

Proposta: Reestruturação e qualificação do sistema de onibus na Vila Maria e Vila Guilherme

Diagnóstico: - Superlotação em horários de pico nas linhas que seguem para a ponte da Vila Guilherme e estação Carandiru (metrô).

- Linha 2033-10 Shopping D - Terminal Tietê com extensão aproximada de 35km e tempo de viagem médio de 87 minutos. A rota passa por vias estratégicas como Av Guilherme Cotching e Av. Alberto Byington. Há super lotação, frota insuficiente e longo intervalo entre viagens · Tempo de espera elevado em linhas locais (ex: 172Y, 2016, 1723).· Pouca integração temporal e espacial com trens (Linha 12 – Safira) e futura Linha 6-Laranja.· Itinerários longos e sobrepostos, gerando ineficiência operacional.

Reordenação de linhas e integração· Criar um corredor local na Av. Guilherme Cotching (Vila Maria) e Av. Dr. Assis Ribeiro, com prioridade semaforica para ônibus.· Transformar linhas como a 2016 (Vila Maria – Metrô Carandiru) em serviço de alta frequência (6-8 min nos picos), integrando com terminal de ônibus planejado próximo à futura estação Vila Maria (Linha 6-Laranja).

· Redesenhar linhas circulares nos dois bairros, evitando sobreposição: ex: linha 172Y (V. Guilherme – Metrô Tietê) manter como eixo - rápido; já a 1701 (V. Maria – Metrô Armênia) poderia ter ramal direto via Av. Leôncio de Magalhães.- Inserir 6 a 8 onibus extra na linha 2033-10 no periodo de pico reduzindo intervalo de espera, viabilizar esses veículos da escala da garagem responsável ou deslocamento de linhas com baixa demanda.

Viagens Curtas: Criar uma operação de viagens expressas, sem percorrer itinerário longos como o da linha 2033-10, isso otimiza o giro do ônibus e aumenta a oferta na região de maior demanda.

Melhorias físicas em paradas: Reformar 20 pontos mais críticos com cobertura, iluminação de LED e lixeiras (atual: vários pontos sem proteção). · Criar abrigos modulares próximos a escolas e UBSs (ex: UBS Vila Guilherme e CEU Vila Maria).

Benefícios esperados: Redução de 15-20% no tempo de viagem casa-trabalho nos horários de pico. · Aumento de passageiros transportados no período da manhã (hoje cerca de 25 mil/dia útil na região). · Diminuição de conflitos com carros e motos nas vias estreitas, melhorando segurança.

Parcerias e viabilidade: Articulação com a SPTrans e CET para estudos de microsimulação de tráfego. · Utilização de recursos do orçamento participativo (região norte já tem verba para mobilidade). Possibilidade de operação-piloto em 3 linhas (ex: 172Y, 2016, 1704) com duração de 6 meses.