. Para tanto, os artigos seguintes especificam os objetos de licenciamento pelos órgãos estaduais e municipais:

Artigo 60 - Serão objeto de licenciamento pelos órgãos estaduais competentes, na forma desta lei, além daquelas atividades já definidas na Lei estadual nº 997, de 31 de maio de 1976, e em seu regulamento:

- I - a instalação ou ampliação de indústrias, na forma a ser estabelecida em regulamento;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 323 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

II - os loteamentos e desmembramentos de glebas, na forma a ser estabelecida em regulamento;

III - as intervenções admitidas nas ARO;

IV - os empreendimentos definidos nesta lei como de porte significativo;

V - as atividades de comércio e serviços potencialmente poluidoras, na forma a ser estabelecida em regulamento;

VI - os empreendimentos em áreas localizadas em mais de um Município;

VII - a infraestrutura urbana e de saneamento ambiental.

§ 1º - Entende-se por empreendimentos de porte significativo, para efeito desta lei, aqueles que apresentem:

1. 10.000m² (dez mil metros quadrados) de área construída ou mais, para uso não-residencial;

2. 20.000m² (vinte mil metros quadrados) de área construída ou mais, para uso residencial;

3. movimentação de terra em área superior a 10.000m² (dez mil metros quadrados).

§ 2º - Excetuam-se das disposições do inciso VII deste artigo as obras de pavimentação e drenagem nas Subáreas de Urbanização Consolidada - SUC, nas Subáreas de Urbanização Controlada - SUCt, nas Subáreas Especial Corredor - SEC, e nas Subáreas Envoltória do Reservatório - SER, que poderão ser licenciadas pelos Municípios, observadas as normas técnicas aplicáveis.

§ 3º - O Subcomitê Cotia-Guarapiranga deverá ser notificado quando da entrada do pedido de licenciamento e análise dos empreendimentos de que trata este artigo.

§ 4º - As atividades de licenciamento tratadas neste Capítulo, que estiverem a cargo do Estado, poderão ser objeto de convênio com os Municípios, no qual serão fixados as condições e os limites da cooperação.

Por interpretação deste artigo, verifica-se que, via de regra, o licenciamento para as obras previstas no Projeto da SPTrans deve ser aprovado pelos órgãos ambientais estaduais, tendo em

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 324 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

vista que se trata de empreendimento de porte significativo, cuja parcela deverá ser construída em ARO. Porém, o artigo 61 permite o licenciamento por órgãos ambientais municipais, desde que preenchidas algumas exigências:

Artigo 61 - As obras, empreendimentos e atividades não referidas no artigo 60 poderão ser licenciadas pelos Municípios, sem a participação do Estado, desde que a legislação municipal de parcelamento, uso e ocupação do solo tenha sido compatibilizada com as disposições desta lei.

Parágrafo único - Para exercer as atividades de licenciamento previstas no "caput" deste artigo, o Município deverá contar com corpo técnico e conselho municipal de meio ambiente, nos termos da legislação pertinente.

Importante destacar que o licenciamento previsto nesta lei não exclui a realização de outros procedimentos de licenciamento específicos.

Artigo 62 - O licenciamento de que trata esta Seção será feito sem prejuízo das demais licenças exigíveis.

§ 1º - No caso de intervenções que envolvam a remoção de cobertura vegetal, esta fica condicionada à prévia autorização do órgão competente.

§ 2º - O licenciamento de atividades agropecuárias será objeto de regulamentação específica.

§ 3º - Deverão ser objeto de regulamentação específica, aprovada no Subcomitê Cotia-Guarapiranga e no Comitê de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê - CBH-AT, o licenciamento de atividades que possam ser enquadradas como pólos geradores de tráfego na APRM-G.

Artigo 63 - O pedido de licenciamento deverá ser instruído com os documentos necessários, na forma a ser estabelecida em regulamento, e será acompanhado da guia de recolhimento do valor monetário fixado para a análise pelo órgão competente.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 325 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Parágrafo único - Os pedidos de licenciamento de que trata esta lei terão o prazo máximo de 90 (noventa) dias para serem examinados, contados a partir da data de seu protocolo, desde que devidamente instruídos com toda a documentação necessária à análise pelo órgão competente.

Para os empreendimentos e moradias pré-existentes à edição da lei e que não atendam aos parâmetros urbanísticos e ambientais, será possibilitada a regularização que obedecerá a condições e exigências estabelecidas.

✓ **Lei nº. 13.579/2009: Lei da Billings**

A Lei nº. 13.579/2009 regulamenta a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings, tendo em vista ser uma área de manancial de interesse regional para o abastecimento de diversas regiões, como a Região Metropolitana de São Paulo e Baixada Santista.

A Lei da Billings é mais detalhada que a Lei da Guarapiranga, com maior número de definições e regulamentações. Ressalte-se que as definições de Área de Restrição à Ocupação, de Recuperação Ambiental e de Ocupação Dirigida são as mesmas utilizadas pela Lei da Guarapiranga, o que demonstra sintonia com as definições trazidas pela Lei nº. 9.866/97.

O artigo 3º destaca seus objetivos, a saber:

Artigo 3º - São objetivos da presente lei:

- I - implementar a gestão participativa e descentralizada da APRM-B, integrando setores e instâncias governamentais e a sociedade civil;
- II - assegurar e potencializar a função da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings como produtora de água para a Região Metropolitana de São Paulo, garantindo sua qualidade e quantidade;
- III - manter o meio ambiente equilibrado, em níveis adequados de salubridade, por meio da gestão ambiental, do abastecimento de água potável, da coleta e

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 326 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

tratamento ou da exportação do esgoto sanitário, do manejo dos resíduos sólidos e da utilização das águas pluviais, promovendo a sustentabilidade ambiental do uso e ocupação do solo;

IV - estabelecer as condições e os instrumentos básicos para assegurar e ampliar a produção de água em quantidade e qualidade para abastecimento da população, com o objetivo de promover a preservação, recuperação e conservação dos mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings;

V - integrar os programas e políticas regionais e setoriais, especialmente aqueles referentes a habitação, uso do solo, transportes, saneamento ambiental, infraestrutura, educação ambiental, manejo de recursos naturais e geração de renda, necessários à preservação do meio ambiente;

VI - efetivar e consolidar mecanismos de compensação financeira para Municípios em cujos territórios a necessária execução de políticas de recuperação, conservação e preservação do meio ambiente atue como fator de inibição ao desempenho econômico;

VII - prever mecanismos de incentivo fiscal e de compensação para as atividades da iniciativa privada da qual - principal ou secundariamente - decorra a produção hídrica;

VIII - estabelecer instrumentos de planejamento e gestão capazes de intervir e reorientar os processos de ocupação das áreas de proteção e recuperação dos mananciais, garantindo a prioridade de atendimento às populações já residentes na Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings;

IX - estabelecer diretrizes e parâmetros de interesse regional para a elaboração das leis municipais de uso, ocupação e parcelamento do solo, com vistas à proteção do manancial;

X - incentivar a implantação de atividades compatíveis com a preservação, conservação, recuperação e proteção dos mananciais;

XI - propiciar a recuperação e melhoria das condições de moradia nos alojamentos de habitações ocupadas pela população, implementando-se a infraestrutura de saneamento ambiental adequada e as medidas compensatórias para a regularização urbanística, ambiental, administrativa e

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 327 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

fundiária destas áreas, assegurando-se o acesso aos equipamentos urbanos e comunitários e aos serviços públicos essenciais;

XII - garantir, nas áreas consideradas de risco ou de recuperação ambiental, a implementação de programas de reurbanização, remoção e realocação de população, bem como

a recuperação ambiental;

XIII - manter a integridade das Áreas de Preservação Permanente, dos remanescentes de Mata Atlântica e Unidades de Conservação, de forma a garantir a proteção, conservação, recuperação e preservação da vegetação e diversidade biológica natural;

XIV - estimular parcerias com setores públicos, sociedade civil e instituições de ensino e pesquisa, visando à produção de conhecimento científico e à formulação de soluções tecnológicas e ambientalmente adequadas às políticas públicas ambientais;

XV - garantir a transparência das informações sobre os avanços obtidos com a implementação desta lei específica e suas metas;

XVI - apoiar a manutenção dos serviços ambientais disponibilizados pela natureza à sociedade, que mantém a qualidade ambiental, estimulando a instituição de mecanismos de compensação financeira aos proprietários de áreas prestadoras de serviços ambientais, baseados na concepção da relação protetor-recebedor;

XVII - autorizar o estabelecimento de convênios e/ou consórcios entre o Governo do Estado e os municípios que compõem a APRM-B, visando sua recuperação socioambiental.

Para a Área de Proteção da Billings foi previsto um Sistema de Planejamento e Gestão vinculado ao Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Seu órgão colegiado, de caráter consultivo e deliberativo, é o Comitê de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, que poderá delegar suas funções ao Subcomitê Billings-Tamanduateí nos assuntos de interesse da área de proteção. O órgão técnico é a Agência de bacia Hidrográfica do Alto Tietê.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 328 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Algumas competências do órgão colegiado e do órgão técnico foram previstas pelos artigos 6º e 7º:

Artigo 6º - Cabem ao órgão colegiado de que trata o § 1º do artigo 2º desta lei as seguintes atribuições:

I - aprovar previamente o PDPA e suas atualizações, e acompanhar sua implementação;

II - manifestar-se sobre a proposta de criação, revisão e atualização das Áreas de Intervenção e respectivas diretrizes e normas ambientais e urbanísticas de interesse regional;

III - recomendar diretrizes para as políticas setoriais dos organismos e entidades que atuam na APRMB, promovendo a integração e a otimização das ações de modo a adequá-las à legislação e ao PDPA;
IV - recomendar alterações em políticas, ações, planos e projetos setoriais a serem implantados na APRM-B, de acordo com o preconizado na legislação e no PDPA;

V - propor critérios e programas anuais e plurianuais de aplicação de recursos financeiros em serviços e obras de interesse para a gestão da APRM-B;

VI - promover, com os demais Sistemas de Gestão institucionalizados, a articulação necessária à elaboração, revisão, atualização e implementação do PDPA;

VII - emitir manifestação sobre regulamentação específica a respeito de licenciamento de atividades que possam ser enquadradas como polos geradores de tráfego ou atividades e empreendimentos que possam comprometer de forma significativa a qualidade e quantidade dos recursos hídricos da APRM-B;

VIII - constituir grupo de trabalho para propor um programa de auditoria do Sistema de Monitoramento e Avaliação Ambiental, e manifestar-se sobre o programa proposto;

IX - fomentar a educação ambiental e promover campanhas de divulgação desta lei;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 329 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

X - incentivar a elaboração de estudos e a implantação de métodos adequados de sistemas de tratamento de esgotos, individuais ou coletivos, voltados à proteção dos recursos hídricos;

XI - recomendar a utilização de novos instrumentos de modelagem matemática, objetivando a avaliação permanente das correlações entre uso do solo e qualidade, regime e quantidade de água;

XII - manifestar-se sobre os pedidos de regularização e licenças de empreendimentos, usos e atividades que possam ser enquadradas como polos geradores de tráfego ou atividades e empreendimentos que possam comprometer de forma significativa a qualidade e quantidade dos recursos hídricos da APRM-B;

XIII - aprovar regulamentação específica sobre a Fiscalização Integrada da APRM-B de que tratam os artigos 99 e seguintes desta lei;

XIV - analisar, com o apoio do órgão técnico, proposta de lei municipal de parcelamento, uso e ocupação do solo, de remanejamento dos parâmetros urbanísticos básicos em cada subárea de Área de Ocupação Dirigida e de Área de Recuperação Ambiental, definidas nesta lei;

XV - emitir parecer, com o apoio do órgão técnico, sobre a compatibilidade entre as leis municipais, a Lei nº 9.866, de 28 de novembro de 1997, e esta lei, no prazo máximo de até 120 (cento e vinte) dias contados a partir do protocolo do requerimento, a ser encaminhado pelos Municípios;

XVI - acompanhar o monitoramento e a avaliação ambiental da APRM-B;

XVII - promover e apoiar grupos sociais organizados que apresentem projeto comum voltado à gestão dos mananciais na APRM-B;

XVIII - dotar e manter, no Escritório Regional da APRM-B, um colegiado técnico com equipe multidisciplinar para o desenvolvimento das funções previstas na legislação de proteção e recuperação dos mananciais;

XIX - priorizar as intervenções necessárias para redução da carga poluidora afluente ao Reservatório através da análise do Relatório de Situação da Qualidade Ambiental da APRM-B;

XX - demais atribuições previstas na Lei nº 9.866, de 28 de novembro de 1997, e na Lei nº 7.663, de 30 de dezembro de 1991, que estabelece normas de orientação à Política Estadual de Recursos Hídricos, bem como ao Sistema de Gerenciamento de Recursos Hídricos.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 330 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Artigo 7º - Cabem ao Órgão Técnico da APRM-B de que trata o § 3º do artigo 2º desta lei as seguintes atribuições:

I - subsidiar e dar cumprimento às decisões do órgão colegiado da APRM-B;
II - elaborar e divulgar anualmente o Relatório de Situação da Qualidade Ambiental da APRM-B, que deverá integrar o Relatório de Situação da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê;

III - elaborar e atualizar o PDPA, em articulação com os órgãos integrantes do Sistema de Planejamento e Gestão;

IV - elaborar, em articulação com os outros órgãos integrantes do Sistema de Planejamento e Gestão, no âmbito do PDPA, as propostas de:

a) criação, revisão e atualização de Áreas de Intervenção e respectivas diretrizes e normas ambientais e urbanísticas de interesse regional;

b) reenquadramento das ARA;

V - emitir manifestação sobre a compatibilidade da legislação ambiental e urbanística estadual e municipal em relação às diretrizes e parâmetros desta lei;

VI - coordenar, operacionalizar e manter atualizado o SGI, garantindo acesso aos órgãos da Administração Pública municipal, estadual e federal e à sociedade civil;

VII - promover assistência e capacitação técnica e operacional para os órgãos, entidades, organizações não governamentais e municípios, na elaboração de planos, programas, legislações, obras e empreendimentos localizados dentro da APRM- B;

VIII - propor ações e formas de incentivo a empreendimentos e atividades compatíveis com a proteção dos mananciais, de acordo com as diretrizes desta lei e metas estabelecidas no PDPA;

IX - emitir parecer sobre os Programas de Recuperação de Interesse Social - PRIS e sobre o projeto de implantação de HIS, previamente ao licenciamento pelos órgãos competentes;

X - verificar a execução das obras e ações previstas nos PRIS;

XI - emitir manifestação sobre a efetiva adequação do Plano Diretor e das leis de uso e ocupação do solo municipais às disposições desta lei, em especial, quando da aplicação de compensação financeira prevista em lei;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 331 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

XII - manter registro das compensações efetuadas nos processos de licenciamento e de regularização;

XIII - publicar, anualmente, na imprensa oficial, a descrição da infração, com o devido enquadramento legal e a relação dos infratores, bem como a penalidade aplicada;

XIV - elaborar parecer técnico, se solicitado pelos órgãos competentes, sobre proposta de compensação ambiental;

XV - promover ações de educação ambiental;

XVI - adotar as providências necessárias para realização de auditoria independente dos dados e informações do Sistema de Monitoramento e Avaliação da Qualidade Ambiental;

XVII - subsidiar e oferecer suporte administrativo e técnico necessário ao funcionamento do órgão colegiado, dando cumprimento às suas determinações;

XVIII - sediar e dar apoio ao Grupo de Fiscalização Integrada;

XIX - acompanhar o cumprimento das metas definidas no PDPA e nesta lei;

XX - encaminhar o Relatório de Situação da Qualidade Ambiental da APRM-B ao CBH-AT e ao Subcomitê Billings-Tamanduateí para que sejam priorizadas as intervenções necessárias para redução da carga poluidora afluente ao Reservatório;

XXI - demais atribuições previstas nesta lei e nas Leis nos 7.663, de 30 de dezembro de 1991 e 9.866, de 28 de novembro de 1997.

Em matéria de competência dos órgãos da Administração Pública estadual e municipal para o licenciamento e demais atividades, disciplina a Lei da Billings:

Artigo 8º - Cabem aos órgãos da Administração Pública estadual e municipal, dentro dos limites de sua competência, as seguintes atribuições:
I - efetuar o licenciamento, a regularização, a aplicação de mecanismos de compensação, a fiscalização e o monitoramento da qualidade ambiental na APRM-B;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 332 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

II - promover, implantar e exercer a fiscalização integrada com as demais entidades participantes do Sistema de Planejamento e Gestão e com os diversos sistemas institucionalizados;

III - implementar programas e ações setoriais definidos pelo PDPA;

IV - aprovar os Projetos de Recuperação Ambiental em Mananciais - PRAM;

V - promover programas de recuperação urbana e ambiental;

VI - identificar as ocorrências degradacionais;

VII - comunicar ao órgão técnico da APRM-B as compensações efetuadas nos processos de licenciamento e regularização;

VIII - fornecer ao órgão técnico da APRM-B os dados e as informações necessários à alimentação e à atualização permanente do SGI;

IX - notificar o Subcomitê Billings-Tamanduateí da entrada do pedido de licenciamento e análise de empreendimentos;

X - elaborar regulamentação específica sobre o licenciamento de atividades que possam ser enquadradas como polos geradores de tráfego ou atividades e empreendimentos que comprometam a qualidade e quantidade dos recursos hídricos da APRM-B;

XI - promover a educação ambiental;

XII - formalizar Termo de Ajuste de Conduta - TAC, com força de título extrajudicial, nos termos do § 6º do artigo 5º da Lei federal nº 7.347, de 24 de julho de 1985, com o objetivo de fazer cessar, adaptar, recompor, corrigir ou minimizar os efeitos negativos sobre o manancial, quando verificadas infrações às disposições desta lei.

§ 1º - Cabem aos órgãos da **Administração Pública estadual** as seguintes atribuições:

1 - estabelecer convênios com os Municípios interessados em exercer as atividades de licenciamento de responsabilidade do Estado;

2 - prestar apoio aos Municípios que não estiverem devidamente aparelhados para exercer plenamente as funções relativas ao licenciamento, regularização, compensação e fiscalização na APRM-B;

3 - aprovar os PRIS e Programas de HIS, bem como os PRAM, com manifestação do município envolvido;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 333 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

4 - elaborar programa para divulgação da aplicação do processo de licenciamento e regularização.

§ 2º - Cabe aos órgãos da Administração Pública Municipal:

- 1 - remanejar os parâmetros básicos em cada Subárea das AOD;
- 2 - compatibilizar as leis municipais de planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano às disposições desta lei;
- 3 - manter corpo técnico específico para exercer as atividades de licenciamento, regularização, fiscalização e monitoramento previstas nesta lei;
- 4 - constituir e manter Conselho Municipal de Meio Ambiente. (grifo nosso)

Para facilitar a gestão na região da Billings, que conta com áreas urbanas com significativo adensamento populacional, bem como áreas verdes protegidas, além de importantes estradas e indústrias, optou-se por dividir a região em cinco compartimentos ambientais:

Artigo 9º - Ficam estabelecidos os seguintes Compartimentos Ambientais, com delimitação do mapeamento constante do Anexo I desta lei:

I - Corpo Central I: constituído pelas áreas de drenagem das sub-bacias dos afluentes naturais contribuintes do Corpo Central do Reservatório, onde predomina ocupação urbana consolidada, inseridas nos Municípios de São Paulo, Diadema e São Bernardo do Campo;

II - Corpo Central II: constituído pelas áreas de drenagem das sub-bacias contribuintes do Corpo Central do Reservatório na área de expansão urbana do Município de São Bernardo do Campo;

III - Taquacetuba-Bororé: constituído pela Península do Bororé e áreas de drenagem das sub-bacias contribuintes do braço do Taquacetuba situadas em suas margens Oeste e Sul, inseridas nos Municípios de São Paulo e São Bernardo do Campo;

IV - Rio Grande e Rio Pequeno: constituído pelas áreas de drenagem dos braços dos Rios Grande e Pequeno, incluindo as sub-bacias de contribuição do Pedroso e Ribeirão da Estiva, inseridas nos Municípios de Santo André, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 334 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

V - Capivari-Pedra Branca: constituído pelas áreas de drenagem das sub-bacias dos braços Capivari e Pedra Branca, inseridas nos Municípios de São Paulo e São Bernardo do Campo.

Especificamente para as obras do SUL 1 da SPTans, que prevê interferências principalmente na região do Grajaú e Pedreira, deve ser dada atenção às diretrizes para planejamento e gestão do Corpo Central I, que se encontram previstas no artigo 10:

Artigo 10 - São diretrizes para o planejamento e gestão do compartimento ambiental Corpo Central I e II:

I - implantar ações de recuperação e saneamento ambiental;

II - aprimorar o sistema público de infraestrutura urbana;

III - reduzir a carga gerada de fósforo da bacia correspondente ao território do Compartimento Ambiental;

IV - manter a cobertura vegetal de 19% (dezenove por cento) no território do Corpo Central I e de 45% (quarenta e cinco por cento) no território do Corpo Central II, conforme observada na imagem de satélite referente ao ano de 2000, e no Quadro I do Anexo II constante da presente lei. (grifo nosso)

Para a Área de Proteção e Recuperação de Mananciais da Billings, de forma análoga à Bacia da Guarapiranga, foram criadas três Áreas de Intervenção para aplicação dos dispositivos relacionados à preservação ambiental e implementação de políticas públicas, quais sejam, as Áreas de Restrição à Ocupação, as Áreas de Ocupação Dirigida, as Áreas de Recuperação Ambiental. Além destas, foi criada também a Área de Estruturação Ambiental Rodoanel, delimitada como área de influência deste eixo rodoviário.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 335 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

Artigo 18 - **As Áreas de Restrição à Ocupação - ARO** são áreas de especial interesse para a preservação, conservação e recuperação dos recursos naturais da Bacia, compreendendo:

I - **as áreas de preservação permanente, nos termos do disposto na Lei federal nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, que institui o Novo Código Florestal, nas alterações posteriores e nas demais normas federais que o regulamentam**²;

II - as terras indígenas e bens tombados por interesse arqueológico ou de preservação ambiental;

III - **a faixa de 50m (cinquenta metros) de largura, medida em projeção horizontal, a partir da cota máximo maximorum do Reservatório Billings - cota 747m (EPUSP), conforme definido pela operadora do Reservatório;**

IV - as **Unidades de Conservação** conforme categorias de proteção integral definidas pela Lei federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que regulamenta o artigo 225, § 1º, incisos I, II, III e IV, da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC;

V - outras áreas nas quais venha a se configurar especial interesse para a preservação ambiental.

§ 1º - As áreas de que trata este artigo devem ser, prioritariamente, destinadas à produção de água, mediante a realização de investimentos e a aplicação de instrumentos econômicos e de compensação previstos nesta lei.

§ 2º - As ARO são indicadas para o exercício do direito de preempção pelos Municípios, de acordo com a legislação pertinente.

§ 3º - As áreas de especial interesse para a preservação ambiental, previstas no inciso V deste artigo, serão delimitadas através do PDPA ou pelo Subcomitê Billings-Tamanduateí no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias.

Artigo 19 - São admitidos nas ARO:

I - atividades de recreação e lazer, educação ambiental e pesquisa científica, desde que não causem impacto ambiental significativo;

II - instalações dos sistemas de drenagem, abastecimento de água, coleta,

² Neste ponto, devem ser levadas em considerações as alterações na legislação florestal trazidas pela Lei nº. 12.727/2012 ("Novo" Código Florestal).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 336 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

tratamento e afastamento de cargas poluidoras, quando essenciais para o controle e a recuperação da qualidade das águas, e demais obras essenciais de infraestrutura destinadas ao saneamento ambiental da Bacia e à proteção dos recursos hídricos;

III - intervenções de interesse social em ocupações pré-existentes em áreas urbanas, para fins de recuperação ambiental e melhoria das condições de habitabilidade, saúde pública e qualidade das águas, desde que incluídas em PRIS e acompanhadas de mecanismos de controle de expansão, adensamento e manutenção das intervenções;

IV - pesca recreativa e pontões de pesca;

V - ancoradouros de pequeno porte e rampas de lançamento de barcos;

VI - instalação de equipamentos removíveis, tais como palcos, quiosques e sanitários, para dar suporte a eventos de caráter temporário;

VII - manejo sustentável da vegetação.

§ 1º - A realização dos eventos previstos no inciso VI deste artigo fica condicionada à prévia autorização do órgão técnico competente, o qual estabelecerá as medidas mitigadoras necessárias para a recuperação da área, prazo e duração máxima do evento, e intervalo de uso entre um evento e outro no mesmo local.

§ 2º - Os períodos previstos no § 1º deste artigo poderão ser objeto de reconsideração, desde que tecnicamente justificado ao órgão técnico competente.

Artigo 20 - As Áreas de Ocupação Dirigida - AOD são áreas de interesse para a consolidação ou implantação de uso urbano ou rural, desde que atendidos os requisitos que assegurem a manutenção das condições ambientais necessárias à produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento público.

Artigo 21 - Para efeito desta lei, as AOD compreendem as seguintes subáreas:

I - Subárea de Ocupação Especial - SOE: área definida como prioritária para implantação de habitação de interesse social e de equipamentos urbanos e sociais;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 337 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

II - Subárea de Ocupação Urbana Consolidada - SUC: área com ocupação urbana irreversível e servidas parcialmente por infraestrutura, inclusive de saneamento ambiental e serviços urbanos;

III - Subárea de Ocupação Urbana Controlada - SUCt: área já ocupada e em processo de adensamento e consolidação urbana e com ordenamento praticamente definido;

IV - Subárea de Ocupação de Baixa Densidade - SBD: área não urbana destinada a usos com baixa densidade de ocupação, compatíveis com a proteção dos mananciais;

V - Subárea de Conservação Ambiental - SCA: área provida de cobertura vegetal de interesse à preservação da biodiversidade, de relevante beleza cênica ou outros atributos de importância ambiental.

Quanto ao licenciamento, regularização, compensação e fiscalização de empreendimentos na Área de Proteção da Billings, a Lei 13.579/09 detalha melhor a necessidade de alvará a ser expedido pelo Estado e pelos Municípios, nos seguintes termos:

Artigo 59 - O licenciamento, a regularização, a compensação e a fiscalização dos empreendimentos, dos projetos de arruamento, loteamento, desmembramento, remanejamento, obras, ampliações de edificações existentes, instalação de estabelecimentos, alteração de usos, atividades minerais, cemitérios, atividades comerciais, industriais e recreativas, obras de infraestruturas sanitárias e viárias, na APRM-B, dependem de alvará a ser expedido pelo Estado e pelos Municípios, por intermédio de seus órgãos ambientais competentes.

§ 1º - O alvará de que trata o “caput” deste artigo será outorgado sem prejuízo das demais licenças exigidas pelas legislações federais, estaduais e municipais, especialmente aquelas que disciplinam o controle da poluição, a preservação ambiental e as especificidades municipais.

§ 2º - A emissão do alvará de que trata o “caput” deste artigo fica condicionada à conformidade do projeto com os usos preferenciais e com os índices

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 338 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

urbanísticos definidos para cada compartimento e suas áreas de intervenção estabelecidas nesta lei.

§ 3º - O licenciamento de atividades agropecuárias será objeto de regulamentação específica pelo órgão competente.

§ 4º - Os projetos aprovados deverão conter a delimitação das ARO incidentes no empreendimento.

§ 5º - Os projetos que envolvam remoção da cobertura vegetal ficam condicionados à prévia autorização do órgão competente, nos termos da legislação aplicável.

§ 6º - Os pedidos de alvará de que trata o “caput” deste artigo deverão ser analisados no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados a partir da data de seu protocolo, desde que devidamente instruídos com toda a documentação necessária à análise pelo órgão competente.

§ 7º - A expedição do alvará de que trata o “caput” deste artigo dependerá de certidão do cartório de registro de imóveis que contemple a averbação das restrições estabelecidas na presente lei.

§ 8º - O alvará que trata o “caput” deste artigo só poderá ser emitido pelo Município se forem atendidas as exigências do artigo 63.

Aspecto importante encontra-se tratado pelo artigo 61, que disciplina a competência sobre o licenciamento, conferindo-a aos órgãos estatais em algumas hipóteses. Ressalte-se que o artigo 62 possibilita a delegação das atividades de licenciamento aos Municípios, desde que a legislação municipal esteja em conformidade com a Lei nº. 9866/97.

Artigo 61 - Serão objeto de licenciamento pelos **órgãos estaduais competentes**, sem prejuízo das atividades definidas na legislação ambiental federal e estadual:

I - a instalação ou ampliação de indústrias, na forma a ser estabelecida em regulamento;

II - os loteamentos e desmembramentos de glebas, na forma a ser estabelecida em regulamento;

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 339 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

III - as intervenções admitidas nas ARO;

IV - os empreendimentos de porte significativo;

V - as atividades de comércio e serviços potencialmente poluidoras;

VI - os empreendimentos em áreas localizadas em mais de um Município;

VII - a infraestrutura urbana e de saneamento ambiental.

§ 1º - São atividades de comércio e serviços consideradas potencialmente poluidoras e objeto de licenciamento pelo órgão ou entidade estadual competente, dentre outras, as seguintes:

- 1 - garagens de ônibus e transportadoras;
- 2 - equipamentos de saúde pública, sanatórios e similares;
- 3 - laboratórios de análises clínicas;
- 4 - pesqueiros;
- 5 - oficinas de manutenção mecânica, funilaria e pintura de veículos;
- 6 - Centros de Detenção Provisória e Penitenciárias;
- 7 - cemitérios;
- 8 - mineração;
- 9 - postos de abastecimento de combustíveis e lava rápidos;
- 10 - dutos e gasodutos.

§ 2º - Os critérios para a definição de outras atividades potencialmente poluidoras serão estabelecidos por resolução do Secretário do Meio Ambiente.

§ 3º - São considerados empreendimentos de porte significativo, para efeito desta lei, aqueles que apresentem:

1 - 10.000m² (dez mil metros quadrados) de área construída ou mais, para uso não residencial;

2 - 20.000m² (vinte mil metros quadrados) de área construída ou mais, para uso residencial;

3 - movimentação de terra em volume igual ou superior a 4.000m³ (quatro mil metros cúbicos) ou que interfira em área igual ou superior a 8.000m² (oito mil metros quadrados).

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 340 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

§ 4º - Para fins de aplicação do item 3 do § 3º do artigo 61, consideram-se como movimentação de terra obras que envolvam escavação, disposição, compactação, importação e exportação de solo que se destinem à terraplenagem.

§ 5º - Não se aplica o “caput” deste artigo às obras de pavimentação e drenagem nas SOE, SUC e SUCt, que poderão ser licenciadas pelos Municípios, observadas as normas técnicas e ambientais, com a devida justificativa, desde que não sejam enquadradas nos incisos IV e V deste artigo. (grifo nosso)

A Lei da Billings também é bastante detalhada quanto ao procedimento de regularização das atividades e habitações pré-existentes à sua edição. Entretanto, é concedido um prazo maior que aquele mencionado na Lei da Guarapiranga – 36 meses – para regularização, desde que atendidas as exigências legais quanto às normas sanitárias e compensação dos padrões urbanísticos exigidos na Lei da Billings e pela legislação municipal.

A lei também prevê os mecanismos de compensação que poderá ser adotados para fins de regularização e licenciamento do uso e ocupação do solo que esteja em desconformidade com os parâmetros legais.

Artigo 89 - A regularização e o licenciamento do uso e ocupação do solo em desconformidade com os parâmetros e normas estabelecidos nesta lei, ou nas legislações municipais compatibilizadas com ela, poderão ser efetuados mediante a aprovação de proposta de medida de compensação de natureza urbanística, sanitária ou ambiental, na forma desta lei. Parágrafo único - Os procedimentos para a regularização do uso e ocupação do solo mediante compensação não se aplicam às ARA 1 que sejam objeto de PRIS, sendo admitido o lote mínimo inferior a 125m² (cento e vinte e cinco metros quadrados).

Artigo 90 - As medidas de compensação consistem em: I - doação ao Poder Público de terreno localizado em ARO, ou nas áreas indicadas como de

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 341 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

especial interesse de preservação pelo PDPA, ou, pelos Municípios, como prioritárias para garantir a preservação do manancial;

II - criação de Reserva Particular do Patrimônio Natural - RPPN, prevista no artigo 14, inciso VII, da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, e de outras alternativas de criação e gestão privada, pública ou mista de novas áreas especialmente protegidas;

III - intervenção destinada ao abatimento de cargas poluidoras e recuperação ambiental;

IV - permissão da vinculação de áreas verdes ao mesmo empreendimento, obra ou atividade, nos processos de licenciamento e regularização, para atendimento e cumprimento dos parâmetros técnicos, urbanísticos e ambientais estabelecidos nesta lei;

V - possibilidade de utilização ou vinculação dos terrenos ou glebas previstos no inciso IV deste artigo que apresentem excesso de área em relação à necessária para o respectivo empreendimento a outros empreendimentos, obras ou atividades, desde que sejam observados os parâmetros urbanísticos e ambientais estabelecidos nesta lei;

VI - pagamento de valores monetários, que serão vinculados às ações previstas nos incisos I, II, III, IV e V deste artigo.

§ 1º - As medidas de compensação não são excludentes entre si e deverão ser executadas dentro dos limites da APBM-B.

§ 2º - As propostas de medidas de compensação serão analisadas pelo órgão competente para o licenciamento de empreendimentos, usos e atividades na APRM-B, na forma estabelecida nesta lei.

§ 3º - Para fins de cálculo de pagamento previsto no inciso VI deste artigo, os valores monetários serão calculados na seguinte conformidade:

1 - para aquisição de área para atendimento do disposto nos incisos I e II deste artigo:

a) no caso de imóvel rural, será adotado o valor correspondente a 20 (vinte) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo - UFESPs, ou outro índice que venha a substituí-lo, por metro quadrado de área que extrapole os índices

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 342 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

permitidos, relativos ao tamanho do lote e área construída, prevalecendo o mais restritivo;

b) no caso de imóvel urbano, será adotado o valor venal do imóvel, na proporção de 0,5% (meio por cento) para cada metro quadrado de área que extrapole os índices permitidos, relativos ao tamanho do lote e área construída, prevalecendo o mais restritivo.

2 - para a execução de intervenções destinadas ao abatimento de cargas poluidoras na APRM-B, conforme disposto no inciso III deste artigo, o valor da compensação corresponderá ao custo total da intervenção, comprovado através de planilha orçamentária;

3 - para a execução de intervenções destinadas à recuperação ambiental, conforme disposto no inciso III deste artigo, o valor da compensação corresponderá ao custo total da recuperação do dano causado, comprovado através de planilha orçamentária.

Em suas disposições finais, encontra-se um dos mais importantes dispositivos previstos na Lei da Billings que se relaciona com a execução de obras públicas, o que pode ser enquadrado no empreendimento urbanístico planejado no SUL 1:

Artigo 118 - Os órgãos ou entidades responsáveis por obras públicas a serem executadas na APRM-B deverão submeter, previamente, os respectivos projetos ao órgão ambiental competente, que estabelecerá os requisitos mínimos para implantação das obras, facultado o acompanhamento de sua execução, respeitado o disposto nos artigos 61 e 63 desta lei.

Deste modo, verifica-se que a competência para apreciação do licenciamento ambiental, para as intervenções previstas nas áreas próximas aos mananciais da Billings, foi conferida ao órgão ambiental estadual competente. Além disso, o órgão colegiado do Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos deverá se manifestar sobre o projeto de licenciamento

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set/2013	Folha: 343 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

apresentado, tendo em vista seu potencial de interferência como polo gerador de tráfego, devido à criação de novas vias de circulação e ampliação de outras.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 345 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

7. ÁREAS DE INFLUÊNCIA

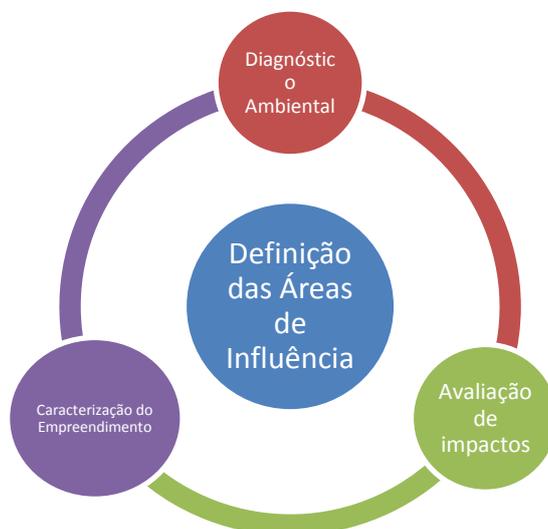
Foram delimitadas e justificadas as áreas de influência do empreendimento (espaço geográfico a ser direta ou indiretamente afetado pelas alterações ambientais decorrentes da implantação do empreendimento, tanto na fase de instalação como de operação), abrangendo distintamente os meios físico, biótico e antrópico. Foram considerados 3 (três) níveis:

Área de Influência Indireta (AII): aquela onde os impactos provenientes da implantação e operação do empreendimento se fazem sentir de maneira indireta e com menor intensidade em relação à área de influência direta.

Área de Influência Direta (AID): aquela sujeita aos impactos diretos provenientes da implantação e operação do empreendimento.

Área Diretamente Afetada (ADA): aquela onde ocorrem as intervenções relacionadas diretamente ao empreendimento.

Para a definição das áreas de influência do empreendimento foram correlacionados os resultados obtidos no diagnóstico com as informações relativas da caracterização do empreendimento e com os impactos levantados. O diagrama abaixo ilustra a forma de identificação das áreas de influência.



Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 346 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

As áreas de influência dos corredores e terminais SUL1 podem ser definidas como:

A **Área Diretamente Afetada (meio físico, meio biótico e meio antrópico)** - abrange toda a área necessária à implantação do corredor e dos terminais a ele associados, incluindo alargamentos das vias existentes, espaços para habilitação de estações de transferência, reurbanização de remanescentes de desapropriações, remanejamento de logradouros e outros elementos correlatos.

A **Área de Influência Direta (meio físico, meio biótico e meio antrópico)** - abrange cerca de 200 metros de cada lado do corredor. Esta faixa é considerada a mais diretamente beneficiada pelo aumento de acessibilidade, pelas melhorias urbanísticas e pela correspondente valorização imobiliária, propiciadas pela implantação do corredor. É também a faixa que será mais afetada pelos transtornos causados pelas obras, como também pelos ônus sociais e econômicos das desapropriações.

A **Área de Influência Indireta (meio físico e biótico)** – definida pelas áreas onde incidirão alterações de forma difusa e com características menos previsíveis oriundas do empreendimento, ou seja, áreas onde haverá um menor número de alterações na qualidade ambiental em função da implantação e operação do sistema viário SUL 1. Com isso, a All abrangerá os limites geográficos das microbacias hidrográficas do município de São Paulo, abrangidas pelas áreas de inserção do empreendimento e nas quais estão previstos impactos indiretos (Figura 7-1). Ao todo a All interceptará 15 microbacias, pertencentes a 03 sub-bacias principais, quais sejam: (i) sub-bacia Penha-Pinheiros (08 microbacias), (ii) sub-bacia Billings (05 microbacias), e (iii) sub-bacia Cotia-Guarapiranga (01 microbacia), há ainda 01 microbacia intermediária, referente à margem esquerda do rio Pinheiros entre os exutórios dos reservatórios Billings e Guarapiranga. Considera-se, a partir dos diagnósticos realizados e a partir das características do empreendimento, que os impactos indiretos estarão limitados a esse recorte geográfico.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 347 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

A **Área de Influência Indireta (meio antrópico)** é constituída pelos distritos Santo Amaro, Campo Grande, Pedreira, Cidade Dutra, Grajaú e Parelheiros, uma vez que terão intervenções com a implantação de corredores/terminais de ônibus. O distrito de Marsilac, também, está na All uma vez que haverá fluxo de pessoas que utilizarão estes corredores/terminais para se locomover principalmente ao centro de Santo Amaro e o centro da cidade. A área de Influência Indireta do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico corresponde à região geoambiental em que está inserido o empreendimento. Neste caso, deve extrapolar os limites da zona sul de São Paulo, abrangendo as sub-bacias locais adjacentes e, no limite, se expandir por todos os terrenos circunspectos pelas fronteiras da bacia hidrográfica de referência. As Áreas de Influência estão representadas na Figura 7-2 abaixo.

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 348 de 1344

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente: CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1	Resp. Técnico – Emitente Verificação / São Paulo Transporte
---	--

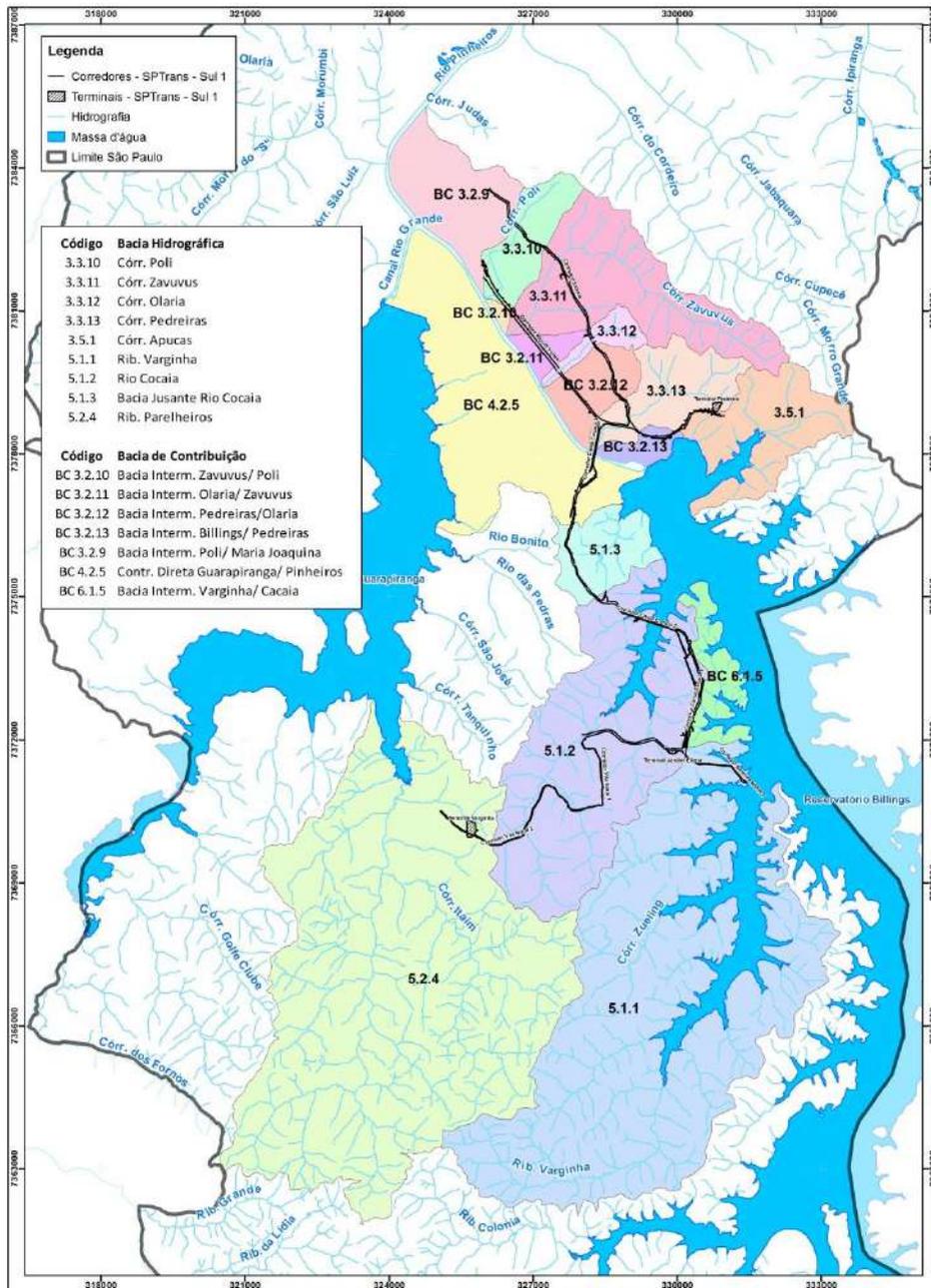


Figura 7-1: Microbacias de inserção dos corredores e terminais do SUL 1.

RELATÓRIO TÉCNICO

Emitente:
CONSÓRCIO CORREDOR SUL 1

Código: RT – 065.00/RA2 - 004	Rev.: A
Emissão: Set / 2013	Folha: 349 de 1344

Resp. Técnico – Emitente
Verificação / São Paulo Transporte

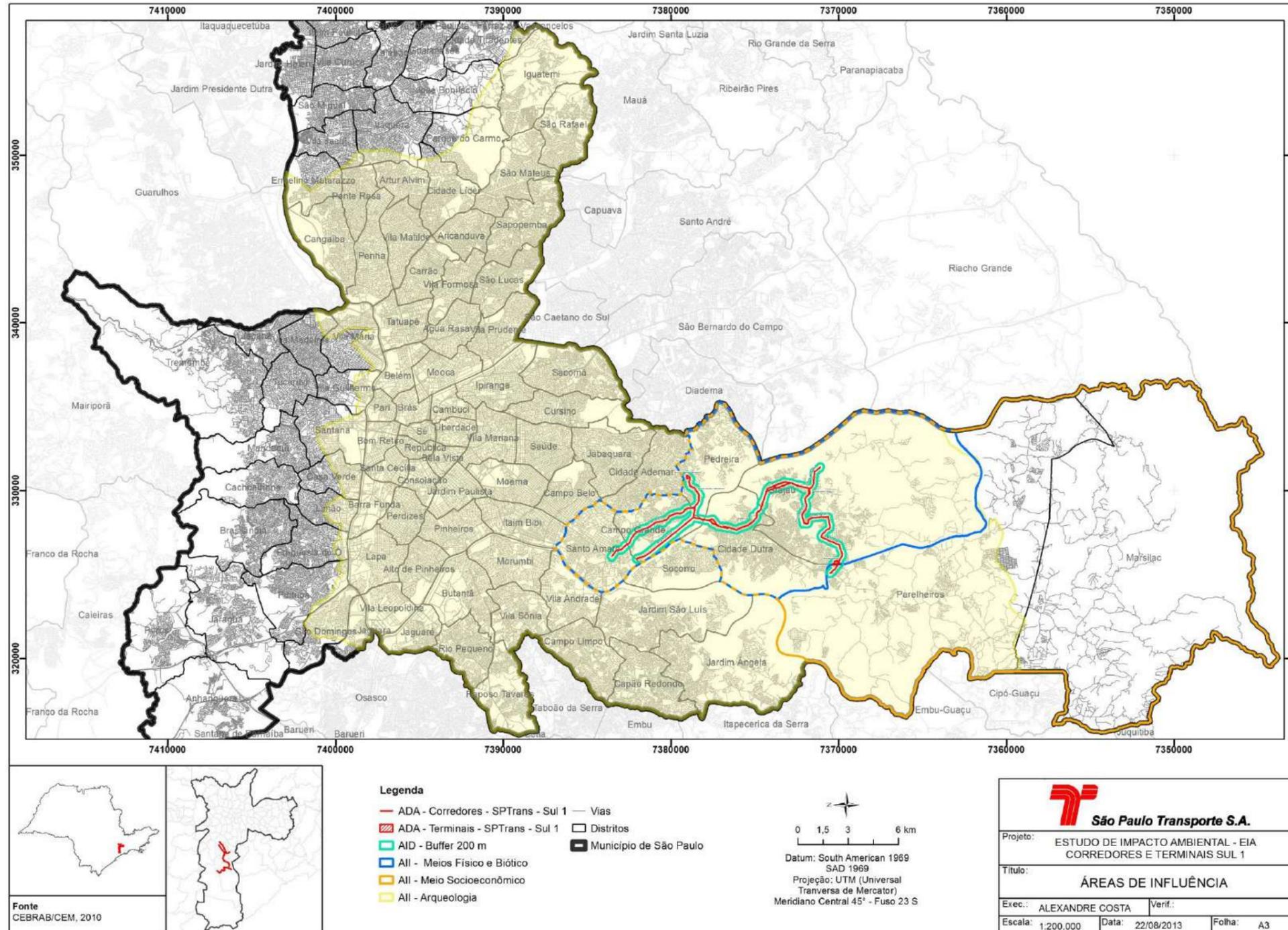


Figura 7-2: Áreas de Influência dos meios físico, biótico e antrópico para os corredores e terminais do SUL 1.