



ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SOCORRO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA

AUDIÊNCIA PÚBLICA

PROPOSTAS

21 DE AGOSTO DE 2014



O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL!!!!!!

PREMISSAS:



SOCIALMENTE JUSTO



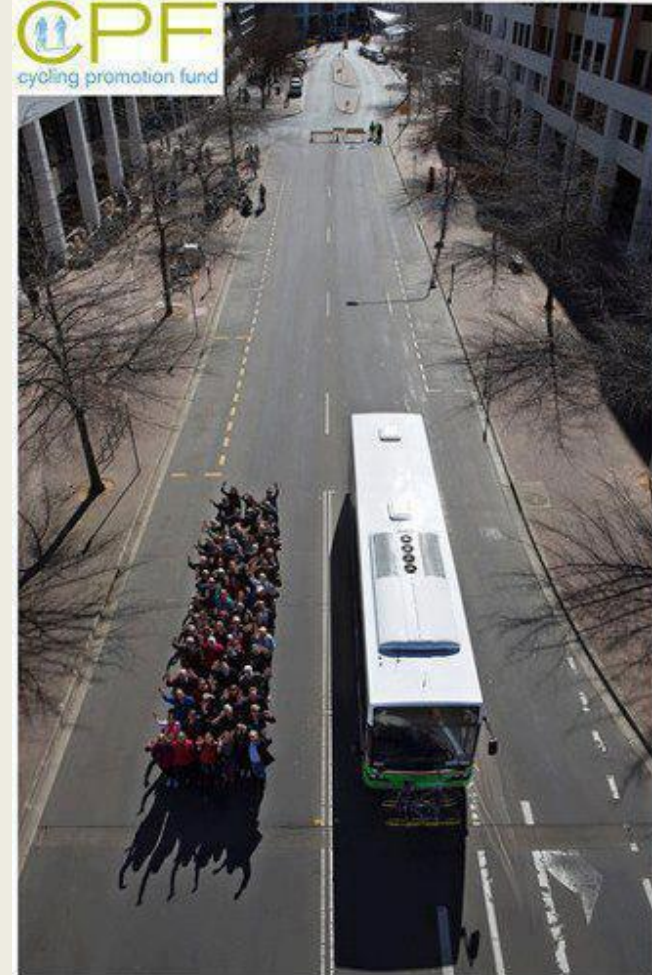
AMBIENTALMENTE
EQUILIBRADO



ECONOMICAMENTE INCLUDENTE



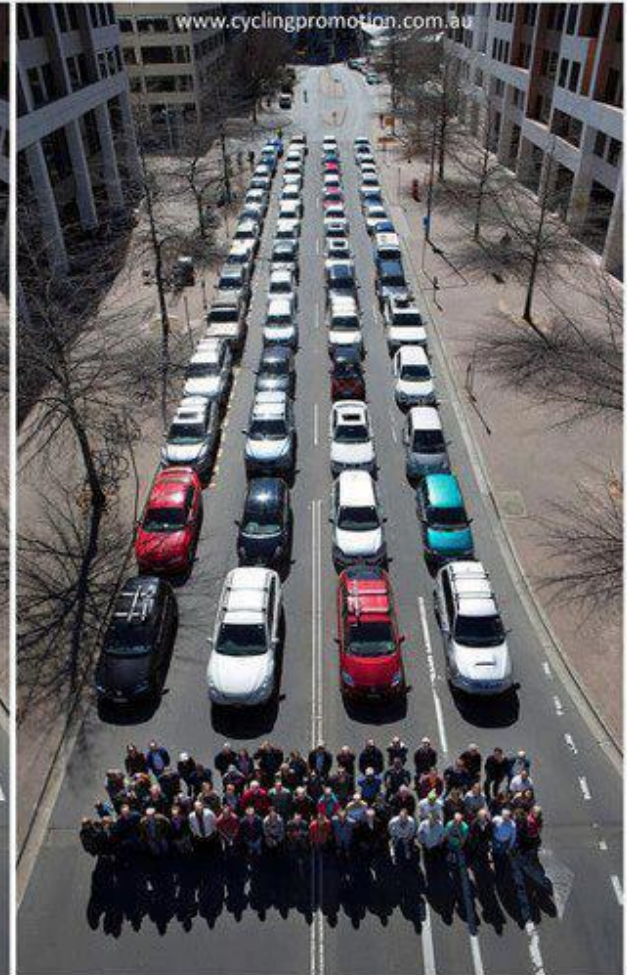
Precisamos Rever Conceitos!



60 passageiros
e um ônibus



60 ciclistas
e suas bicicletas



60 motoristas
e seus carros

O QUE É MOBILIDADE URBANA

O conceito de Mobilidade Urbana apresentado pelo Ministério das Cidades (2007) define como:

“Um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.41).”

São objetivos da elaboração do Plano de Mobilidade da Estância Turística de Socorro:

Expor e definir os marcos conceituais, metodológicos e estratégicos que embasam e fundamentam as proposições ao PLANO DE MOBILIDADE DE SOCORRO.

Organizar, sistematizar e justificar as proposições definidas.

Submeter os produtos resultantes desta etapa à Audiência Pública, visando eventuais correções e/ou ajustes de diretrizes e metas projetadas e de seus níveis de priorização.

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade considerar todas as implicações da norma legal:

- De cumprimento das funções sociais da cidade. O transporte e a acessibilidade constituem propriedades do domínio público e que devem cumprir suas funções.
- De participação da comunidade na solução dos problemas que a afetam, portanto, no encaminhamento do Plano de Mobilidade.

- De preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e cultural.
- De garantia de condições técnicas de acesso e funcionamento adequados aos logradouros públicos e meios de transportes coletivos aos cidadãos;
- De planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transportes;
- De qualidade dos serviços;
- De subsidiar a definição dos percursos e a frequência do Transporte Coletivo.

As debilidades estão expostas, registra o feitiço provinciano do Centro e o paradoxo de uma mobilidade típica de cidade grande, congestionada e de conflitos com tendências de agravamento.

Para Tanto o Sistema Viário deverá viabilizar meios para a implantação da política de circulação viária privilegiando a boa técnica, a segurança ao circular e a preservação da vida, desenvolvendo programas e ações continuados de melhorias viárias, visibilidade, educativas, fiscalizatórias, efetivando a harmonização dos diversos fatores do sistema de trânsito, são os objetivos a serem almejados, visando:

I - buscar o aperfeiçoamento técnico com a adoção de novas tecnologias;

II - buscar a implantação de programas e ações de total integração e acessibilidade dos usuários que possuem mobilidade reduzida, adaptando e (re)construindo o espaço viário;

III - buscar a gestão democrática através de adoção de mecanismos de participação social e efetivação da integração com a população, através de conselhos de gestão do sistema viário;

IV - conduzir a criação de lei e reformas da legislação existente, para o aprimoramento da gestão do sistema viário;

V - promover a melhoria de acessibilidade entre os eixos viários municipais, tornando mais rápidos, diretos e seguros, através de novas alças, viadutos e demais intervenções, privilegiando, além da boa técnica, a boa estética urbanística;

VI - promover estudos necessários para a criação do plano cicloviário municipal, com programa educativo específico;

VII - promover junto às demais áreas a obtenção do plano de drenagem, de forma a retardar o tempo de escoamento das micro-bacias, evitando os pontos de alagamento/empocamento;

VIII - promover a padronização e implantação de passeios contínuos e uniformes de forma a assegurar segurança, visibilidade, conforto aos pedestres, incluindo rebaixamentos de guias em todo o Município;

IX - promover nas áreas rurais a implantação de acostamento nas estradas vicinais de forma a assegurar espaço para o livre caminhar dos pedestres, assegurando inclusive a construção de ciclo-faixas ou ciclovias de forma a promover segurança e qualidade de circulação;

X - implantar, em caráter permanente, programas de educação e segurança do trânsito nos níveis: escolares, motoristas e qualquer faixa social e etária;

XI - estabelecer parâmetros através de legislação específica para os polos geradores de tráfego, de forma a mitigar os efeitos de implantação e dotar as operações urbanas necessárias para o real dimensionamento da atratividade no efeito circulatório da cidade;

XII - redefinir a circulação na área central, criando novas áreas para a circulação de pedestres e áreas de convívio, juntamente com remodelações de equipamentos urbanos, criando uma identidade aprazível, reduzindo-se o acesso de automóveis e caminhões, incentivando estacionamentos para veículos leves para compatibilizar as atividades de trabalho e lazer;

XII - estudar novos padrões de pavimentos para áreas essencialmente residenciais, que assegurem penetração de águas pluviais, mantendo os níveis desejados de atrito e segurança;

XIV - desenvolver programa específico para a segurança nas áreas escolares, com padronização de sinalização específica em conjunto com o programa de educação de trânsito;

XV - adotar as medidas necessárias para implantação de bancos de dados interativos e que possibilitem a contínua redução dos índices de acidentes e mortes no trânsito.

ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)

Tratam-se das ações prioritárias de ação imediata, visando as correções pontuais:

SISTEMA VIÁRIO **ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)**

AI-01. REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE

AI-02. COMPLEMENTAÇÃO DE FOCOS NOS SEMÁFOROS

AI-01. REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE

Refere-se ao tratamento geral no compartimento Central, apesar das iniciativas de Socorro para dotar a cidade de instrumentos de acessibilidade principalmente nos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais, muito ainda deverá ser feito.

Trata-se de META como medida geral para atendimento da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal:

continuidade na circulação dos pedestres, evitar escorregamentos e serem dotados de elementos de segurança ao caminhar, tais como continuar implantando as travessias elevadas (lombofaixas), iluminação nas travessias, , além da já apontada necessidade de cumprimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004.

AI-01 – Necessidade de complementação dos rebaixamentos, conforme a NBR 9050



AI-02. COMPLEMENTAÇÃO DE FOCOS NOS SEMÁFOROS

Refere-se ao tratamento geral, mas no compartimento Central, mais que nos demais compartimentos, a falta de foco repetidor, bem como específico para pedestres diminuem a segurança nos cruzamentos semaforizados. Conjuntamente deverão ser revistos os aspectos físicos de geometria viária, tais como dimensões, tipos de pavimento, condições dos passeios, e tempos semaforicos específicos. Desta forma constitui-se como META.

**AI-02 -
Complementação de
foco repetidor e para
pedestres diminuição
do risco de acidentes**



PROJETOS VIÁRIOS (PV)

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual

PV-01. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE

PV-02. IMPLANTAÇÃO DE NOVA PONTE SOBRE O RIBEIRÃO DO MEIO

PV-03. DUPLICAÇÃO DA ESTRADA PARA LAVRAS DE BAIXO E ROTATÓRIA PARA SAÍDA DO BAIRRO ANTUNES

PV-04. DIRETRIZ PARA DUPLICAÇÃO DA SP-08 E IMPLANTAÇÃO DE PASSARELA

PV-05. MODIFICAÇÃO DOS SENTIDOS DAS RUAS DO CENTRO

PE-06. O PLANO CICLOVIÁRIO

PV-07. CONSTRUÇÃO E RECONSTRUÇÃO DE PASSARELAS SOBRE O RIO DO PEIXE

PV-08. PAVIMENTAÇÃO DO ITINERÁRIO DA LINHA CIRCULAR CENTRO INTERBAIRROS NO JD. SANTA CRUZ

PV-01. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial o compartimento Central, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados, habilitando-se a buscar recursos em outras esferas governamentais.



PV-01 – Mesmo no sistema viário principal são notados problemas de passeios irregulares, com degraus, interrupções e etc.

PV-02. IMPLANTAÇÃO DE NOVA PONTE SOBRE O RIBEIRÃO DO MEIO

Refere-se à articulação entre as Estradas para Munhoz e do Ribeirão do Meio, constituindo condições favoráveis a implantação de itinerário do transporte coletivo, beneficiando diretamente cerca de 600 moradores da Estrada do Ribeirão do Meio



PV 02 – Possibilita o itinerário da linha centro Interbairros no sentido anti horário

PV 02 – Possibilita o itinerário da linha centro Interbairros no sentido anti horário



Refere-se à articulação entre as Estradas para Munhoz e do Ribeirão do Meio. Para articular esta passagem está sendo proposta complementarmente uma rotatória junto a Estrada para Munhoz. A transposição deverá ligar-se a Rua existente, mas para isto o alargamento deverá ser promovido de maneira a assegurar 2,5 m de calçada de cada lado e ainda no mínimo 8 m de largura.

PV-03. DUPLICAÇÃO DA ESTRADA PARA LAVRAS DE BAIXO E ROTATÓRIA PARA SAÍDA DO BAIRRO ANTUNES

Refere-se ao acesso e redistribuição do tráfego que apresenta muita dificuldade para Acesso a Parque A.F. Barbosa. Permitirá uma boa movimentação e ligação aos eixos viários estruturadores da cidade, uma vez que este setor está recebendo novos adensamentos.

A extensão é de cerca de 800m a rotatória deverá ter raio mínimo de 20 m e com isto propiciará um sistema viário seguro.

Vale como exemplo que se já estivesse estabelecido como diretriz viária, quando da implantação dos loteamentos em curso, o novo sistema viário já estaria sendo viabilizado, uma vez que os novos loteamentos são polos geradores de tráfego e a Lei 9503 de 23 de setembro de 1997(CTB) preveem tais medidas como solução dos impactos gerados.

PV 03 – Vital articulação para região norte da cidade conferindo organização e segurança



PV-04. DIRETRIZ PARA DUPLICAÇÃO DA SP-08 E IMPLANTAÇÃO DE PASSARELA

Trata-se de uma diretriz para duplicação da SP-08 no trecho urbanizado entre os Portais e ainda da implantação de passarela para pedestre entre o Shopping e a nova rodoviária. A Diretriz depende de negociação com o DER, porém é vital para dotar a cidade de acessos seguros, com isto reduzindo o risco de acidentes, ofertando qualidade na circulação , com isto preservando vidas.



PV 04 – Duplicação da SP-08 - Vital articulação para o município conferindo organização e segurança



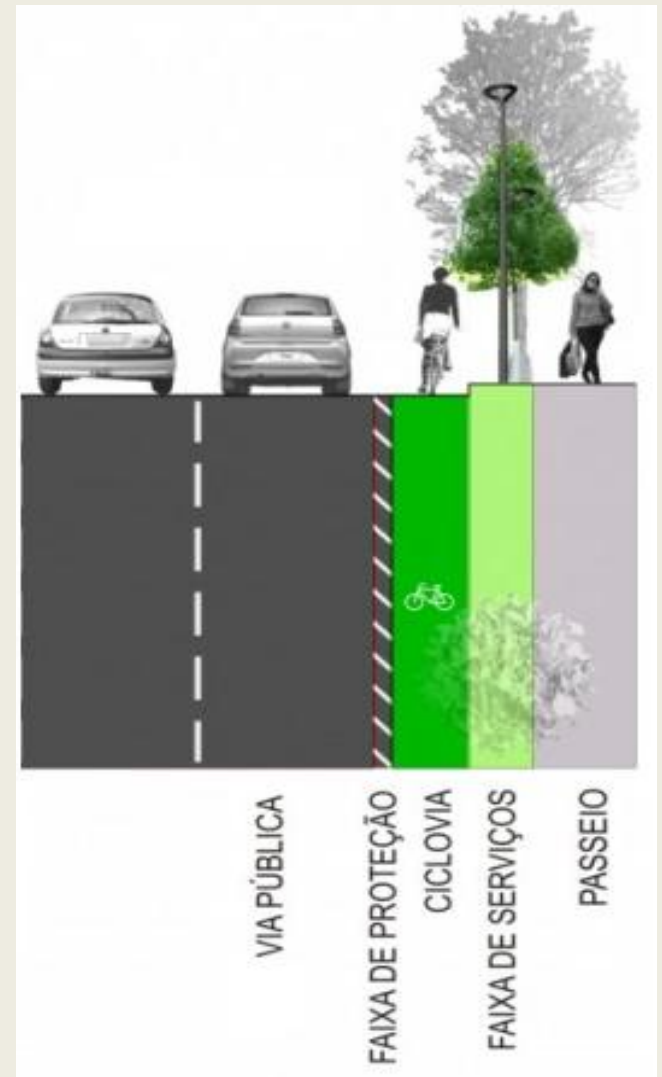
PV 04 – Duplicação defronte Shopping - Vital articulação para região norte da cidade conferindo organização e segurança



PV 05 – Necessidade de revisão geral da circulação após a implantação de novos acessos que deverão constituir novos binários no centro

PV-06. O PLANO CICLOVIÁRIO

O conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano Cicloviário para viabilidade e incentivo deste modal, obviamente obdecidas as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Medidas iniciais forma tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.



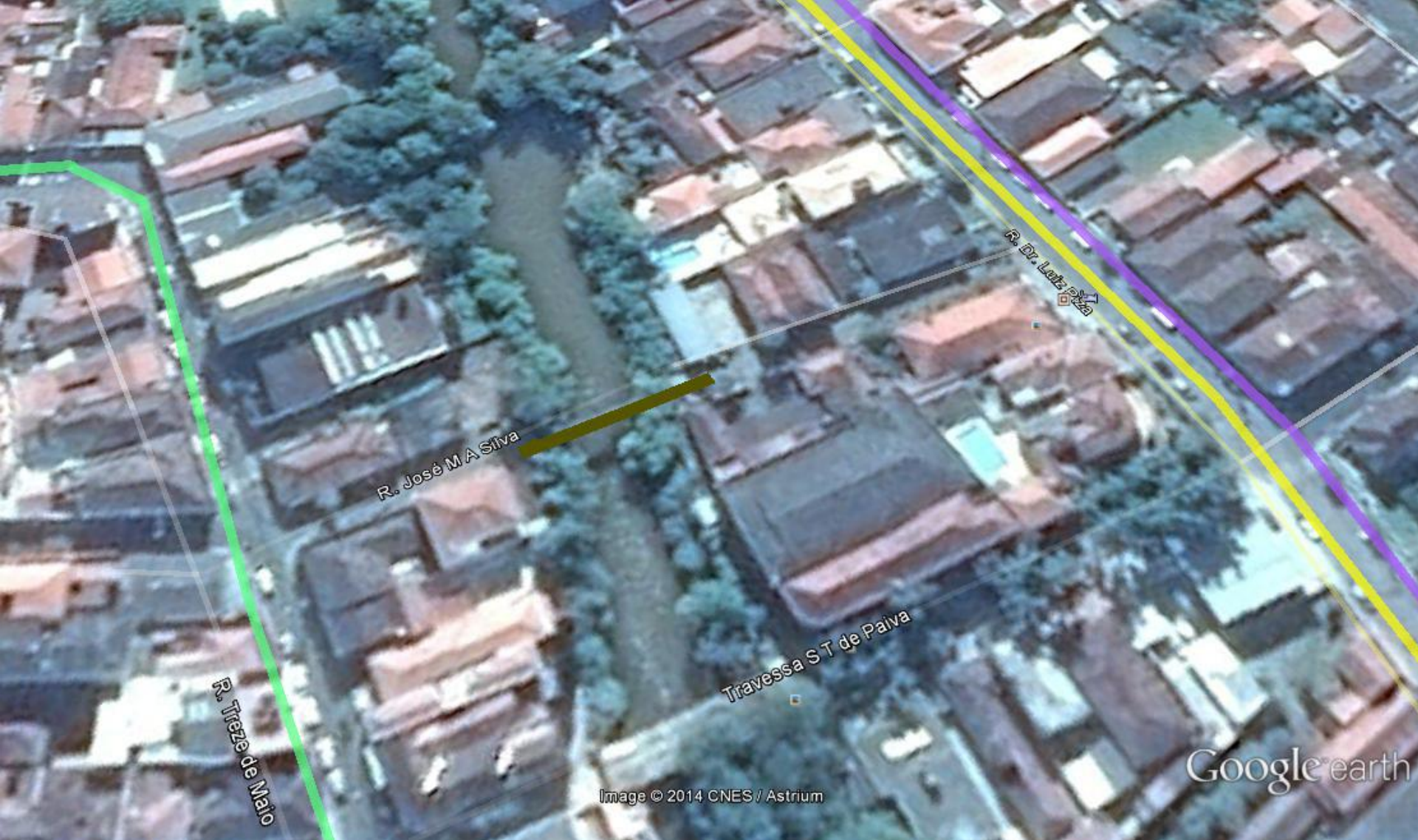
PV 06- Exemplo de parte de uma ciclofaixa que deverá ser integrada a nova avenida

PV-07. CONSTRUÇÃO E RECONSTRUÇÃO DE PASSARELAS SOBRE O RIO DO PEIXE

As Novas passarelas, conferem caráter estratégico para a articulação viária, correspondente possibilidade de desenvolvimento da qualidade de vida. Trata-se de uma META, cujos recursos deverão ser viabilizados por projetos específicos em outras esferas governamentais.

**PV 07 –
Passarela
junto ao
Shopping,
Faculdade,
Prefeitura,
Horto e nova
Rodoviária**





PV 07 – Passarela junto a Rua José M. A. Silva necessita ser reconstruída, pois oferece riscos, porém é vital para a microacessibilidade local.

PV-08. PAVIMENTAÇÃO DO ITINERÁRIO DA LINHA CIRCULAR CENTRO INTERBAIRROS NO JD. SANTA CRUZ

A pavimentação pretendida, confere caráter estratégico para a articulação viária, correspondente possibilidade de desenvolvimento do itinerário em qualquer condição climática.



PV 08 – Pavimentação de 900 m do itinerário proposto para o ônibus urbano.

© 2014 Google

Image © 2014 CNES / Airbus

Google earth

PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE)

Tratam-se das ações de médio e longo prazo, visando a estruturação para novas possibilidades e melhorias significativas à boa circulação e segurança do tráfego, com caráter estruturante:

PE-01. IMPLANTAÇÃO DE NOVO SISTEMA VIÁRIO

Pela condição topográfica do município de Socorro, e principalmente como foram construídas as vias de circulação, observa-se muita dificuldade de acessos aos bairros e com isto é sentida a falta de articulação viária entre os diversos setores e bairros da cidade e ainda de vias paralelas que possam tornar-se binários para circulação viária.

A Construção de cerca de 680m de Nova Avenida duplicada, com passeios, ciclovia sentido Rua Antonio Calafiori, abre novas possibilidade e melhoria na circulação do centro e acesso a bairros importantes do setor noroeste da cidade.





PE-01 - Articulação viária com a Rua Francisco A. Ferreira, constituindo Binário de circulação com a Av. Quinze de Agosto

PE-02. DIRETRIZ PARA NOVA ENTRADA DA CIDADE JUNTO A ANTIGA RODOVIÁRIA

Refere-se ao a uma ligação possível, com as devidas compensações ambientais, por transpor APP, que possibilita a criação de um sistema binário com a Rua Cap. Joaquim de Souza Pinto, melhorando significativamente o transito de acesso ao centro, e criando um novo corredor para o transporte das linhas oriundas dos Bairros Camanducaia e dos Intermunicipais vindos de Bragança Paulista. A proposta associa a preservação ambiental com a implantação de Estação e parque Linear entre a Nova Avenida e o córrego existente, preservando e evitando pressões para ocupação deste ecossistema. A proposta é ainda por 200 m estender a Av. Dr. Renato Silva até a Rua João Leonardeli e desta forma reordenar o fluxo da Antiga rodoviária que deverá ter modificada sua circulação afim de integrar ao Teatro, criando uma área pedestrializada, que apenas permitirá a circulação de ônibus para o Terminal, que também será objeto de projeto deste termo propositivo.



Gráfico: Min. Méd. Max **Elevação: 758, 764, 777 m**

Totais do período: Distância: 740 m Ganho/perda de elevação: 21,7 m, -7,38 m Inclinação máxima: 14,5%, -7,6% Inclinação média: 4,1%, -2,6%



PE-02 – Nova entrada para a cidade com cerca de 550 m da Rodoviária antiga até a SP-08, com extensão de mais 200m até a Av. Dr. Renato Silva



PE-02 – Nova entrada para a cidade com respeito as APP's, proposta de Parque Linear associado

PE-03. O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

O Turismo é uma das medidas de menor investimento com melhores retornos sociais e econômicos. Socorro a muito fez esta opção e têm obtido excelentes resultados, voltou-se ao rio mas ainda falta infraestrutura para caminhar, pedalar e admirar o rio em seu trecho urbano, Desta maneira alguns trechos deverão compor parte de roteiro para cicloturismo e caminhada. Um parque linear é possível e viabilizaria esta voação da cidade.

Nas várias estradas rurais, o conceito de Caminho Verde, concretiza a opção pelo Ecoturismo. Da mesma forma roteiros para cavaleiros deverão ser explorados.

Desta forma é necessário dotar o município de infraestrutura voltada a efetivação e consolidação das práticas já iniciadas, com a implantação de áreas para descanso, incentivo ao comércio temático e de belvederes nos locais de contemplação da natureza e paisagem.



PE 03– Potencialidade do Turismo Ecológico e de Aventura

TRANSPORTE

Socorro padece de uma melhor estruturação do sistema de transporte devido aos limitantes de descontinuidade entre os bairros, da falta de qualidade de seu sistema viário e para reversão desses sintomas aponta-se proposta de novos serviços, da revisão da forma tarifária e sobre os problemas e acertos do sistema de transporte coletivo municipal, deveremos avançar na integração com as ciclovias e da readequação viária para integração do território, com melhoria significativa do transporte.

ÁREAS DE INTERVENÇÕES TRANSPORTE (AIT)

Tratam-se das ações prioritárias de ação imediata, visando as correções pontuais:

AIT-01. ADEQUAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte público. Valerá os esforços da municipalidade para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos , passeios, travessias.

AIT-02. ADEQUAÇÃO DE PONTOS E TRAVESSIAS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos , passeios, travessias.

PROJETOS DE TRANSPORTE (PT)

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual:

PT-01. IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS NOS PONTOS

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial o compartimento Central, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde.

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade, e sua implantação deverá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade.



PT 01 – Exemplo para novos abrigos

PT-02. REFORMA DA ESTAÇÃO CENTRAL DO TRANSPORTE

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificado com o novo padrão de pontos de parada.

Da mesma forma deverá ser bem iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade, e sua implantação poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas.



PT 02 – Terminal estruturador das linhas a ser reformado

PT-03. INTEGRAÇÃO DAS BICICLETAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intra bairros poderiam ser feitos por bicicletas, e os mais longos seriam complementados por ônibus.

Sua implantação poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.



PT 03 – Exemplo de paraciclo junto ao abrigo de ônibus

PT-04. PROPOSTA DAS NOVAS LINHAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

A linha proposta sentido horário abrange percurso com 20 Km e no sentido anti-horário cerca de 18,4 Km , com isto o tempo de ciclo estimado é de 60 minutos por sentido.

Número de pontos de parada = 30 sentido horário e 32 sentido anti-horário.

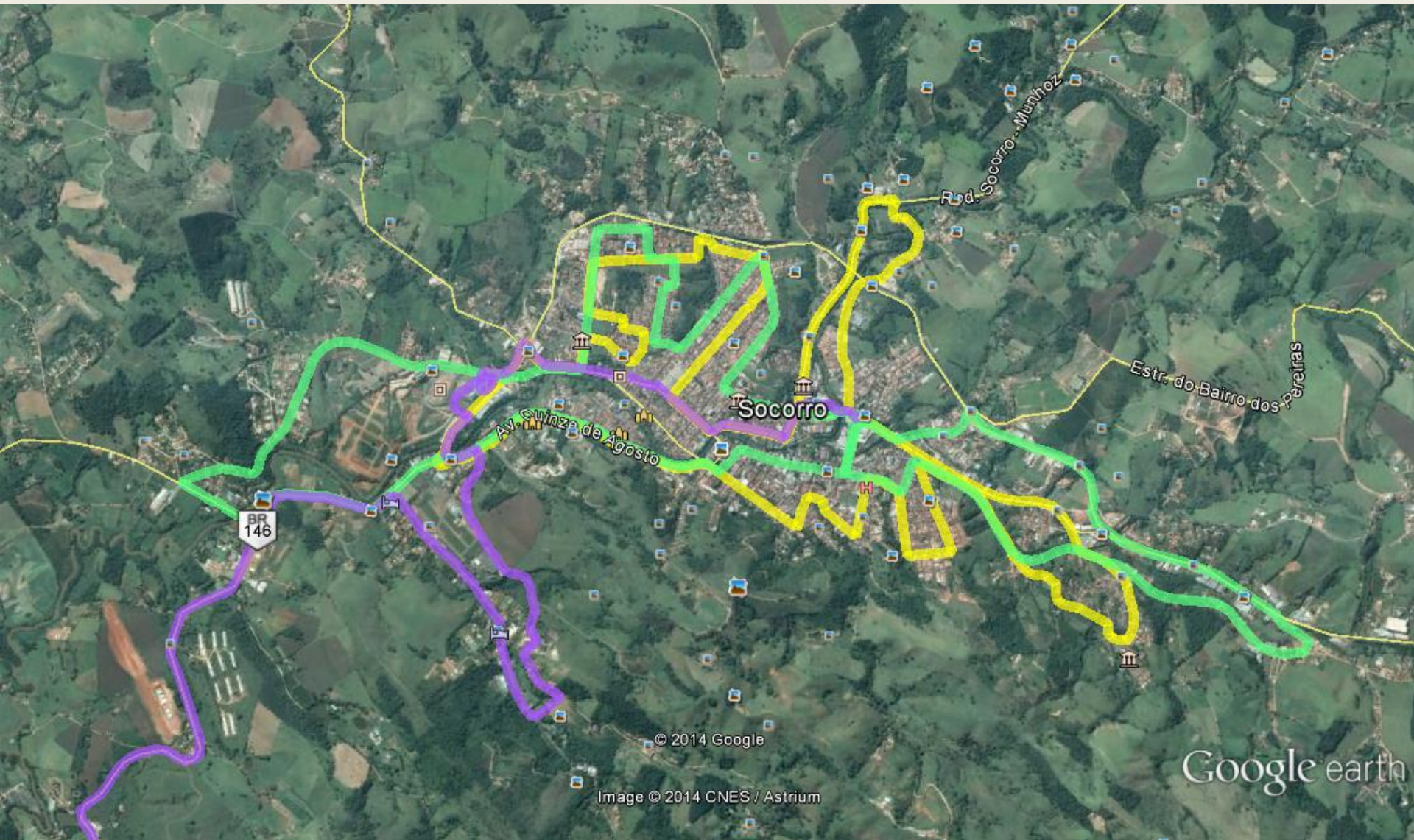
Número de ônibus necessários= 2

A linha do Oratório também passaria por mudanças de itinerário com 2 ônibus, assim a linha somente circularia até o campo do Bairro Oratório, completando o itinerário ao Bairro Belém apenas 6 vezes ao dia. Com percurso de 17 km passaria a atender a Estrada da Pompéia.

Do ponto de vista da concessão do transporte as linhas centro poderiam ser operadas com Micro ou Midiônibus, com ou sem cobrança, pois isto sim seria o grande incentivador para o menor uso do automóvel na área central do município.

A integração física e tarifária do transporte será necessário nas Rodoviárias (nova e antiga), para isto medidas de reforma serão necessárias.

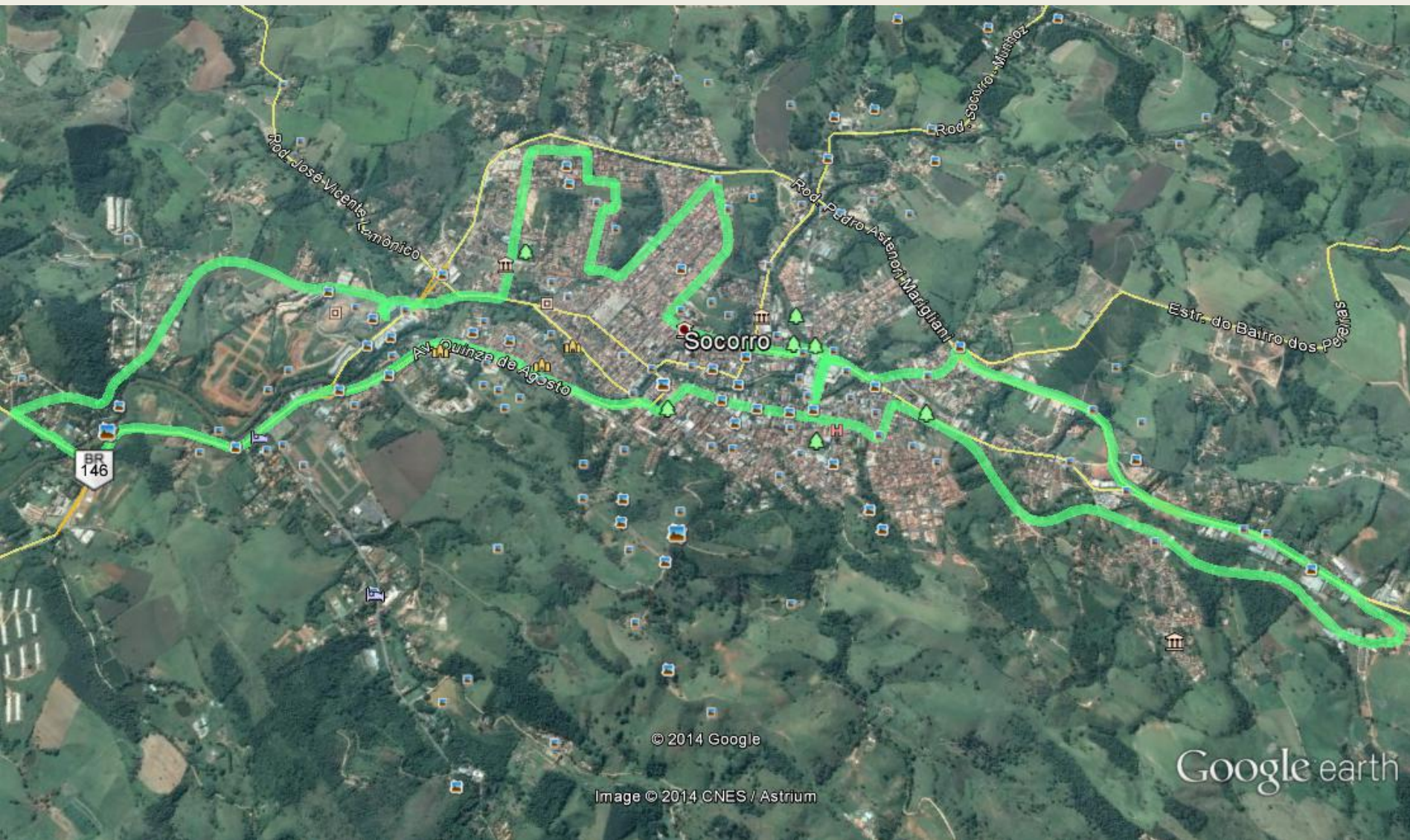
Da cobertura dos itinerários urbanos



Da Linha Centro Interbairros sentido anti-horário



Da Linha Centro Interbairros sentido horário



**Até 15/09/2014- Sugestões :
planejamento@socorro.sp.gov.br**

