



Bebedouro, 09 de setembro de 2026

Ofício Eng. nº 076/2026

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 181/2026 – Vereador Otávio Altobeli Yassine
Manzi – Mobilidade Urbana no acesso ao Setor Norte

Ilustríssimo Vereador,

Em atenção ao Requerimento nº 181/2026, apresentamos os esclarecimentos técnicos referentes às condições de tráfego e às medidas de mobilidade urbana previstas para o principal acesso entre a região central e o Setor Norte do Município.

Cabe registrar que o trecho mencionado no requerimento corresponde à área diretamente impactada pelas obras de implantação do viaduto na Rodovia SP-322 (Armando Salles de Oliveira) sobre a Avenida Raul Furquim, em execução pelo Consórcio Bandeirante empresa Autem desde abril de 2025, cujos desdobramentos operacionais já vinham sendo acompanhados por este Departamento, conforme o Ofício Eng. nº 018/2026 (resposta ao Requerimento nº 28/2026), o Estudo de Tráfego nº 001/2023 e as tratativas mantidas com o DER/SP.

As respostas abaixo foram fundamentadas nos dados técnicos já produzidos por esta municipalidade, no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade – PlanMob-BBD (Lei Complementar nº 117/2016) e nos parâmetros consagrados pela engenharia de tráfego nacional, com referência aos manuais do DNIT e às normas do DER/SP, conforme indicado em cada item.

Respostas aos Quesitos:

1 - Capacidade projetada do acesso e compatibilidade com o volume atual O Estudo de Tráfego nº 001/2023, elaborado por este Departamento com metodologia baseada no conceito de Volume Médio Diário Anual (VMDa) descrito no Manual de Estudos de Tráfego (DNIT, 2006), classificou a rodovia no ponto analisado (Km 395+129,30m) como Classe de Projeto I-B (pista simples, VMD > 1.400), com VMDa de 1.574 UCP/dia em 2023 e projeção de 2.515 UCP/dia para o horizonte de 2033, considerando taxa de crescimento da frota de 4,80% ao ano. Contudo, a implantação do desvio viário para as obras do viaduto (2025) alterou substancialmente a distribuição de fluxos, concentrando o tráfego antes distribuído em múltiplos acessos sobre um eixo remanescente (Rua Sergipe/Rua Pedro Varrichio).



Não há, até o momento, contagem volumétrica atualizada específica para essa nova configuração, tendo vista o gargalo provocado pela execução do viaduto. É preponderante mencionar que com o término da obra, o trânsito retornará a sua normalidade nos trechos em questão.

2 - Dados sobre volume de veículos nos horários de pico, Sim. A contagem volumétrica realizada em 24/03/2023 e 27/03/2023, nos períodos de 7h30 às 10h30 e 15h30 às 18h30 (Quadros 01 a 16 do Estudo de Tráfego nº 001/2023), identificou o período vespertino como o de maior volume, com fator de expansão horária calculado em 1,68. Esses dados, no entanto, referem-se ao cenário pré-obras. Para o cenário atual (pós-desvio), o monitoramento tem caráter operacional contínuo (extensão de filas, tempo de retenção), mas ainda sem consolidação em série estatística formal.

3 - Estudo sobre os gargalos que provocam retenção simultânea, Sim. Importe destacar que o quesito realizado pelo edil vereador, não possui imagens demonstrativas.

Os Ofícios ENG nº 010/2026 e nº 014/2026 identificaram tecnicamente os principais gargalos: geometria inadequada de acesso e saída do desvio na Rua Pedro Varrichio, os quais induziam o tráfego em contramão, rotatória com canalização, "ilha fictícia", incompatível com o novo fluxo, e interdição simultânea das Alamedas Itabuna, Búzios, Ilhéus, Quitandinha e Xangri-lá, que concentrou compulsoriamente todo o tráfego do Setor Norte na Rua Sergipe.

4 - Previsão de novas alternativas de acesso: Existem tratativas em curso:

(i) reabertura da Alameda Xangri-lá, solicitada formalmente ao DER/SP (Ofício ENG nº 010/2026 e nº 014/2026);

(ii) liberação provisória do acesso ao final da Rua Barretos (Vila Santa Terezinha), objeto de estudo técnico desde 2023, ainda pendente de anuência da ARTESP e Ecovias;

(iii) as intervenções viárias estruturais de médio a longo prazo estão indicadas no Mapa PD18 – Sistema Viário (Anexo 8 da Lei Complementar nº 117/2016 – PlanMob-BBD).

5 - Avaliação técnica sobre ampliação de faixas e adequação de retornos e cruzamentos: Sim. O Ofício ENG nº 010/2026 recomendou tecnicamente a readequação geométrica da rotatória, com revisão da sinalização e remoção parcial da canalização existente, além de estudo específico para implantação de ondulação transversal como medida moderadora de velocidade, em conformidade com os critérios de projeto geométrico e sinalização de obras previstos nos manuais técnicos do DNIT e CONTRAN.

6 - O desenho das conversões e retornos contribui para o congestionamento: Sim, foi tecnicamente constatado. A vistoria de 02/02/2026 identificou que a configuração dos acessos ao desvio expunha usuários a risco de colisão frontal por indução a movimentos em contramão,



fato que se confirmou no acidente de trânsito com vítima registrado no Boletim de Ocorrência GCM nº 174/2026 (05/02/2026). As medidas corretivas em curso incluíram readequação da rotatória, implantação de balizadores e reforço de sinalização de regulamentação e advertência.

7 - Análise de implantação de semáforos, rotatórias ou outras intervenções: Sim. Já foi executada reprogramação semaforica na interseção Rua Sergipe x Av. Raul Furquim, com base em contagem volumétrica e análise direcional de fluxos (Ofício ENG nº 018/2026), além de operação manual por agentes de trânsito nos horários de pico.

8 - Estudos para redistribuição do trânsito entre rotas: Sim. Foram propostas rotas alternativas para os moradores do Setor Norte (via Rua Mário Estato e Avenida José Mário Ferreira Lima, ambas convergindo à Rua Barretos no Jardim Talarico) no Plano de Interdição e Trabalho de 2025, além da proposta de operação em sentido único na Rua Pedro Varrichio (Ofício ENG nº 014/2026) para desafogar o fluxo concentrado na Rua Sergipe.

9 - Tempo médio de espera e metas de redução: O monitoramento operacional relatado no Ofício ENG nº 018/2026 considera indicadores de extensão de filas, tempo médio de retenção e nível de serviço das vias impactadas, mas não há registros analisados, valor numérico consolidado.

10 - Providências imediatas e de longo prazo Imediatas: sinalização temporária completa, presença de agentes de trânsito nos horários de picos. No médio prazo, ocorrerá normalização viária após conclusão do viaduto, o qual possui contrato com prazo de 18 meses a partir de abril/2025. A longo prazo, intervenções estruturais previstas no PlanMob-BBD (Mapa PD18 e Anexo 3 – Intervenções Viárias).

11 - Existência de projeto de mobilidade específico e inserção no PlanMob: Sim. O Setor Norte integra a Macrozona 5 do PlanMob-BBD (Lei Complementar nº 117/2016), estando contemplado nas diretrizes gerais do Sistema Viário (artigos 12 a 14) e no Mapa PD18. Não há, contudo, projeto específico exclusivo para esta interseção além do acompanhamento técnico das obras do viaduto em curso.

12 - Justificativa quanto à ausência de intervenções mais efetivas: As intervenções mais amplas dependem da progressão física da obra, as quais estão relacionadas ao contrato do consórcio executor, de decisões da concessionária Ecovias/Econoroeste e da ARTESP quanto à faixa de domínio da rodovia estadual, e de anuência do DER/SP, conforme já relatado no Ofício ENG nº 018/2026. O Município atua no limite de sua competência, por meio de recomendações técnicas, notificações e monitoramento, não possuindo ingerência direta sobre a rodovia estadual.



13 - Planejamento concreto para evitar o colapso da mobilidade na região: O planejamento em curso combina: Ações emergenciais de curto prazo já detalhadas nos itens anteriores, tratativas formais com o DER/SP para liberação de acessos alternativos, com estudo técnico desde 2023, revisão quinquenal do PlanMob-BBD (art. 56 da Lei Complementar nº 117/2016), que permitirá incorporar as lições da atual obra ao planejamento estrutural do Setor Norte.

Sendo desta forma, informo que alguns fatores podem impactar o cumprimento do cronograma e a completude das respostas, sendo eles: a dependência de dados e decisões de órgãos externos (DER/SP, ARTESP, concessionária Ecovias/Econoroeste, Consórcio Bandeirantes e Autem), que não estão sob governança direta do Município, a natureza dinâmica da obra em andamento, que altera periodicamente a configuração viária e pode invalidar contagens rapidamente, a multiplicidade de interlocutores institucionais, e o que historicamente já gerou dificuldades de comunicação como relatado nas tratativas com a ARTESP.

Espero que os quesitos realizados por vossa senhoria tenham sido sanados. E nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

ULISSES APARECIDO DE JESUS
Gerente de Educação e Operação de Trânsito
Arquiteto e Urbanista