

PLANO DE MOBILIDADE DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SOCORRO

RELATÓRIO N. 05 : TERMO PROPOSITIVO



PLANO DE MOBILIDADE DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SOCORRO

ETAPA: TERMO PROPOSITIVO

ÍNDICE	PÁG.
01. OBJETIVOS	03
02. MARCOS CONCEITUAIS	04
03. MARCOS METODOLÓGICOS	07
04. SISTEMA VIÁRIO	11
05. TRANSPORTES	24

01. OBJETIVOS

São objetivos da elaboração do Plano de Mobilidade 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 e aptas a cumprirem o escopo do presente trabalho.

Submeter os produtos resultantes desta etapa ao crivo técnico das Secretarias da Prefeitura Municipal da Estância Turística de Socorro, visando eventuais correções e/ou ajustes de diretrizes e metas projetadas e de seus níveis de priorização.

02. MARCOS CONCEITUAIS

O estabelecimento dos objetivos acima expostos decorre dos requisitos do próprio objeto do Plano de Trabalho, porém, demonstram-se adequados e compatíveis com os resultados do Diagnóstico Técnico procedido após as visitas de campo e de cuja análise crítica resultaram três vertentes adequadas ao exercício propositivo:

AS VERTENTES CONJUNTURAL E ESTRUTURAL

Diz respeito a questões críticas mais relacionadas às disfunções dos sistemas viário e de transportes e seus sub-sistemas e são divididas em duas categorias:

- uma, trata de **deficiências** que podem ser corrigidas por medidas tópicas, de implantação gradativa e selecionáveis segundo os níveis de prioridade que se lhes forem conferidos. São os casos das calçadas inadequadas que dificultam a mobilidade de portadores de limitações físicas, de idosos, de carrinhos de bebê, etc., ou abrigos de pontos de ônibus que não atendem os requisitos mínimos, etc., ou, ainda e, por exemplo, de sinalização semafórica inadequada e que precisa ser corrigida para tornar o tráfego mais fluido; convencionou-se que propostas aqui enquadráveis serão tratadas como **ÁREAS DE INTERVENÇÕES**;
- outra, abrangendo **conflitos e desarticulações viárias** que, pelos componentes estruturais que envolvem e pela sua complexidade, exigem projetos mais detalhados, principalmente por impactarem áreas de circulação vital na cidade, ou, então, indicados para propiciarem melhor integração entre bairros, melhor articulação viária, visando a eliminação de conflitos ou o abrandamento dos congestionamentos, principalmente nas áreas centrais. Tais são os casos de correção de traçados de ciclovias ou de nova implantação desse modo de transporte, ou, ainda, de correção de dispositivos de conexão viária, de regulação dos estacionamentos centrais, etc. Pelo seu caráter mais complexo, convencionou-se enquadrar as Propostas aqui inseridas como **PROJETOS VIÁRIOS e PROJETOS DE TRANSPORTE** ;

A VERTENTE ESTRATÉGICA

O Diagnóstico Técnico evidenciou questões mais complexas e cujas tratativas extrapolam o domínio da capacidade municipal, requerendo envolvimento mais amplos, de setores do Estado e regionais.

DAS INTERFACES COM O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Há notáveis implicações da Mobilidade com a estrutura urbana do Município, com a dinâmica econômica e com as tendências de sua expansão e que se traduzem nas taxas expressivas de migração intrarregional e no processo do crescimento da cidade, claramente ritmado pelos empreendimentos imobiliários, de não menos claras relações com os conflitos e deficiências dos serviços urbanos, principalmente da Mobilidade, e da pulverização de núcleos de padrão urbano.

A exacerbação desse processo tem ampliado os custos de serviços urbanos, na medida que estende-se a dispersão urbana e amplia-se a centralização das atividades; esses fatos, conjugados, aumentam as viagens internas, congestionam a circulação de pessoas e veículos, retarda fluxos, potencializam disfunções urbanas.

Essas constatações justificam nova reflexão sobre o processo de produção do espaço, a estrutura urbana correspondente e nova avaliação das suas consequências na Mobilidade, particularmente no Sistema do Transporte e suas pertinências (segurança, articulação, integração entre bairros), podendo levar à pressões sobre áreas ambientalmente protegidas, etc.

Nesta linha de raciocínio sobre tais complexidades, é cabível a este trabalho propor à discussão as causas estruturais de todos os problemas, conflitos, inadequações, demandas e carências da infraestrutura viária e dos mecanismos da Mobilidade e que se

originam na falta de um planejamento integrado, conseqüentemente de uma política urbana capaz de organizar o território, de evitar ou atenuar os efeitos da especulação imobiliária, de empregar instrumentos urbanísticos e legais eficientes e que se respalde na gestão social, com uma participação comunitária mais efetiva.

A análise crítica dos sistemas de infraestrutura viária e dos transportes tenta, desta forma, oferecer ao poder público subsídios à reformulação da política urbana do Município, de seu instrumento específico – o Plano Diretor – e de desenvolver estratégias regionais adequadas ao ordenamento territorial em zonas limítrofes e de definir um padrão de gestão que lhes seja compatível, principalmente com efetiva participação da comunidade.

DIRETRIZES E METAS

As proposituras que deverão compor o TERMO PROPOSITIVO, sejam enquadráveis como AREAS DE INTERVENÇÕES, PROJETOS VIÁRIOS OU PROJETOS ESTRATÉGICOS, serão categorizadas, para fins de execução ou operacionalização e, ainda, de priorização, como DIRETRIZES ou METAS.

Constituirão diretrizes quando envolvem competências externas às do poder público de Socorro, requerendo, para sua execução ou viabilização, o concurso do Estado e/ou a participação concorrente de outros municípios (exemplos: transporte interregional, viário sob responsabilidade jurisdicional do Estado, etc.). Também se enquadram como diretrizes as propostas cujo objetivo é o de reservar as condições adequadas à execução do objeto tratado, caso típico, por exemplo, de alargamento de via estrutural, ou de fixação de recuos, ou de reserva de área para construção de dispositivo viário. Deverão atender condições indispensáveis ao objetivo da intervenção ou do projeto viário mas sem fixação de prazo, dependendo, ainda, de articulação com outros níveis de poder ou com a iniciativa privada, podendo ser

gravados com instrumentos jurídicos que assegurem a pretendida reserva de domínio (Direito de Preempção, por exemplo).

Constituirão metas, priorizadas segundo indicadores socioeconômicos implicados e que referenciem características dos segmentos da população que venham a ser beneficiados (melhores relações benefício social/custo público), as proposições que estiverem ao alcance exclusivo da Administração Municipal, devendo ser inscritas nas diretrizes orçamentárias da LDO e no Plano Plurianual.

PRIMEIRAS CONCLUSÕES

Concluindo, as Propostas de Áreas de Intervenções, de Projetos Viários e de Projetos Estratégicos – sejam enquadráveis como diretrizes ou metas:

- estarão definidas quanto ao objeto, de forma clara e concreta, com os dados e características suficientes à sua identificação, localização, amplitude, etc.;
- deverão ser devidamente fundamentadas, com priorização apontada para posterior avaliação;
- mencionarão os resultados esperados;
- terão os encaminhamentos apontados, e
- quando for o caso: apontados os subsídios à Política Urbana, referentes à estruturação urbana (especificamente à expansão urbana), aos mecanismos de controle do adensamento, da produção e ocupação do espaço e da gestão participativa.

03. MARCOS METODOLÓGICOS

Trata-se, aqui, de resumir os meios pelos quais os conceitos expostos serão absorvidos e expressos em Propostas que tenham condições efetivas de se viabilizarem, no tempo e no espaço.

Será imprescindível, portanto, que se tenha claro domínio sobre as categorias conceituadas, dos níveis de qualificação e de priorização e de enquadramento legal:

- quanto às vertentes de abrangência das propostas: CONJUNTURAL/ ESTRUTURAL, ESTRATÉGICA e SUBSÍDIOS AO PLANEJAMENTO E GESTÃO;

- quanto às categorias de propostas: se AREAS DE INTERVENÇÕES (atendendo, normalmente, a vertente conjuntural), se PROJETOS VIÁRIOS (atendendo somente a vertente estrutural) ou se PROJETOS ESTRATÉGICOS (proposição de projetos de impactos regionais, geralmente associadas as parcerias, concessões, operações consorciadas, etc. ou, ainda, se caracterizadas como SUBSÍDIO AO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO do Município;

- quanto ao nível de enquadramento administrativo-legal: se DIRETRIZ ou se META; neste último caso, quanto ao nível de priorização recomendado: se ALTO (prazo até 2 anos) ou se MÉDIO (prazo até 4 anos). Note-se que não se define nível baixo às prioridades (neste caso, deixam de ser prioridades).

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade, em suas proposições, 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;

Os Marcos Conceituais já expõem essas debilidades, questiona o modelo e a obsolescência da configuração centralizadora, reconhece a identidade cultural da cidade e que são expressos em marcos de referência notáveis, registra o feito 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 construindo o espaço viário de maneira abrangente;

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, pontes, passarelas e demais intervenções, privilegiando, além da boa técnica, a boa estética urbanística;

VI - promover estudos necessários para a criação do plano cicloviário municipal, incluindo 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;

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, como por exemplo no caminho para os bairros Oratório, Lavras de Baixo e de Cima 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.

04. SISTEMA VIÁRIO

04.01: ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)

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

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 semafóricos específicos. Desta forma constitui-se como META.



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

04.02: 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 neste Compartimento:

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.

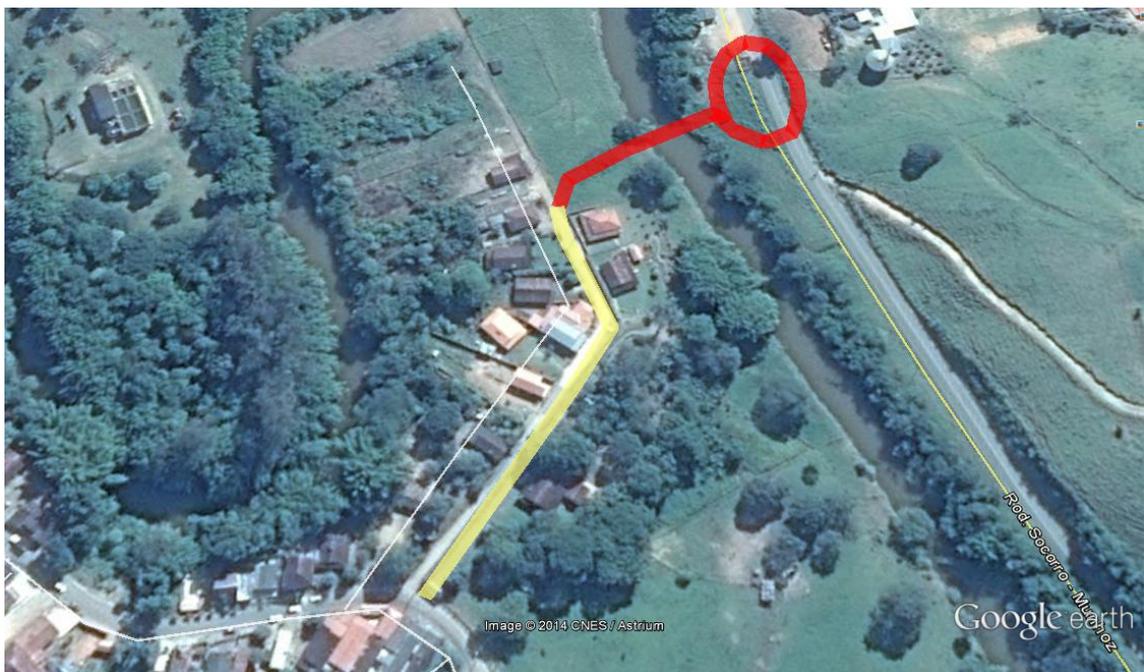
PV-02. IMPLANTAÇÃO DE NOVA PONTE SOBRE O RIBEIRÃO DO MEIO

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. 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 de calçada de cada lado e

ainda no mínimo 8 m de largura para a rua que atualmente dispõe de largura de 4m.



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



PV 02 – Vital articulação para região leste da cidade a rua de acesso deverá ser alargada

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.

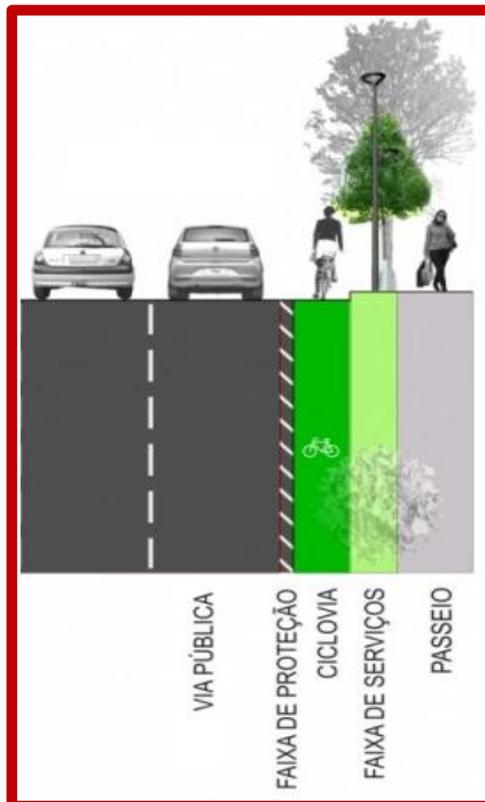
Vale como exemplo que se já estivesse estabelecido como diretriz viária, quando da implantação dos loteamentos em curso, o novo sistema viário já estaria sendo viabilizado, uma vez que os novos loteamentos são polos geradores de tráfego e a Lei 9503 de 23 de setembro de 1997(CTB) prevê tais medidas como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

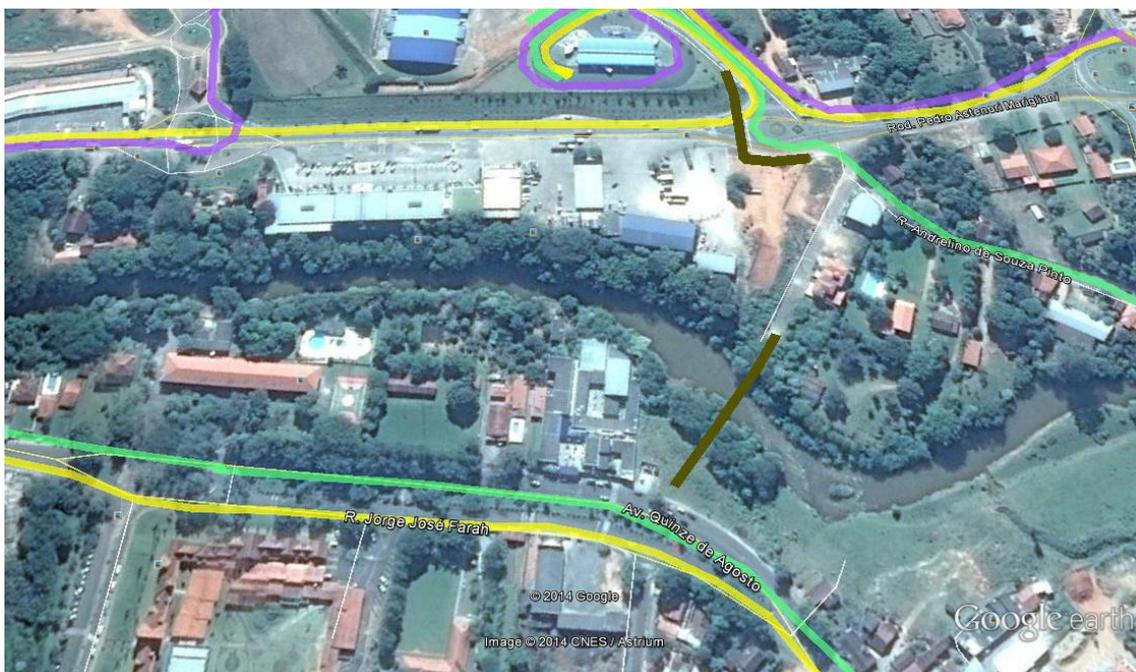
Trata-se de uma diretriz para duplicação da SP-08 no trecho urbanizado entre os Portais e ainda da implantação de passarela para pedestre entre o Shopping e a nova rodoviária. A Diretriz depende de negociação com o DER, porém é vital para dotar a cidade de acessos seguros, com isto reduzindo o risco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



PV 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

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. 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.



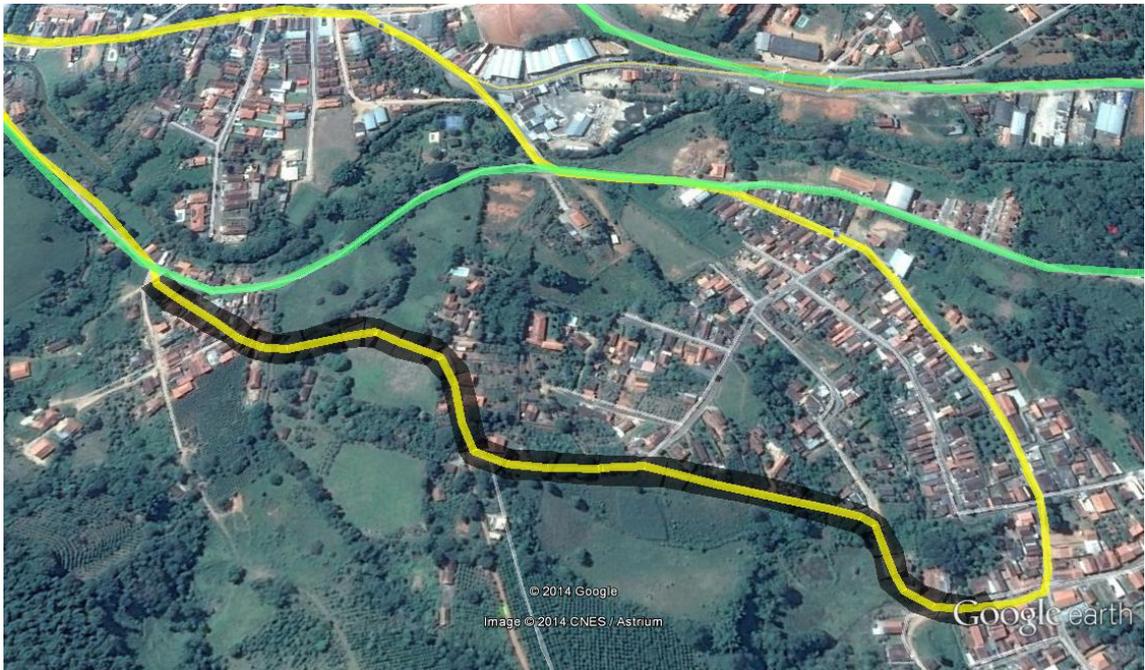
PV 07 – Passarela junto ao Shopping, Faculdade, Prefeitura, Horto e nova Rodoviária



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

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. A pavimentação pretendida, confere caráter estratégico para a articulação viária, correspondente possibilidade de desenvolvimento do itinerário em qualquer condição climática. Trata-se de uma META, o trecho total tem 900m.



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

04.03: 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 – Nova Avenida duplicada e transposição do Rio = 680m



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 significamente 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.



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 via deverá estar associada ao Novo Parque Linear, com isto além do acesso ao transporte, confere qualidade ambiental, possibilitando ainda a construção de ciclovias nos fundos de vale

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.



Imagem 09 – Potencialidade do Turismo Ecológico e de Aventura

05. 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.

05.01: 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.

05.02: 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 de 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 antigo a ser adequado, como estruturador das linhas rurais e urbanas

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, sendo que os trajetos 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

Estas linhas têm o caráter de integração e atendimento do setor central com os bairros urbanos mais populosos e populares do município.

Conforme apontado nos Projetos Viários as novas pontes e Diretrizes viabilizarão a integração dos bairros populosos e sem atendimento pelo Transporte Público.

Também ficou evidenciada a atual desarticulação das diversas indústrias ao longo das SP-08 e SP-147, principalmente para os trabalhadores e prestadores de serviço, nem sempre atendidos pelos ônibus fretados (recurso utilizado somente pelas empresas de maior porte).

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.

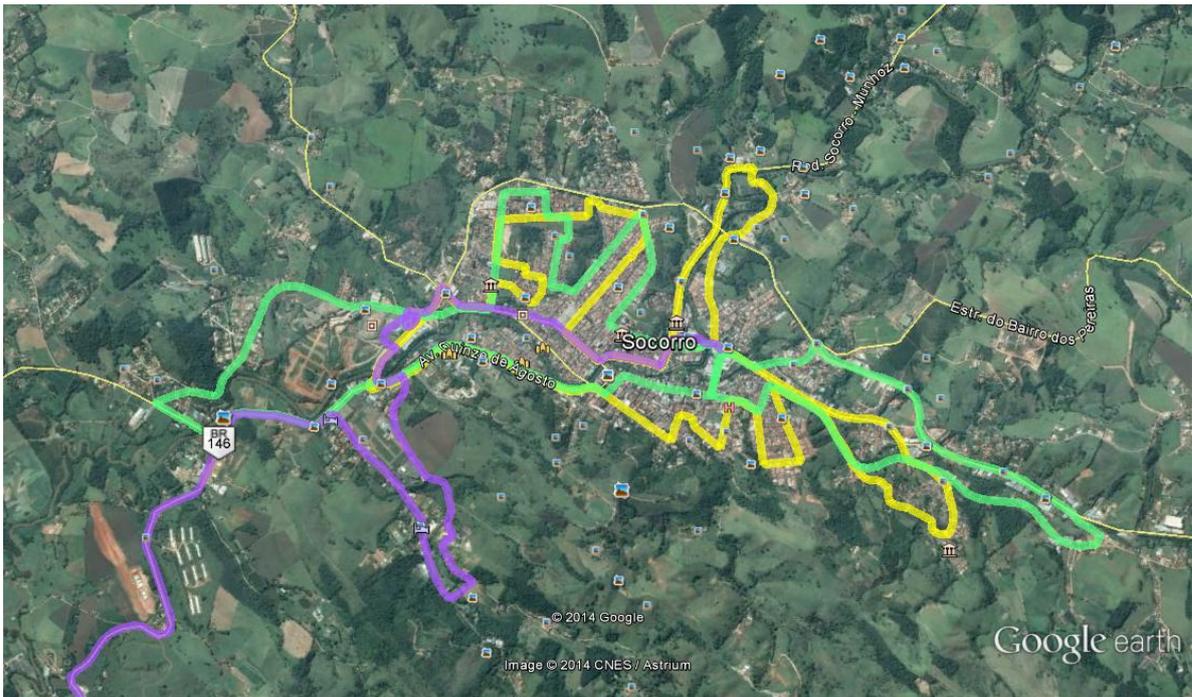
Número de ônibus necessários = 2

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





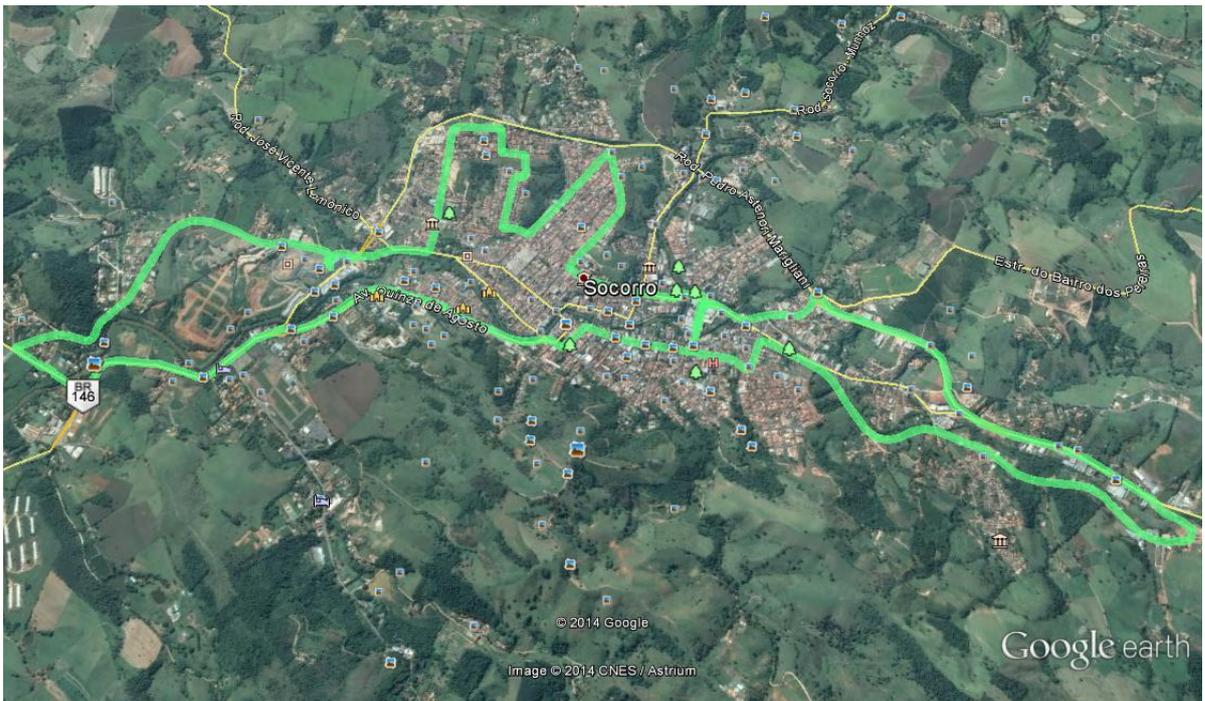
Atendimento: Vila São João, Jd. Carvalho, Vila Santa Maria, Vila Teixeira, Jd Bela Vista





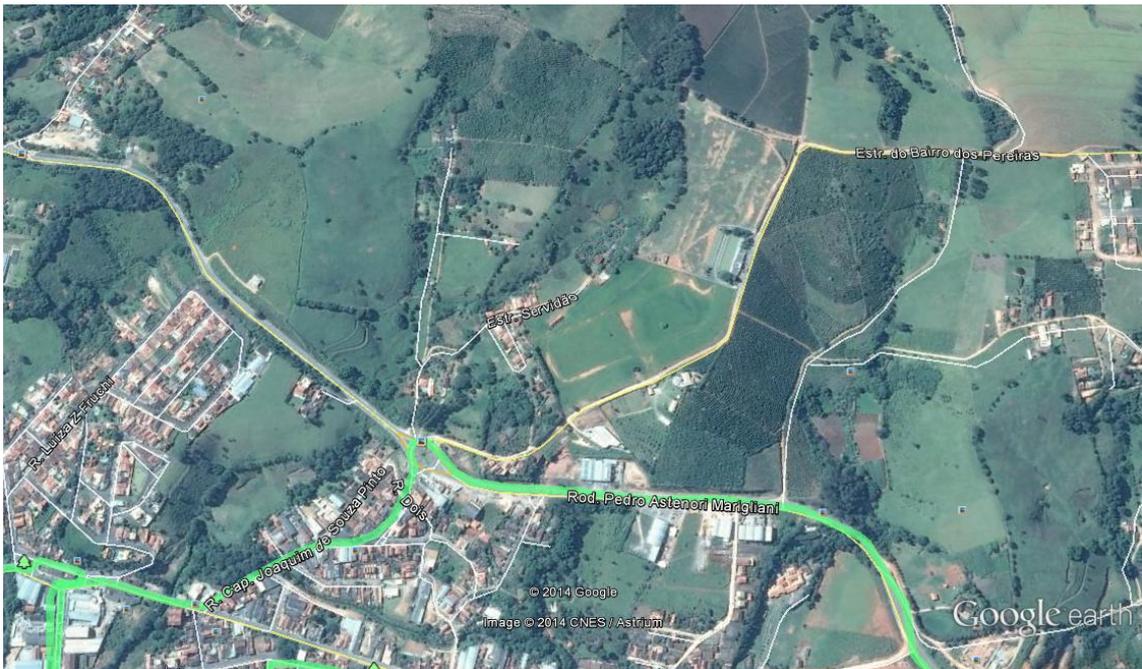
Atendimento: Conjuntos N. S^a de Lourdes e N. S^a. de Fátima

Da Linha Centro Interbairros sentido horário





Atendimento: Nogueiras, Sp-08 (portal), jd. Orlandi



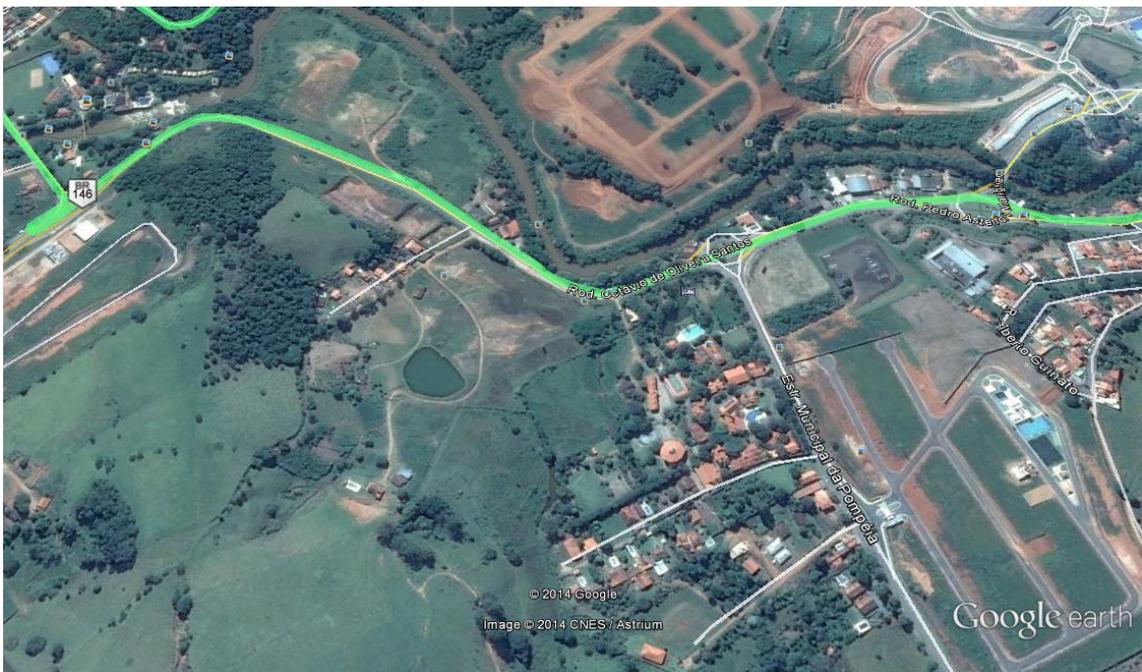


Atendimento: Antiga rodoviária, Centro





Atendimento: Faculdade, Prefeitura, CDHU





Atendimento: Industrias Sp-147, Lavras de Baixo, Jd. Saltinho, Pq. A. F. Barbosa



Itinerários linha Centro Interbairros

Itinerário sentido anti-horário

Saída Nova Rodoviária/ Estr. Vicinal Farmacêutico Oswaldo Paiva/ Rod. Pedro Astenori Marigliani/ portal/ Av. XV de Agosto/ Rua Xv de Novembro/ Rua Etoze Mantovani/ Rua General Glicério/ Rua Dr. Alfredo Carvalho Pinto/ Rua José Peretto/ Av. Dr. Renato Silva/ Rua D. Pedro I/ Rua André Luiz Batista/ Rua Com. R. Tasca/ Rua Pe. Silvio Volpicelli/ Rua Br. De Ibitinga/ Rua Gregória de Faria A./ Rua N. S^a. De Fátima/ Estr. Municipal/ Rua Maranhão/ Rua Rio de Janeiro/ Rua Paraná/ Av. São Paulo/ Av. Brasil/ Ponte Rib Machado-Nogueiras/ Av. Voluntários da Pátria/ Rua João Leonardelli/ Estação antiga (Antonio Gramato)/ Rua Mazzolini/ passagem Sob SP-08/ Estr.Mun. Ribeirão do Meio/ nova passagem ponte Ribeirão do Meio/ Estr. Mun para Munhoz/ passagem sob SP-08/ Rua Santo Antonio/ Av. Bernardino de Campos/ Rua Dr. Luiz Piza/ Av. Cel Germano Kilnger/ Rua Praxeles de Oliveira/ Rua Pedro Isaac de Souza/ Rua Pe. Francisco Paiva/ Rua Benedito Santoro/ Rua Elizeu S. Pinto/ Rua das Acácias/ Rua das magnólias/ Rua das Sibipirunas/ Rua Estevan Bozola/ Rua Francisco Pereira Santana/ Rua Cel. Euclides de Oliveira/ Rua José Franco Craveiro/ Rua Nicolau Correia Bueno/ Rua Esteves Bazola/ Rua Andreolino de Souza Pinto/ Av. Antonio marcos Filho/ Trevo SP-08/ SP-08/ estr. Vicinal Farmacêutico Oswaldo Paiva/ Nova Rodoviária.

Itinerário sentido horário

Nova Rodoviária/ Estr. Vicinal Farmacêutico Oswaldo Paiva/ Rua Andreolino Souza Pinto/ Rua Estevan Bozola/ Rua das Baiuinas/ Av. das Palmeiras/ Rua das Sibipirunas/ Rua Ibrahin Nobre/ Rua João Siqueira/ Rua Benedito Castro de Oliveira/ Rua Valentim C. Tafner/ Rua Otávio Zucatto/ Rua Benedito Santoro/ Rua Pe. Francisco Paiva/ Rua Pompeu Conti/ Rua Visc do Rio Branco/ Rua José Conti/ Rodoviária antiga/ Av. Dr. Rebouças/ Rua D. Pedro I/ Rua Joaquim Galant Jr./ Rua Br. De Ibitinga/ Rua Gregória de faria A./ Av. Brasil/ Estr dos Nogueiras/ Sp-08/ trevo/ Rua Deputado M. Pieron/ Rua Dr. Luiz A./ Rua Cap. Joaquim de Souza Pinto/ Rua João Leonardelli/ Av. Dr. Rebouças/ rua Dr. Campos Sales/ Rua Treze de Maio/ Rua Quinze de Novembro/ Av. Quinze de Agosto/ Trevo Rod. Octávio de Oliveira Santos/ Trevo da Pompéia/ Rua Justino T. de Toledo/ Rua Antonio F. B. Jr./ Av dos Pássaros/ Estr. Vicinal farmacêutico Oswaldo Paiva/ Nova Rodoviária

Horários

Saída da Nova Rodoviária sentido anti-horário

Dias uteis:

06:00 - 07:00 – 08:00 - 09:00 - 10:00 - 11:00 - 12:00 - 13:00 - 14:00
15:00 – 16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00 - 21:00 – 22:00 e 23:00

Sábados

06:00 - 07:00 – 08:00 - 09:00 - 10:00 - 11:00 - 12:00 - 13:00 - 14:00
15:00 – 16:00 - 17:00 - 19:00 - 21:00 - 23:00.

Domingos e Feriados:

06:00 - 08:00 - 10:00 - 12:00 - 13:30.
15:00 - 17:00 - 19:00 - 21:00 - 23:00.

Saída da Nova Rodoviária sentido horário

Dias uteis:

06:30 - 07:30 – 08:30 - 09:30 - 10:30 - 11:30 - 12:30 - 13:30 - 14:30
15:30 – 16:30 - 17:30 - 18:30 - 19:30 - 20:30 - 21:30 – 22:30 e 23:00

Sábados

06:30 - 07:30 – 08:30 - 09:30 - 10:30 - 11:30 - 12:30 - 13:30 - 14:30
15:30 – 16:30 - 17:30 - 19:30 - 21:30.

Domingos e Feriados:

07:00 - 09:00 - 11:00 - 13:00 - 14:00.
16:00 - 18:00 - 20:00 - 22:00 .