

SP 07/96

NT 197/96

Melhoramento Viário do Cruzamento Av. Rebouças x Av. Brasil

Engº Fernando G. Gonçalves Salvador

Arqº Dilti Xavier Lopes

1. Apresentação

A alteração geométrica neste cruzamento fez-se necessária devido ao grande número de acidentes que o fez recordista nos anos de 1991, 1992 e 1994, respectivamente 217, 218 e 218 acidentes e segundo colocado no ano de 1993, com 203, conforme os relatórios LOPES (Locais mais perigosos de SP).

Grande parte dos acidentes correu através de colisão entre o fluxo proveniente da r. dos Pinheiros com destino à av. Brasil e os veículos vindo da r. Henrique Shaumann convergindo à direita na av. Rebouças (sentido marginal Pinheiros) uma vez que este acesso se dava através do amarelo piscante, no estágio do verde da av. Rebouças.

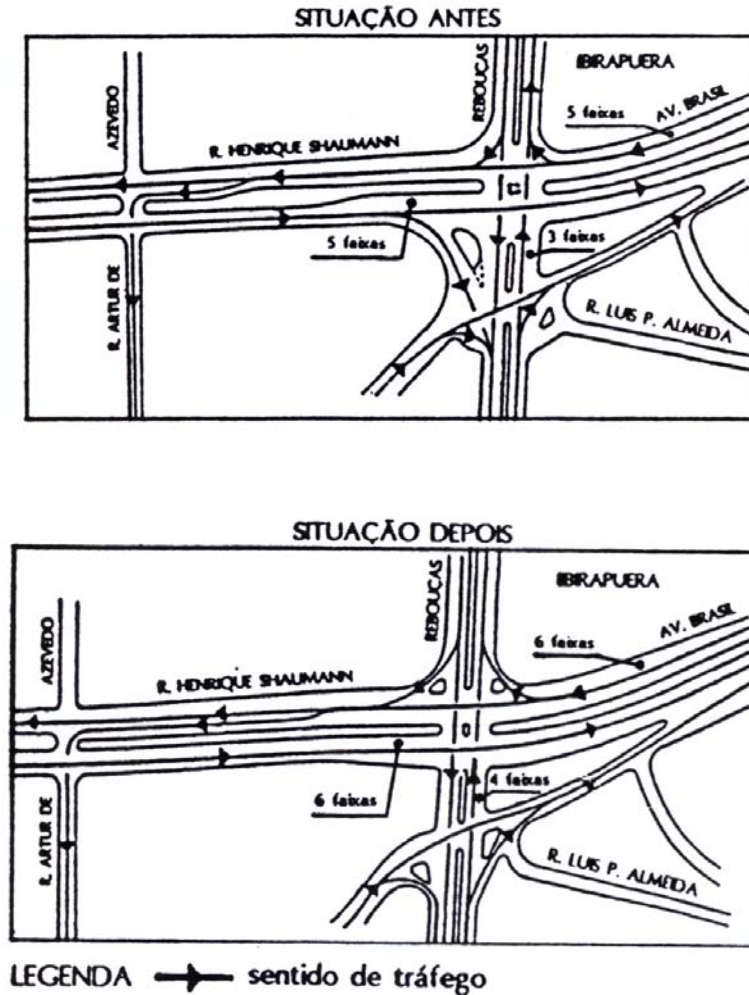
No caso de atropelamentos, a causa era a falta de ilhas servindo de refúgio, uma vez que as vias excessivamente largas não ofereciam segurança à travessia de pedestres.

Objetivando o melhoramento viário do cruzamento, para aumentar a segurança e fluidez e diminuir o nº de acidentes e atropelamentos, foi implantado o projeto de alteração geométrica no cruzamento em 3/07/94 (1ª etapa) e 3/9/94 (2ª etapa).

2. Solução encontrada

O projeto impediu a conversão à direita da rua Henrique Shaumann para a av. Rebouças (sentido marginal Pinheiros), criou ilhas de apoio à travessia de pedestres e otimizou o leito viário das vias, reduzindo a largura das faixas para aumentar a capacidade do cruzamento.

As vias que tiveram sua capacidade ampliada através do MULV (Melhor Utilização do Leito Viário) foram a av. Brasil e a r. Henrique Shaumann (nos dois sentidos), passando de 5 para 6 faixas e a av. Rebouças (sentido marginal Pinheiros) passando de 3 para 4 faixas.

Croqui: Obra de Melhoramento ViárioAv. Rebouças x Av. Brasil

3. Conclusão

Os trechos que tiveram a sua capacidade ampliada apresentaram aumentos de velocidade, com exceção da Rua Henrique Shaumann sentido Sumaré/Ibirapuera, que, dias após a implantação do projeto teve o acesso liberado para conversão à direita na av. Rebouças, com cerca de 180 veículos/hora fazendo a conversão ao invés de seguir a sinalização implantada para utilizar a t. Arthur de Azevedo.

Comparando os acidentes pelo LOPES, 1993 x 1995 (1º semestre) observamos que houve queda de:

- 30% no total de acidentes – dia inteiro (de 104 para 173)
- 60% nos atropelamentos (5 p/ 2)
- 30% nos acidentes sem vítimas (84 p/ 59)

- 20% nos acidentes com vítimas (15 p/ 12)

4. Avaliação antes / depois (01/09/94 e 08/02/95)



4.1. Aumento na velocidade do tráfego geral

- Av. Rebouças entre Cap. Antonio Rosa e R. Cristiano Viana.
Pico da manhã (bairro centro) = 15% (de 21,4 para 24,7 km/h)
- Av. Rebouças entre R. Lisboa e R. Henrique Shaumann (próximo à implantação do projeto)
Pico da manhã = 250% (11,5 para 40,3 km/h)
Pico da tarde = 17% (36,0 p/ 42,0 km/h)
- R. Henrique Shaumann / Av. Brasil entre R. Teodoro Sampaio e R. Venezuela (sentido Ibirapuera/Sumaré)
Pico da manhã = 41% (11,7 para 16,5 km/h)
Pico da tarde = 50% (6,8 para 10,2 km/h)

4.2 Diminuição da velocidade do tráfego geral

- Av. Rebouças entre Cap. Antonio Rosa e R. Cristiano Viana.
Pico da tarde (centro/bairro) = 52% (de 21,3 para 10,3km/h)

- R. Henrique Shaumann / Av. Brasil entre R. Teodoro Sampaio e R. Venezuela (sentido Sumaré/ Ibirapuera)

Pico da manhã = 7% (13,1 para 12,2 km/h)

Pico da tarde = 36% (14,9 para 9,6 km/h)

4.3 Aumento na velocidade do ônibus na Av Rebouças

Pico da manhã (centro/bairro) = 7% (de 21,7 para 23,3 km/h)

Pico da manhã (centro/bairro/ centro)= 36% (14,9 para 9,6 km/h)

4.4. Aumento do volume de veículos

- Av. Brasil / R. Henrique Shaumann

Pico da tarde (Sumaré/Ibirapuera) = 14% (de 2.170 para 2.463 veic./h)

Pico da tarde (Ibirapuera/ Sumaré) = 9% (de 2.541 para 2.774 veic./h)

O aumento no volume de veículos é em função do aumento do número de faixas na aproximação com a Av. Rebouças.

Obs: Para maiores informações, consultar a pesquisa completa no relatório *Avaliação Antes/Depois – Av Rebouças x Av. Brasil – agosto/95*.

Engº Fernando G. Gonçalves Salvador

Arqº Dilti Xavier Lopes

GPV/Pesquisa/SPR