



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

DECRETO 104/2023

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SERRANA- PLANMOB 2033.

LEONARDO CARESSATO CAPITELI, Prefeito do Município de Serrana, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, determinou, em seu artigo 24, § 1º, que os municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sujeitos à elaboração de plano diretor, elaborem Plano de Mobilidade Urbana, de maneira integrada e com ele compatível, ou nele inserido;

CONSIDERANDO que a Lei Complementar nº 174, de 25 de outubro de 2006, que aprovou o Plano Diretor do Município de Serrana, e suas alterações, em seu artigo 52, inciso V, exigiu que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana fosse elaborado pela Prefeitura de forma participativa, devidamente promovida na conformidade dos elementos obrigatórios;

CONSIDERANDO a necessidade de ser estabelecida a sistemática para a atualização periódica de que trata o inciso XI do artigo 24 da Lei Federal nº 12.587, de 2012, a fim de garantir o constante aprimoramento do planejamento da mobilidade urbana;

CONSIDERANDO a vigência da Lei 14.000/2020, e que teve origem da MP 906/2019;

e



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído, na forma do Anexo Único integrante deste decreto, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Serrana – PlanMob/SP 2033, em cumprimento ao disposto no artigo 52, V da Lei Complementar nº 174, de 25 de outubro de 2006 e suas alterações e adequações, que aprovou o Plano Diretor do Município de Serrana.

§ 1º O PlanMob 2033 é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Serrana - PMMU, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Serrana para os próximos 10 (dez) anos.

§ 2º Para melhorar as condições de mobilidade urbana, o Poder Executivo priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade.

Art. 2º O PlanMob 2033, para os fins da PMMU, considera a mobilidade e a acessibilidade urbana como resultante da política de transporte e circulação combinada com a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano estabelecida no Plano Diretor do Município de Serrana.



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

§ 1º No PlanMob 2033 foram adotados 3 (três) eixos fundamentais para orientar a análise e a definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo Município nos próximos 10 (dez) anos:

I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;

II - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte;

III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

§ 2º O PlanMob 2033, no âmbito da gestão ambiental, busca reduzir os impactos ambientais gerados pelo Sistema de Mobilidade Urbana, em particular a minimização de poluentes veiculares, bem como incentiva as demais ações compatíveis com o combate à mudança do clima e à poluição do ar.

Art. 3º Os anos-meta não citados no presente decreto estão definidos no anexo único e está em consonância com o Plano Diretor do Município de Serrana.

Art. 4º Sem prejuízo do estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e na Lei Complementar nº 174 de 25 de outubro de 2006, o PlanMob 2033 é norteado pelos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável;

III - eficiência, eficácia e efetividade;

IV - equidade no acesso e no uso do espaço;

V - gestão democrática;

VI - justiça social;

VII - redução dos custos urbanos;

VIII - segurança nos deslocamentos.



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

Art. 5º Para direcionar o PlanMob 2033 no sentido de mantê-lo centrado nos princípios fundamentais elencados no artigo 4º deste decreto, foram observadas as seguintes diretrizes, as quais refletem demandas próprias do município de Serrana:

- I - democratização do espaço viário;
- II - garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
- III - gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
- IV - incentivo ao desenvolvimento técnico;
- V - integração com a política de desenvolvimento urbano;
- VI - prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados de transporte;
- VII - prioridade para o transporte público coletivo;
- VIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e de saúde;
- IX - promoção do acesso aos serviços básicos;
- X - promoção do desenvolvimento sustentável;
- XI - qualificação do sistema de transporte coletivo.

Art. 6º Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no artigo 5º deste decreto, o PlanMob 2033 é orientado pelos seguintes e principais objetivos:

- I - ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
- II - aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas;
- III - consolidação da gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- IV - contribuição para a política de redução das desigualdades sociais;
- V - implementação de ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados de transporte;
- VI - incentivo à utilização de modos de transporte não motorizados;
- VII - otimização do uso do sistema viário;

l

l



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

VIII - promoção da acessibilidade aos componentes dos sistemas de mobilidade urbana municipais;

IX - promoção da acessibilidade universal no passeio público;

X - promoção de melhorias na saúde e no bem-estar da população;

XI - redução de emissões atmosféricas produzidas pelo sistema de mobilidade urbana;

XII - redução do número de acidentes e mortes no trânsito;

XIII - redução do tempo médio das viagens;

XIV - homogeneização da macroacessibilidade da cidade.

Parágrafo único. O conjunto de objetivos enumerados no “caput” deste artigo será atingido na medida em que metas, indicadores e parâmetros de análise, ainda em desenvolvimento, forem definidos no âmbito do PlanMob 2033, consultada a sociedade.

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º Para o acompanhamento e implementação das ações constantes do PlanMob 2033 poderão ser constituídos, por Decretos, Grupos Intersecretariais.

Art. 8º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Serrana deverá ser revisto periodicamente a cada 5 (cinco) anos, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município.

Parágrafo único. As revisões do PlanMob deverão contemplar a análise do desempenho do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

e



Prefeitura Municipal de Serrana - SP

Rua Tancredo de Almeida Neves, 176 - CEP 14.150-000
www.serrana.sp.gov.br e-mail info@serrana.sp.gov.br Telefone (16) 3987-9244

Art. 9º O relatório técnico que contém o PlanMob 2033 será disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Serrana.

Art. 10º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PAÇO MUNICIPAL ESTRELA D'ALVA
21 de junho de 2023.


LEONARDO CARESSATO CAPITELI
PREFEITO MUNICIPAL

ARQUIVADO NA SECRETARIA GERAL DA PREFEITURA
PUBLICADO NO SITE WWW.SERRANA.SP.GOV.BR e DOM


SAMUEL DE CARVALHO
Secretário Municipal de Administração e Finanças

Plano de Mobilidade Urbana

Serrana - SP

1 - Apresentação:

Plano de Mobilidade Urbana da Cidade Serrana-SP, de acordo com o disposto no artigo 24 da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em conformidade com o Plano Diretor lei complementar nº 174/2006.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da Cidade Serrana, SP , foi iniciada em fevereiro de 2021 com base na metodologia do Programa de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, em parceria com a Prefeitura Municipal de Serrana.

Um Plano de Mobilidade Urbana é um plano estratégico, desenhado para satisfazer as necessidades de mobilidade de pedestres e veículos, no sentido de promover uma melhoria no atual modelo de deslocamento urbano, a produção de uma cidade ambientalmente sustentável, socialmente inclusiva, e gerida de maneira democrática.

O início do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Serrana em fevereiro de 2021, vem ao encontro de um conjunto de ações que coincide com a implantação do Projeto “S”, do Instituto Butantã, no Município, que preconiza a vacinação em massa de toda população urbana adulta, ação pioneira no mundo no que se refere aos estudos de transmissibilidade da COVID - 19. O critério de escolha da população foi, justamente, a mobilidade de pessoas e serviços na recém criada Região Metropolitana de Ribeirão Preto.

Nesse contexto, com objetivo de adequar o município de Serrana às normas definidas na política nacional, e de, principalmente, garantir por meio do sistema de mobilidade, o acesso sustentável de toda população à cidade, é que é dado início ao desenvolvimento e aplicação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Serrana - PlanMob Serrana.

A metodologia adotada para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana em Serrana, ocorre em Cooperação com o Governo Alemão para o Desenvolvimento Sustentável, por meio da GIZ (Deutsche Gesellschaft fuer Internationale Zusammenarbeit), no âmbito do Projeto Eficiência Energética na Mobilidade Urbana, através de dados georreferenciados, e por meio do Censo

Saúde realizado pela CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Governo do Estado de São Paulo.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana está estruturado com Objetivos, Metas e Ações Estratégicas. As metas definidas nos eixos deste Plano de Mobilidade Urbana terão os seguintes prazos para execução:

Metas de Curto Prazo	até o segundo ano de vigência do Plano
Metas de Médio Prazo	até o quinto ano de vigência do Plano
Metas de Longo Prazo	até o último ano de vigência do Plano

O PlanMob terá duração decenal (2021-2031) e uma sistemática de avaliação e controle, tais como:

Monitoramento do PlanMob	Anual
--------------------------	-------

Avaliação do PlanMob	Bi-Anual
Revisão do PlanMob	A cada 5 (cinco) anos

2 - Histórico da cidade:

O início:

Em meados do século XIX, Minas Gerais, considerada um dos maiores centros econômicos do País, não só pelas suas ricas minas de ouro, fábricas de ferro e tecelagem, como também pelas imensas fazendas produtoras de laticínios e café, era considerado o Estado mais populoso do país. Sua organização político-administrativa deixou herança na história.

Neste contexto, na pequena cidade de Bom Jardim, interior de Minas Gerais, nascia Serafim José do Bem. Filho de imigrantes, tornou-se proprietário de um posto de descanso para os bandeirantes que passavam pelas trilhas, Minas Rio durante a Era do Ciclo do Ouro.

Com a escassez do ouro e o surgimento das ferrovias, as trilhas tornaram-se obsoletas e o pequeno posto do jovem Serafim ficou sem hóspedes para abrigar, e seus negócios começavam a ruir.

Em busca de oportunidades para cuidar dos oito filhos e da esposa, Serafim José do Bem partiu para o interior do país.

Em 1870 ele deixa Minas Gerais com destino à região de Casa Branca e São Simão, passando por Poços de Caldas.

Em São Simão, investe suas economias em três fazendas na região de Serrana, que perfaziam um total de 3.500 alqueires.

Finalmente, em 1875, o colonizador, com uma tropa cavalos e burros, traz seus pertences, escravos e sua família para construir um novo futuro.

À margem do Córrego Serrinha, atual Fazenda, Santa Balbina, a casa da família do Bem é erguida, porém anos depois a família muda-se para onde é atualmente a esquina das ruas Nossa Senhora das Dores e Paraná.

Ali, a família passou a cultivar a terra plantando apenas cereais, como arroz, feijão, milho e algodão para subsistência, e mais tarde começou a plantar cana-de-açúcar.

No final do século XIX, a maleita estava presente em todo território do país e assombrou o lar de Serafim do Bem. Muito religiosos, ergueram uma imensa cruz de madeira atrás da atual Igreja Matriz, para orar todas as tardes pedindo à Nossa Senhora das Dores que amparasse a família e afastasse aquela doença da família.

Em 24 de setembro de 1890, Serafim do Bem doa quatro alqueires à Vila, mais quatro no dia 12 de abril de 1893 e mais quatro no dia 14 de fevereiro de 1906, totalizando doze alqueires, conforme escrituras do livro destinado ao Tombo do Curato de Serrinha.

Essas doações foram, recebidas pelo Padre Joaquim Antônio Siqueira, que as aceitou em 1897, o município de Cravinhos é criado, e em 1912, a Vila Serrinha passa a ser distrito de Cravinhos.

A pequena Serrinha, distrito de Cravinhos, estava abandonada, sem subsídios para reverter em benfeitorias para o pequeno povoado, já que todo imposto cobrado na produção agrícola era revertido para Cravinhos.

Ainda na década de 20, nascia a indústria açucareira Pedra e Martinópolis, mas a arrecadação dos impostos era revertida para Cravinhos, e a Vila Serrinha continuava sem perspectivas de progresso.

Em 1930, o Brasil vive um dos mais duros capítulos da história. São Paulo rompe com Minas Gerais. Os mineiros lançam então a candidatura de Getúlio Vargas em oposição a Júlio Prestes. Após Júlio Prestes vencer as eleições como presidente da República os militares conspiram um golpe de estado e tomam o poder.

Em 1939 inicia a grande segunda guerra mundial e a Europa é devastada. Em 1945, termina a 2ª Guerra e também é o fim do Estado Novo no Brasil.

Inicia-se uma nova era, onde a economia volta a crescer não só no país, mas no mundo.

As indústrias de tecelagem contribuem para o desenvolvimento econômico de São Paulo, o algodão passa a ser cultivado.

O agricultor que cultiva a terra e vê sua colheita render frutos passa a questionar porque os impostos pagos ao distrito não podem ser desfrutados quando sua família precisa de um médico ou mesmo de uma qualidade de vida melhor. Esse questionamento passa a imperar na cabeça de todos moradores da então Serrana.

A Emancipação:

Em 1945, Ângelo Cavalheiro assume o cargo de vereador em Cravinhos, representando na época, a pequena população de Serrana. A insatisfação do povo do vilarejo aumentava em relação ao fato de Serrana ser distrito de Cravinhos e não poder investir no desenvolvimento da melhoria da qualidade de vida de sua gente. A administração de Cravinhos, percebendo o movimento que se formava em Serrinha com o objetivo de emancipar-se, afastou Ângelo Cavalheiro do cargo. Daí, ele passou a intensificar o movimento em Serrinha para lutar pela emancipação.

O movimento foi ganhando força e Ângelo Cavalheiro conquistava aliados como Vicente de Paula Lima. Começou então um movimento de libertação por parte de Serrana. A luta começou e foi árdua pois a resistência de Cravinhos era grande. Iniciou-se um processo político para emancipação.

Restava então apenas uma questão para que Serrana conquistasse sua emancipação. Era necessário que houvesse uma distância de 25 km entre Cravinhos e Serrana.

Primeiramente mediu-se a distância sem chegar a um consenso técnico, resultando em 23,5km. O processo emperrou.

Começou a batalha política e foi então que se decidiu por medir a distância entre a parada de ônibus de Cravinhos até a parada de ônibus de Serrana, surpreendendo os 25km necessários.

Em 10 de abril de 1949 o governador de São Paulo, Armando Salles de Oliveira, assina então o documento onde constava a emancipação de Serrana.

Em 1950, Serrana, pela primeira vez, vai às urnas depositar seu voto para aquele que seria o primeiro prefeito da recém libertada cidade.

Devido à luta e participação política, vence, com a maioria dos votos, Ângelo Cavalheiro.

Suas primeiras ações administrativas foram: arrumar as ruas da cidade, construir a ponte do Rio Pardo que antes era balsa, inaugurar o primeiro hospital da cidade, a Santa Casa de Misericórdia e a Igreja Matriz.

Ângelo Cavalheiro trouxe também a primeira ambulância e a primeira jardineira para transportar os alunos que estudavam em Ribeirão Preto. Em sua administração, trouxe o Ginásio Estadual de Serrana, hoje Escola Estadual Deputado José Costa, para Serrana.

Ângelo Cavalheiro assumiu a Prefeitura de 1950 à 1954, depois de 1959 à 1963. Faleceu em 30 de março de 1981.

3 - Caracterização do município:

Serrana é um município brasileiro do estado de São Paulo e localiza-se a uma latitude 21°12'41" sul e a uma longitude 47°35'44" oeste, estando a altitude de 568 metros acima do nível do mar. Possui uma área de 125,744 km² e sua população estimada em 2021 era de 44.870 habitantes, porém acredita-se que esse número seja muito maior devido a população flutuante onde diversos trabalhadores e famílias vêm de outros estados para a cidade em busca de emprego.

Serrana faz parte da Região Administrativa de Ribeirão Preto, composta por 25 municípios, e se destaca como polo industrial de agronegócio e de logística do interior de São Paulo.

Serrana, através da Rodovia Abrão Assed, faz parte de uma malha multimodal de excelente qualidade, possibilitado vínculos econômicos com outras regiões do Estado e do país. Distante cerca de 20 quilômetros da Rodovia Anhanguera, a interligação com a região de Campinas e São Paulo, além de Minas Gerais e Brasília é estratégica.

As rodovias Cândido Portinari, Faria Lima e Carlos Tonani, complementam o circuito viário. A linha tronco da Ferrobán e o Aeroporto Estadual Leite Lopes, em Ribeirão Preto, viabilizam e facilitam ainda mais o transporte de mercadorias e de pessoas.

Em 2021, Serrana conta com 44.870 habitantes segundo o IPRS – Índice Paulista de Responsabilidade Social.

No Índice Paulista de Responsabilidade Social – IPRS, Serrana é considerado um Município em transição, ou seja, com baixos níveis de riqueza e com escolaridade e longevidade intermediários (quando comparados aos demais municípios paulistas).

Todavia, constata-se crescente aumento nos índices de riqueza, longevidade e escolaridade ao longo das análises, fruto de investimento público na educação, na saúde e na geração de renda.

O crescimento populacional é o mais alto da Região Administrativa de Ribeirão Preto, fruto da migração de pessoas das regiões norte e nordeste do país. Este fenômeno nos impõe desafios significativos nas áreas do Serviço Social, da Saúde, da Educação, da Habitação, bem como na geração de empregos e renda.

A lavoura de cana-de-açúcar, a prestação de serviços em diversas áreas, as indústrias de usinagem e implementos agroindustriais e o comércio, são as atividades que mais se destacam no Município.

O setor sucroalcooleiro em Serrana possui elevados índices de produtividade, decorrentes de inovações tecnológicas tais como o melhoramento genético da cana-de-açúcar e o uso do bagaço como matéria prima para geração de energia elétrica, dentre outros.

O setor terciário responde pela maior parte da atividade econômica regional. No entanto, a agropecuária, na qual Serrana se destaca, foi o setor com maior participação na economia estadual segundo o Índice Paulista de Responsabilidade Social – IPRS/SEAD.

Dois distritos industriais se destacam como ações do poder público municipal no fomento à instalação de indústrias no Município com o objetivo de gerar emprego e renda e desenvolver a economia da cidade.

Outro setor de destaque na cidade é a construção civil, dado ao elevado índice de nosso crescimento populacional, a expansão da área urbana da cidade é uma constante. Os empreendimentos imobiliários movimentam a economia local e são potenciais geradores de emprego e renda.

Na área da Saúde Serrana vem se destacando como polo regional de saúde, a Santa Casa de Misericórdia, o Hospital Estadual (que atende pacientes de outras cidades e até de outros Estados), junto com uma significativa diversidade na oferta de médicos e serviços de saúde, tornam Serrana referência em saúde para os municípios do entorno.

Destaque mundial mais recente foi a parceria, Prefeitura, Hospital Estadual, Hemocentro e Instituto Butantã que possibilitou a vacinação em massa da população serranense como estudo de bloqueio contra o Coronavírus.

Comemora-se o aniversário de Serrana em 10 de abril, e no dia 15 de setembro o dia da Padroeira da Cidade, Nossa Senhora das Dores.

O Recinto da Expocana, além de complexo esportivo para a práticas de diversas modalidades de esporte, é palco de diversas festividades e shows em nosso Município, onde se destaca a encenação da Paixão de Cristo, na Noite Sagrada, com atores da comunidade Serranense e as festividades dos Santos Reis. Como Serrana recebe imigrantes do norte de Minas e do norte e nordeste do país, também são comuns as festividades regionais, organizadas pelos grupos de migrantes.

4 - Serviço de Transporte Público Coletivo:

Diagnóstico

O transporte coletivo no município de Serrana está segregado em diversas atividades, tais como o transporte intermunicipal para o município de Ribeirão Preto, com a predominância de passageiros que trabalham na sede da Região Metropolitana, o transporte escolar, o transporte de trabalhadores rurais, o transporte estudantil universitário para outros municípios e ainda o transporte coletivo interno. O transporte coletivo interno está subdividido em transportes individuais tais como moto-taxi, tuk-tuk, taxi e veículos vinculados a aplicativos de transporte individual de pequenos grupos.

O transporte intermunicipal atua como transporte urbano no município, pois Serrana não é servida deste tipo de transporte. Este transporte coletivo interno é realizado pela Viação São Bento e Cooperativas de Transporte Alternativo que estabeleceram pontos de parada e partida no município, sendo estes os pontos definidos para embarque e desembarque de passageiros tanto com objetivo intermunicipal quanto municipal.

Neste ano de 2021 a Prefeitura Municipal de Serrana realizou o recadastramento do transporte coletivo interno, sendo assim obtivemos os seguintes dados:

Tipo de Veículo	Quantidade
Ônibus (Transporte Coletivo Intermunicipal)	19
Ônibus e Vans (Transporte Coletivo Alternativo)	85
Taxis	46
Moto-Taxis	140
Tuk-Tuks	05
Ônibus Escolares (Transporte Estudantil interno)	32
Ônibus Escolares (Transporte Estudantil Universitário)	12
Ônibus Escolares (Transporte Estudantil Pública)	12

Os passageiros que são servidos pelo transporte coletivo intermunicipal, reivindicam melhores condições dos veículos.

Tipo	Existentes
Pontos de ônibus em Serrana	18
Pontos de ônibus em Ribeirão Preto	23
Paradas em Serrana	23
Paradas em Ribeirão Preto	16
Pontos de ônibus cobertos em Serrana	08
Pontos de ônibus (defasagem quantitativa)	15
Pontos de ônibus (defasagem qualitativa)	23

Os abrigos para passageiros estão instalados de modo inadequado, estão em quantidade insuficiente, e demandam uma ação do poder público para propiciar aos passageiros uma condição adequada de espera pelos veículos do transporte coletivo.

Obtivemos os seguintes dados de rotas do transporte coletivo intermunicipal e quantidade média de passageiros transportados:

Extensão média da rota principal	Média de passageiros transportados (Ribeirão Preto)
6 km (Serrana)	9500 passageiros diariamente
8 km (Ribeirão Preto)	Tempo médio de percurso entre Serrana e o principal destino
16 Km (Percurso entre Serrana e Ribeirão Preto)	60 minutos

Ao analisarmos a situação do transporte coletivo intermunicipal em Serrana, verificamos que existe a necessidade de ampliação da rota interna, com definição de outros pontos de embarque e desembarque, atendendo assim os diversos bairros que não são atendidos, frutos da acelerada expansão territorial.

Ao analisarmos as condições urbanísticas do município de Serrana, verificamos que há uma grande necessidade de aprofundarmos a discussão sobre alguns temas: gratuidade e política tarifária e transporte coletivo municipal.

Verificamos ainda, que nossa estrutura urbana carece de investimentos em acessibilidade, com investimentos em construções de rampa de acesso, instalação de corrimãos e equipamentos para atendimento às Pessoas com Deficiência - PCDs nos abrigos para passageiros, bem como adaptações e suporte nos veículos utilizados no transporte coletivo.

Demais assuntos são relevantes como a implantação de tecnologia em transportes para definição de rotas inteligentes e georreferenciadas, questões referentes à bilhetagem e um planejamento para definição e implementação de sistemas de informações para utilização de passageiros, empresas e interessados, com aplicativos e mapas dos trajetos e ainda discussão de assuntos referentes a Laudo de inspeção técnica (mecânica) para o transporte coletivo municipal e individual.

Objetivos

- 1 - Priorizar o transporte público coletivo sobre o individual motorizado
- 2 - Melhorar a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo
- 3 - Promover a evolução tecnológica do serviço de transporte
- 4 - Otimizar a eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte público coletivo
- 5 - Incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população local
- 6 - Fortalecer o poder público municipal na regulação e gestão do serviço de transporte público coletivo
- 7 - Oferecer alternativas de deslocamento das pessoas pela cidade

Metas

1 - Instalação do serviço de transporte público coletivo

- 1.1 Implantação de Transporte Coletivo Municipal até 2032

Definição de estudo com foco na utilização de veículos que causam menor impacto nas vias

públicas e padronização dos mesmos.

1 .2 Elaboração de estudo técnico para implantação de soluções em transportes coletivos metropolitanos

2 - Idade média da frota

2 .1 Regulamentar através de Lei Municipal as condições, padronizações e características da frota a ser utilizada no Transporte Coletivo Municipal até 2027

2 .2 Articulação com a ARTESP e órgãos reguladores do transporte coletivo intermunicipal para atendimento as diretrizes de idade média da frota até 2027

3 - Regularização da forma de prestação do serviço

3 .1 Regulamentar através de Lei Municipal o serviço de Transporte Coletivo Municipal e Transporte através de aplicativos com a efetiva regularização da forma da prestação do serviço até 2032

4 - Melhoria da qualidade (pontualidade, regularidade, velocidade média)

4 .1 Ampliar a fiscalização municipal de modo articulado com os órgãos fiscalizadores até 2027

5 - Tecnologia (bilhetagem eletrônica, GPS, etc)

5 .1 Implementar sistema de informações com a disponibilização de trajetos em mapas eletrônicos e o georreferenciamento de trajetos e demais informações até 2032

6 - Fiscalização e gestão

6 .1 Elaborar um planejamento de fiscalização e gestão do transporte coletivo até 2024

7 - Outro(s)

7 .1 Padronizar os veículos vinculados ao transporte coletivo municipal até 2027

Ações estratégicas

1 - Estudos

1 .1 Realização de estudo sobre a viabilidade de implantação do sistema de transporte público coletivo municipal

2 - Combate ao transporte ilegal

2 .1 Ações conjuntas de fiscalização ao transporte ilegal articuladas com órgãos fiscalizadores

3 - Regulamentação do serviço

3 .1 Elaborar projeto de lei municipal para regulamentação do serviço de transporte coletivo municipal e transporte por aplicativo

4 - Campanha de conscientização

4 .1 Elaborar uma campanha de educação e conscientização relacionado ao transporte coletivo

5 - Fiscalização e gestão

5 .1 Definir os métodos de gestão e fiscalização municipal do transporte coletivo

- Avaliação de número máximo de lotação

5 .2 Criação de canal de comunicação da população referente ao tema mobilidade urbana

6 - Tecnologia (bilhetagem eletrônica, GPS, etc)

6 .1 Desenvolvimento de Sistema de informação e tecnologia de transporte coletivo

7 - Outro(s)

7 .1 Ampliar os abrigos para passageiros que utilizam o transporte coletivo municipal e intermunicipal, com implantações planejadas e constituídos de materiais adequados (ABNT)

7 .2 Substituir os abrigos para passageiros que utilizam o transporte coletivo municipal e intermunicipal;

Estabelecer parcerias com escolas públicas e particulares, com objetivo de valorizações dos alunos aos pontos instalados e ainda a sugestão de desenvolvimento de projetos educacionais (ex. desenvolvimento de pontos de ônibus (tipologia) e outros mobiliários urbanos);

8 - Rotas e horários

8 .1 Elaboração de estudo técnico para padronização de horários e rotas do transporte público

5 - Circulação Viária:

Diagnóstico

Serrana é um município do Estado de São Paulo, pertencente à Região Metropolitana de Ribeirão Preto, sendo 25 km a distância entre os municípios (centro a centro). Está localizada no bioma do Cerrado da Mata Atlântica a uma distância de 313 km da capital do Estado de São Paulo na região Nordeste do Estado.

Muitas atividades dentro do município estão correlacionadas com a sede da Região Metropolitana, a cidade de Ribeirão Preto. A grande maioria dos deslocamentos entre os dois núcleos urbanos se dá através da SP 333. A rodovia representa uma barreira natural no município que tem seu desenho urbano com vetor direcionado ao sul dessa barreira.

A tendência de crescimento da mancha urbana acontece na direção Sul-Sudeste, onde há o maior número de loteamentos novos e a gestão municipal atual pretende implantar um serviço centralizado de atendimento aos cidadãos junto ao Terminal Rodoviário, que está localizado nessa área de expansão. Toda essa área de expansão urbana tem acesso por duas pontes localizadas uma na Rua Julio Cesar Selegato e outra na Rua Arsênio Ramos Martins.

A frota veicular do município, com dados do DENATRAN-2020, tem um total de 26.644 veículos e sua distribuição por tipo é apresentada na tabela a seguir. Nota-se que os veículos da classe de motocicletas representam cerca de 20% do total e os autos representam praticamente 70% se considerarmos que as classes camionetes e camionetas possam ser consideradas como autos, tal como a realidade se apresenta.

A população do município, segundo dados do IBGE com projeção para 2020, é de 45.644 habitantes. Como o total de frota e número de habitantes tem-se o índice de motorização no município que é de 1,73 habitantes por veículos (0,58 veículos por habitante).

Frota de Veículos – Serrana DENATRAN - 2020		
Tipo de Veículo	Quantidade	%
Auto	14,467	58.70%
Caminhão	747	3.03%
Caminhão Trator	207	0.84%
Camionete	1,957	7.94%
Camioneta	795	3.23%
Ciclomotor	146	0.59%
Micro-Ônibus	139	0.56%
Motocicleta	4,038	16.39%
Motoneta	833	3.38%
Ônibus	282	1.14%
Reboque	498	2.02%
Semi-Reboque	407	1.65%
Side-Car	2	0.01%
Outros	2	0.01%
Triciclo	12	0.05%
Utilitário	112	0.45%
TOTAL	24,644	100%

Os acidentes na malha viária do município são apresentados na figura a seguir. Os dados são do sistema Infosiga para o ano de 2020.



O município de Serrana apresenta uma realidade em relação à mobilidade urbana que deve ser analisada especificamente. Não há transporte coletivo tratado por órgão gestor municipal, e portanto, a grande maioria dos deslocamentos na malha viária acontecem no modo individual, e principalmente com a utilização de autos, camionetas e camionetes, que representam praticamente 70% dos veículos da frota municipal.

Nesse sentido, é fundamental que o órgão gestor de trânsito tenha um total apoio para gerir essa realidade, de forma a propiciar condições com tendências à excelência na utilização da malha viária do município.

Em relação aos acidentes, além da área central, a Rodovia SP 333 chama a atenção pelo grande número de ocorrências no ano de 2020, demonstrando, por si só, que há necessidade de estudos e análises da Engenharia de Tráfego para minimizar essa situação de risco.

A cidade pretende implantar controle semafórico em interseções que se apresentam nitidamente com problemas de conflitos entre as correntes de fluxos veiculares, e sobretudo, fluxo de pedestres. Essa ação carece da análise técnica especializada para que se obtenha uma visão sistêmica que deverá obedecer aos vetores de deslocamentos na malha viária.

Além da sinalização semafórica, a malha viária do município tem grande necessidade de sinalizações vertical e horizontal, de forma a garantir a hierarquização viária, hoje deficiente de informações objetivas, canalizações e balizamentos.

Faz-se necessário o estudo de circulação viária com propostas de alterações de geometrias e sinalizações, de tal modo a propiciar melhores condições de atendimento aos usuários da malha viária, sobretudo visando o vetor de expansão urbana e as atividades previstas nessas localidades.

O apoio de Engenharia de Tráfego continuada seria uma ideia do órgão gestor que propiciaria a introdução de conceitos técnicos universais e auxiliaria diretamente na escolha de alternativas que melhor possam servir aos cidadãos e aos investidores no município. Portanto, essa atividade deve ser considerada como uma ação necessária à gestão do trânsito.

Alguns aspectos devem ser considerados nessa ação proposta. O mais importante é a segurança viária com foco sobretudo no deslocamento de pedestres. Acompanhando essa abordagem fundamental, tem-se a mobilidade como um todo, abrangendo o controle semafórico, projetos de acertos de geometria e sinalizações vertical e horizontal que complementaríamos as intervenções.

Por outro lado, é fato sabido, que a tecnologia é uma ferramenta que cada vez mais tem que ser utilizada em qualquer forma de gestão e atividade. Nesse sentido, o controle operacional centralizado e com inteligência agregada é fundamental como ferramenta para qualquer gestão do trânsito em um município.

A instalação de câmeras em circuito CFTV deve ser prevista e dimensionada com os objetivos de auxílio à segurança pública e operacional ao trânsito.

O município de Serrana, através de ações da Prefeitura Municipal, está realizando uma série de investimentos para melhorar o controle de tráfego com a interface da segurança pública, tais como a implantação de Câmeras de Segurança nas 5 (cinco) entradas na cidade, câmeras estas que integrarão o programa olhos de águia, e são interligadas no sistema estadual detecta, que tem por objetivo a verificação de placas de veículos e possíveis ocorrências e alertas.

O município de Serrana conta atualmente com aproximadamente 156 km de vias urbanas e 23 km de estradas rurais.

A principal norma municipal que traz diretrizes para o crescimento ordenado e planejado do município, com expansões de perímetro, alterações de zoneamentos e definições de áreas de interesse nos diversos temas, é o Plano Diretor do município de Serrana, que fora aprovado pela Lei Municipal nº 174/2006, e anexo a referida lei estão os anexos com os detalhamentos das regras e disposições inseridas no Plano Diretor relacionados ao Trânsito e Mobilidade Urbana.

Analisando a expansão territorial do município de Serrana, em especial as vias de circulação, verificamos que até a definição do plano diretor, o município não possuía diretrizes planejadas para suportar um crescimento adequado territorialmente, foram aprovados pelo poder público diversos loteamentos e ocupações desordenadas, influenciando diretamente na defasagem de infraestrutura urbana, a falta de mobiliários urbanos, condições de tráfego inadequadas, construções de vias de acesso e circulação sem atendimento a padrões técnicos e legais, enfim uma cidade desorganizada no ponto de vista da mobilidade urbana.

A Prefeitura Municipal de Serrana possui em suas metas estratégicas para a gestão, a elaboração de diversos estudos técnicos e projetos executivos com foco na mobilidade urbana sustentável, abordando uma série de temas, tais como a criação de um anel viário com estudos para restrições de circulação de veículos de carga que aceleram a degradação das vias de circulação e que melhoraria ainda a fluidez no trânsito.

Para atender tais objetivos, a PMS - Prefeitura Municipal de Serrana contratou um estudo técnico, e através de empresa de engenharia de tráfego está elaborando cadernos técnicos com relatório conclusivo sobre a situação atual do trânsito e as adequações técnicas necessárias para atendimento as normas legais.

Foi constituído neste ano o COMPUS - Conselho Municipal de Políticas Urbanas de Serrana, atendendo assim o disposto na Lei Municipal nº 174/2006 que determina que qualquer alteração, exclusão ou inclusão de normas no Plano Diretor do município seja discutido amplamente nesta instância de controle social. O COMPUS tem a disposição uma série de instrumentos como o próprio Plano Diretor, Planos temáticos (Saúde, Educação, Social), planos correlacionados como o de drenagem urbana e ainda a necessidade de elaboração de planos municipais, como por exemplo o de arborização urbana, plano este que já está em desenvolvimento na Diretoria de Meio Ambiente.

- 1 - Buscar a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana
- 2 - Promover a articulação com demais esferas envolvidas para intervenções em trechos urbanos de rodovias estaduais e federais
- 3 - Promover a segurança viária
- 4 - Organizar e otimizar a circulação dos serviços de transporte público individual
- 5 - Organizar e otimizar a circulação dos serviços de transporte escolar
- 6 - Integrar o planejamento da circulação viária com a política de uso e ocupação do solo

Metas

1 - Serviço de táxi

- 1.1 Padronizar o serviço de táxi com a definição de pontos de parada, recadastramento obrigatório e fiscalização até 2024

2 - Transporte escolar

- 2.1 Revisar a legislação municipal relacionada as condições do transporte escolar até 2024

3 - Serviço de mototáxi

- 3.1 Padronizar o serviços de moto-táxi com a definição de pontos de parada, recadastramento obrigatório e fiscalização e ainda a abordagem de veículos tuk-tuk até 2024

4 - Fiscalização

- 4.1 Ampliar a fiscalização de Trânsito, integrando a GCM - Guarda Civil Municipal e PM - Polícia Militar do Estado de São Paulo até 2024

5 - Redução de acidentes

- 5.1 Reduzir o número de acidentes no trânsito até 2024

6 - Municipalização da gestão do trânsito

- 6.1 Revisar o arcabouço legal do Trânsito Municipal até 2027

7 - Implantação de sentido único de deslocamento

- 7.1 Implantar o deslocamento em sentido único para corredores de ônibus e vias de grande circulação até 2032

Ações estratégicas

1 - Estudos

- 1.1 Elaboração de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária;
- 1.2 Elaboração de estudo para criação de cargos de agentes de trânsito municipal
- 1.3 Revisões das legislações de taxis, moto-taxis, tuk-tuks e transporte escolar
- 1.4 Elaboração de estudo para definição de regras para transportes por aplicativo

2 - Ações educativas

- 2.1 Elaborar plano de ações educativas sobre segurança de trânsito articulado com a Rede Municipal de Ensino

3 - Fiscalização

- 3.1 Plano de fiscalização municipal do uso de calçadas, circulação em vias por veículos inadequados, fiscalização de veículos utilizados no transporte em vias de circulação

4 - Semáforos

- 4.1 Aquisição de novos conjuntos semaforicos

5 - Redutores de velocidade / lombadas

5.1 Instalação de novos redutores de velocidade

6 - Sentido único de deslocamento

6.1 Implantação de sentido único de deslocamento em sistema binário

7 - Ocupação de calçadas

7.1 Lei municipal para definição de critérios para utilização comercial de calçadas e livre circulação de pedestres

8 - Transporte escolar

8.1 Padronização de pontos de embarque e desembarque de alunos com pinturas especiais e instalação de dispositivos de acessibilidade

8.2 Revisão da legislação municipal do transporte escolar

9 - Ciclorrotas

9.1 Estudo técnico para implantação de ciclorrotas, ciclofaixas interligando áreas industriais e comerciais com as residências, e ainda parques e locais turísticos e de grande circulação de pessoas

10 - Arborização

10.1 Elaboração de plano de arborização urbana

11 - Serviço de mototáxi

11.1 Padronização dos serviços com cadastramento obrigatório

12 - Ouvidoria

12.1 Ampliar a utilização da ouvidoria municipal nas questões relacionadas com os temas do trânsito

13 - Outro(s)

13.1 - Uso de Bicicletas como meio de transporte

- Utilização de bicicletas como um meio de transporte e não apenas para fins de lazer;

- Conscientizar a população de que as bicicletas são importantes e que não tem finalidade de divisão de classes;

- Elaboração de estudo para implantação de bilhete verde par aluguel de bicicletas;

Elaboração de estudos para que os comerciantes implantem bicicletários em seus estabelecimentos.

14 - Serviço de táxi

14.1 Modernizar os padrões de pontos de taxis e definições de novos pontos

6 - Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana:

Diagnóstico

O município de Serrana possui uma infraestrutura urbana defasada, as melhorias necessárias não acompanharam a evolução e expansão territorial das últimas décadas.

A Secretaria Municipal de Infraestrutura está realizando um diagnóstico para o levantamento quantitativo e qualitativo do passivo estrutural do município. Os serviços públicos relacionados a infraestrutura estão defasados por conta do déficit de maquinários e número reduzido de servidores públicos destinados a execução dos serviços citados.

O objetivo principal do estudo é levantar quantos km o município tem de vias públicas inadequadas de um total de 156km de vias urbanas, ou seja, aquelas com defasagem de sinalizações (vertical, horizontal e semaforica), recomposições de pavimento, déficit de dispositivos de acessibilidade e aquelas que serão avaliadas como desorganizadas do ponto de vista de fluxo de circulação. O poder executivo através de articulações com parlamentares estaduais e federais conquistou diversas emendas parlamentares para investimentos em infraestrutura urbana, no total de 4.1 milhões de reais, sendo 1.6 milhões para recapeamento asfáltico o que possibilitará atender 5281 km de vias de circulação urbana.

Possuímos em Serrana um terminal rodoviário, que está desativado desde 2012, devido a realização de obras de revitalização e após sua conclusão não fora reativado para utilização de empresas e passageiros. O poder executivo municipal elaborou um estudo e está executando ações para implantação no referido terminal e uma subprefeitura com a disponibilização de 12 serviços públicos no local e ainda possibilitando a reativação do terminal de passageiros, que será utilizado pelas empresas de transporte coletivo intermunicipal.

O transporte coletivo municipal é servido de uma estrutura urbana defasada, sem corredores de ônibus coletivos exclusivos, e ainda uma defasagem de abrigos para passageiros conforme demonstrado na aba apresentação, sub-aba diagnóstico, atualmente temos 8 abrigos para passageiros cobertos porém com estrutura defasada e um total de 23 paradas no município, portanto há necessidade de aquisição de 23 novos abrigos para passageiros, com estrutura adequada, iluminação adequada, dispositivos de acessibilidade e ainda o conforto e proteção contra chuva, sol e demais interferência naturais.

Uma experiência não exitosa aconteceu no município de Serrana nos últimos anos, quando o município implantou uma ciclofaixa na Avenida Deolinda Rosa com a interligação ao Parque Ecológico Bela Fonte. Há previsão de elaboração de um estudo para verificar as condições técnicas e estruturais e principalmente a viabilidade de implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas.

Quanto a caracterização das calçadas, verificamos que as mesmas são inadequadas em quase todo o município, com desnível, com barreiras físicas, utilização com garagens invadindo as calçadas, muitas sem a pavimentação adequada, sem o plantio de faixa vegetal definida no Plano Diretor e ainda uma série de problemas como dimensões inadequadas, plantio de árvores inadequadas e implantação de objetos metálicos que atrapalham a circulação de pedestres. Há ainda a utilização de calçadas pra fins comerciais com o uso de mesas e cadeiras de modo inadequado, infringindo assim as normas de posturas, circulação e condutas.

O município é servido por dois corpos hídricos importantes, o Rio Tamanduá e o Rio Pardo, porém não há transporte hidroviário nestes rios, somente a utilização recreativa por pescadores e frequentadores de ranchos e sítios.

Analisando a expansão territorial do município de Serrana, em especial as vias de circulação, verificamos que até a definição do plano diretor, o município não possuía diretrizes planejadas para suportar um crescimento adequado territorialmente, foram aprovados pelo poder público diversos loteamentos e ocupações desordenadas, influenciando diretamente na defasagem de infraestrutura urbana, a falta de mobiliários urbanos, condições de tráfego inadequadas, construções de vias de acesso e circulação sem atendimento a padrões técnicos e legais, enfim uma cidade desorganizada no ponto de vista da mobilidade urbana.

A Prefeitura Municipal de Serrana possui em suas metas estratégicas para a gestão, a elaboração de diversos estudos técnicos e projetos executivos com foco na mobilidade urbana sustentável, abordando uma série de temas, tais como a criação de um anel viário com estudos para restrições de circulação de veículos de carga que aceleram a degradação das vias de circulação e que melhoraria ainda a fluidez no trânsito.

Para atender tais objetivos, a PMS - Prefeitura Municipal de Serrana contratou um estudo técnico, e através de empresa de engenharia de tráfego está elaborando cadernos técnicos com relatório conclusivo sobre a situação atual do trânsito e as adequações técnicas necessárias para atendimento as normas legais.

Objetivos

- 1 - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade
- 2 - Assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público
- 3 - Prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos
- 4 - Priorizar o investimento em infraestrutura voltada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo
- 5 - Valorizar a bicicleta como meio de transporte
- 6 - Garantir equidade no uso do espaço público de circulação

Metas

1 - Vias de uso compartilhado

- 1.1 Ampliar a marginal da Rua Rio de Janeiro atendendo o futuro dispositivo de acesso para o Parque Industrial e Rodovia Abraão Assed - SP 333 até 2032

2 - Terminais e estações

- 2.1 Implantação de terminal suburbano no município (Transporte coletivo municipal) até 2032

3 - Travessias de pedestres

- 3.1 Implantação de travessia de pedestres (Passarela) na Avenida Habib Jábali altura do 000 + 500 metros até 2027
- 3.2 Implantação de travessia de pedestres (Passarela) na Avenida Gabriel José do Vale para ligação dos bairros Jardim do Alto e Jardim Cidade Belém aos bairros adjacentes até 2027

4 - Parque linear

4 .1 Implantação do parque linear Chavans até 2032

5 - Calçadas

5 .1 Qualificar a infraestrutura de calçadas nas condições adequadas para o trânsito de pedestres até 2027

6 - Infraestrutura cicloviária

6 .1 Implantação de ciclofaixas no município até 2027

7 - Pavimentação

7 .1 Recapeamento de no mínimo 40% da malha urbana até 2027

8 - Obras viárias

8 .1 Construção de dispositivo de acesso aos bairros Jardim Cidade Belém e Jardim do Alto (Rotatória) até 2027

8 .2 Revitalização dos acostamentos da Rodovia Vicinal Mário Titotto com implantação de sinalização e iluminação até 2024

8 .3 Construção de Anel Viário - Etapa 01 (Rodovia Abraão Assed - SP 333 até a Rodovia Angêlo Cavalheiro - SP 271) até 2027

8 .4 Pavimentação do trecho 02 da Avenida Baudílio Biagi (Rua São Pedro até a Rua Sete de Setembro) até 2024

8 .5 Construção de dispositivo de acesso da Rodovia Abraão Assed - SP 333 na Rua Amazonas até 2027

8 .6 Pavimentação do trecho 03 da Avenida Baudílio Biagi (Rua Sete de Setembro até a Rodovia Abraão Assed - SP 333) até 2027

9 - Pontos de parada

9 .1 Implantar infraestrutura nas 23 paradas de ônibus (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários) até 2024

10 - Sinalização

10 .1 Implementar sinalização viária vertical e horizontal em 40% das vias urbanas até 2027

Ações estratégicas

1 - Calçadas

1 .1 Construções de calçadas nas áreas institucionais do município

1 .2 Reforma de calçadas e adequações legais nos prédios públicos

1 .3 Revisão do Plano Diretor para definição de padrão de construção de calçadas

1 .4 Ampliar a fiscalização para construções de calçadas em terrenos e imóveis particulares

2 - Infraestrutura cicloviária

2 .1 Elaboração de estudo técnico para verificar a viabilidade de implantação de ciclofaixas

3 - Pavimentação

3 .1 Realizar operações tapa buracos para recomposição asfáltica

3 .2 Realizar recapeamento asfáltico de ruas e avenidas

3 .3 Construções de sarjetões e guias em ruas e avenidas

4 - Obras viárias

4 .1 Construção de dispositivo de acesso aos bairros Jardim Cidade Belém e Jardim do Alto (Rotatória)

4 .2 Revitalização dos acostamentos da Rodovia Vicinal Mário Titotto com implantação de sinalização e iluminação

4 .3 Construção de Anel Viário - Etapa 01 (Rodovia Abraão Assed - SP 333 até a Rodovia Angêlo

Cavalheiro - SP 271)

4 .4 Pavimentação do trecho 02 da Avenida Baudílio Biagi (Rua São Pedro até a Rua Sete de Setembro)

4 .5 Construção de dispositivo de acesso da Rodovia Abraão Assed - SP 333 na Rua Amazonas

4 .6 Pavimentação do trecho 03 da Avenida Baudílio Biagi (Rua Sete de Setembro até a Rodovia Abraão Assed - SP 333)

5 - Pontos de parada

5 .1 Implantar infraestrutura nas 23 paradas de ônibus (abrigo, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários).

6 - Sinalização

6 .1 Implementar sinalização viária vertical e horizontal em 40% das vias urbanas

7 - Vias de uso compartilhado

7 .1 Ampliar a marginal da Rua Rio de Janeiro atendendo o futuro dispositivo de acesso para o Parque Industrial e Rodovia Abraão Assed - SP 333

8 - Terminais e estações

8 .1 Implantação de terminal suburbano no município (Transporte coletivo municipal)

9 - Travessias de pedestres

9 .1 Implantação de travessia de pedestres (Passarela) na Avenida Habib Jábali altura do 000 + 500metros

9 .2 Implantação de travessia de pedestres (Passarela) na Avenida Gabriel José do Vale para ligação dos bairros Jardim do Alto e Jardim Cidade Belém aos bairros adjacentes

10 - Parque linear

10 .1 Implantação do parque linear Chavans

11 - Instrumentos de controle e fiscalização

11 .1 Elaboração de plano de ações de controle e fiscalização no trânsito

12 - Estudos

12 .1 Projeto Executivo de Mobilidade Urbana para atendimento ao Programa Avançar Cidades do Ministério do Desenvolvimento Regional do Governo Federal

13 - Outro(s)

13 .1 Elaboração de projeto com a definição de pontos turísticos (trilhas e locais) para confecção de placas com QR Code para identificação do local e informações complementares

13 .2 Elaboração de campanhas de conscientização com tirinhas e demais instrumentos de orientação social

13 .3 Criar conteúdo estratégico referente ao planejamento urbano e veicular nas redes sociais da Prefeitura Municipal de Serrana com regularidade

7 - Acessibilidade:

Diagnóstico

Ao analisarmos o eixo acessibilidade verificamos que o município de Serrana carece de investimentos para atendimento integral as normas legais e ainda para ampliar a qualidade de vida e segurança de portadores de deficiência, tanto na condução de veículos adaptados, na locomoção em vias públicas, acesso a infraestrutura e equipamentos públicos e ainda o transporte dos referidos portadores na esfera coletiva intermunicipal e para acesso aos serviços públicos.

Serrana conta hoje com portadores de deficiência, condutores especiais, e ainda a circulação de veículos adaptados e legalizados no município.

O transporte coletivo intermunicipal está minimamente adequado, com rampas eletrônicas de acessibilidade nos ônibus do transporte coletivo concessionado, porém não há adaptação nos demais veículos utilizados pelo transporte coletivo alternativo, há necessidade de adaptação dos abrigos para passageiros propiciando as condições adequadas de acessibilidade.

No ano de 2010 através de um convênio com o Governo Federal o município de Serrana foi contemplado com recursos financeiros para construção de rampas de acessibilidade na área central do município, porém o município de Serrana apesar das regras dispostas no código de obras, quanto as dimensões e características de calçadas, as implantações de loteamentos e ocupações em assentamento precários demonstram-se inadequadas em quase a totalidade do município.

Analisando a estrutura dos prédios públicos verificamos que são raras as exceções de unidades que contam com dispositivos de acessibilidade integrais, o município carece de um maior volume de recursos financeiros no orçamento para investimentos em acessibilidade.

Quanto as vagas de estacionamento verificamos que em alguns pontos da cidade, tais como vagas defronte a prédios públicos, há destinação de uma certa quantidade de vagas para portadores de deficiência, porém o município carece de investimentos e ações para garantir vagas reservadas em todo o município, principalmente em locais de grande circulação.

Quanto a Frota municipal, a mesma é minimamente adequada, com exceção à veículos do transporte escolar da rede municipal de ensino, o restante da frota, que é antiga e sem adaptação, não atende as normas de acessibilidade. Alguns veículos da Secretaria de Desenvolvimento Social e um veículo do programa Expresso da Saúde, da Secretaria Municipal de Saúde, que realiza o transporte de pacientes e usuários do Sistema Único de Saúde da rede municipal está adequado com plataforma, porém há necessidade de investimentos para aquisição de novos veículos e a criação de novos programas de apoio acessível.

Analisando o Plano Diretor Municipal, verificamos que o mesmo precisa de uma revisão referente à Mobilidade Urbana em especial as normas e especificações locais de acessibilidade.

Objetivos

- 1 - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade
- 2 - Atender aos princípios do desenho universal e as normas técnicas de acessibilidade
- 3 - Assegurar o deslocamento de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade

Metas

1 - Acessibilidade na frota de transporte público

1.1 Aumentar em 70% a frota de transporte público (vans e transporte intermunicipal) e ainda os veículos dos serviços municipais com acessibilidade universal até 2027

2 - Requalificação da infraestrutura existente

2.1 Requalificar até o ano de 2027, a área central da cidade, para adequação da acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, incluindo rebaixamento de guias, rampas e informações acessível.

3 - Acessibilidade na frota de transporte escolar

3.1 Garantir que 100% dos veículos destinados ao transporte escolar sejam integralmente adaptados até 2027

4 - Serviço especial

4.1 Implantar serviço especial "Atende" de atendimento aos portadores de deficiência com veículo adaptado para locomoção aos prédios públicos até 2024

5 - Normatização

5.1 Regulamentar através de Lei Municipal as condições de acessibilidade no município de Serrana até 2027

Ações estratégicas

1 - Rebaixamento de guias

1.1 Rebaixamento de guias ou meios-fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessia de pedestres nas principais vias de circulação do município e área central

2 - Sinalização

2.1 Implantação de sistemas de comunicação visual acessíveis na área central do município e principais vias de circulação

3 - Normatização

3.1 Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos aprovados pelo poder público, tanto projetos particulares quanto públicos

4 - Rampas

4.1 Construção de rampas de acesso nas principais vias de circulação do município

5 - Adaptação de veículos

5.1 Adquirir veículos adaptados para a frota municipal para atendimento ao programa Atende

6 - Piso tátil

6.1 Implantar piso tátil em todas os prédios públicos

7 - Pontos de parada

7.1 Garantir acessibilidade nos 23 abrigos de passageiros

8 - Travessias

8.1 Incluir acessibilidade nas passarelas e travessias urbanas a serem construídas

9 - Estudos

9.1 Elaboração de estudo técnico para acessibilidade nas vias públicas e espaços públicos coletivos

8 - Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados:

Diagnóstico

Contendo as seguintes informações: - Existência de serviço de transporte público coletivo; - Levantamento dos diferentes modos e serviços de transporte presentes no município.

A Prefeitura Municipal de Serrana, tem um planejamento para a realização de um estudo técnico com objetivo de alteração da execução do transporte coletivo intermunicipal já existente. O transporte coletivo intermunicipal seria absorvido integralmente pela empresa concessionário dos serviços e haveria uma subdivisão para o transporte coletivo municipal, onde as empresas ou associações de transporte coletivo assumiriam tais serviços, sem prejuízo da análise jurídica de qual modalidade licitatória deverá ser adotada.

No mesmo estudo técnico, será solicitado um parecer de viabilidade para implantação de um terminal suburbano a ser localizado na Avenida Deolinda Rosa em localização a ser definida, terminal este seria para absorver os passageiros do transporte coletivo municipal, onde ocorreria uma integração com o transporte coletivo intermunicipal que ficariam somente com o trajeto do terminal para outros municípios, em especial o município de Ribeirão Preto/SP.

Há uma proposta do governo municipal de implantação de bicicletário através de modalidade específica a ser estudada juridicamente, que integrariam o transporte coletivo intermunicipal e municipal,

O poder executivo está realizando um estudo para verificar a viabilidade técnica de ciclofaixas no município, integrando vários modais coletivos e individuais de transporte, tais como transporte coletivo municipal e interligação de locais de grande circulação de pessoas, tais como parques, praças e distritos empresariais e industriais.

Objetivos

- 1 - Promover a integração do serviço de transporte local com o intermunicipal
- 2 - Promover a integração do transporte não motorizado com o transporte público coletivo
- 3 - Fomentar o uso de bicicletas públicas

Metas

1 - Integração física

- 1.1 Implantação de terminal suburbano municipal destinado ao transporte coletivo interno até 2032

2 - Bicicletas públicas

- 2.1 Implantação de dois bicicletários públicos em parceria com a iniciativa privada até 2027

3 - Implantação de bicicletários e paraciclos em pontos de embarque e desembarque

- 3.1 Implantação de bicicletário no terminal rodoviário municipal até 2024

Ações estratégicas

1 - Integração física

1.1 Integração do transporte coletivo intermunicipal com o municipal

2 - Bicicletas públicas

2.1 Parceria com a iniciativa privada para disponibilização de bicicletas públicas em locais de grande circulação e de interesse turístico

3 - Implantação de bicicletários e paraciclos em pontos de embarque e desembarque

3.1 Parceria com a iniciativa privada para instalação de dois bicicletários em locais de grande circulação e de interesse turístico

4 - Transporte intermunicipal

4.1 Integração do transporte intermunicipal ao transporte coletivo municipal

5 - Estudos

5.1 Realização de estudos técnicos para implantação de bicicletários e bicicletas públicas

5.2 Estudo técnico para implantação de terminal suburbano para o transporte coletivo municipal

9 - Transporte de cargas:

Diagnóstico

A frota veicular do município, com dados do DENATRAN-2020, tem um total de 26.644 veículos e sua distribuição por tipo é apresentada na tabela a seguir:

Frota de Veículos – Serrana DENATRAN - 2020		
Tipo de Veículo	Quantidade	%
Auto	14,467	58.70%
Caminhão	747	3.03%
Caminhão Trator	207	0.84%
Camionete	1,957	7.94%
Camioneta	795	3.23%
Ciclomotor	146	0.59%
Micro-Ônibus	139	0.56%
Motocicleta	4,038	16.39%
Motoneta	833	3.38%
Ônibus	282	1.14%
Reboque	498	2.02%
Semi-Reboque	407	1.65%
Side-Car	2	0.01%
Outros	2	0.01%
Triciclo	12	0.05%
Utilitário	112	0.45%
TOTAL	24,644	100%

Ao analisarmos os dados dos tipos de veículos considerados (de carga), obtivemos os seguintes dados e percentual:

- 4452 veículos;

- 19,17%

As principais origens do transporte de carga no município de Serrana são:

- Mineração: Pedreira e Portos de Areia;

- Fertilizantes: Industrias locais;

- Cana de Açúcar in natura: Usinas e Fornecedores - Caminhões;

- Açúcar: Caminhões e Ferrovia (Biagipolis);

- Álcool: caminhões;

- Aço e Metalurgia: caminhões: indústrias e prestadores de serviço;
- Areia, Pedra e Terra: Estabelecimentos comerciais de materiais de construção;
- Materiais de construção em geral;
- Cosméticos, Saneantes Domissanitários: Industriais locais - Caminhões
- Transportadoras de Cargas interna e externas; Local e as que vem a Serrana/SP;
- Serviços Terceirizados: Transporte de cana de açúcar e mecanização agrícola.

Os principais destinos do transporte de cargas são:

- Ribeirão Preto/SP;
- RMRP - Região Metropolitana de Ribeirão Preto/SP;
- São Paulo/SP e grande São Paulo/SP;
- RMC - Região Metropolitana de Campinas/SP;
- Porto de Santos;
- Sul de Minas Gerais

As principais rotas do transporte de cargas:

- Rodovia Abraão Assed (SP 333);
- Rodovia Ângelo Cavalheiro (SP 271);
- Vicinal Mario Titoto;
- Ferrovia Central.

Objetivos

- 1 - Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos do deslocamento de cargas no município
- 2 - Reduzir o nível de poluentes locais
- 3 - Promover o desenvolvimento econômico, viabilizando a entrega de mercadorias
- 4 - Preservar a infraestrutura urbana
- 5 - Preservar o patrimônio histórico

Metas

1 - Regulamentação

- 1.1 Regulamentar o transporte de cargas através de lei municipal até 2024

2 - Centros de distribuição

- 2.1 Implantação de Polo Intermodal Regional de Cargas até 2027

3 - Áreas de carga e descarga

3.1 Regulamentar através de Decreto Municipal as áreas de carga e descarga até 2024

4 - Rotas

4.1 Definição de rotas para circulação de veículos de cargas no perímetro urbano até 2024

5 - Horários de circulação

5.1 Regulamentação por Decreto de horários de circulação de transporte de carga até 2024

Ações estratégicas

1 - Estudos

1.1 Elaborar estudo para implantação de anel viário

1.2 Elaboração de estudo para definição de vias para circulação de cargas

2 - Centros de distribuição

2.1 Implantação do Polo Regional Intermodal de Cargas (Ferrovia - Rodovia)

3 - Áreas de carga e descarga

3.1 Definir as áreas de carga e descarga e implementar a sinalização adequada

4 - Horários de circulação

4.1 Definir os horários de circulação de transporte de cargas

5 - Fiscalização

5.1 Elaborar Plano de Fiscalização de Transporte de Cargas

10 - Polos geradores de viagens:

Diagnóstico

Ao analisarmos os polos geradores de viagens no município de Serrana e os que nos influenciam na Região Metropolitana de Ribeirão Preto, verificamos que:

O HES - Hospital Estadual de Serrana, instalado no município desde 2019 é um grande gerador de viagens, caracterizadas pelo transporte sanitário e de suporte avançado de pacientes de 26 (vinte e seis) município da regional de Saúde. Neste ano de 2021 em parceria com o HES, o município de Serrana cedeu uma área central para a unidade prestadora de serviços de saúde, implementar um estacionamento para abrigar os veículos dos funcionários e servidores e ainda veículos utilizados no transporte de pacientes.

Outro polo gerador de viagens no município de Serrana, é relacionado a educação. Estão localizadas no município polos da UNIVESP - Universidade Virtual de São Paulo, UAB - Universidade Aberta do Brasil, ETEC - Escola Técnica profissionalizante do Governo de São Paulo e ainda polos de formação na área da saúde em parceria com a Rede Municipal. Ambos polos são geradores de viagens, haja visto que centenas de alunos de outras cidades da região frequentam o município.

Devido ao perfil do município, com grande migração advinda da região nordeste nas décadas de 80 e 90, Serrana tem um grande contingente de migrantes que se deslocam ao Norte e Nordeste frequentemente, sendo este um importante polo gerador de viagens.

O governo atual realizou uma adesão ao caminhos da fé, e a perspectiva é que no ano de 2022 o município tenha uma grande circulação de romeiros, com trajeto e destino à Aparecida/SP, e o município tende a se transformar em um grande gerador de turistas e viajantes.

A alguns anos, Serrana está concentrando aos finais de semana, grande quantidade de esportistas adeptos à Bike, ciclismo, motocross e "gaiolas". Ambos estão se transformando em um grande polo gerador de viagens internas, em circuitos regionais pré-definidos, tanto no território de Serrana, quanto iniciando aqui e terminando em outros.

Objetivos

- 1 - Promover o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais
- 2 - Distribuir de forma mais equilibrada as atividades no território visando minimizar a necessidade de viagens motorizadas
- 3 - Promover a avaliação de impactos urbanos para grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagens
- 4 - Melhorar os espaços de convivência na área central do município
- 5 - Facilitar o acesso aos principais pontos de atrativos turísticos, artísticos e culturais da cidade

Metas

- 1 - Equipamentos públicos

1 .1 Construir um espaço de apoio para romeiros até 2024

1 .2 Construção do CTC para apoio a tradição nordestina até 2024

2 - Praças

2 .1 Construção da Praça da Bike para apoio aos ciclistas até 2024

3 - Feira livre

3 .1 Expandir a feira livre doménical para dias da semana atendendo as tradições nordestinas até 2024

Ações estratégicas

1 - Equipamentos públicos

1 .1 Construir um espaço de apoio para romeiros

1 .2 Construção do CTC para apoio a tradição nordestina

2 - Praças

2 .1 Construção da Praça da Bike para apoio aos ciclistas

3 - Estudos

3 .1 Contratação de empresa especializada para estudo técnico turístico local

4 - Feira livre

4 .1 Expandir a feira livre doménical para dias da semana atendendo as tradições nordestinas

11 - Áreas de estacionamento:

Diagnóstico

Ao avaliarmos as áreas de estacionamento no município verificamos que:

Com o crescimento sem planejamento e desordenado do município, verificamos que há uma grande defasagem de estacionamento em áreas públicas, principalmente em locais de grande circulação, áreas comerciais, vias principais e ainda a área central.

Há algumas experiências ainda não exitosas de estacionamentos particulares no município, porém tende-se a consolidar-se, por exemplo, com a implantação da Policlínica Central no "Quarteirão da Saúde" no ano de 2021, verificamos que o estacionamento privado que existe no local começou a operar com maior fluxo de veículos, porém ainda insuficiente pelo déficit de vagas nas vias públicas da área central.

O HES - Hospital Estadual de Serrana, instalado no município desde 2019 é um demandante de estacionamentos, caracterizadas pela circulação de veículos de transporte sanitário e de suporte avançado de pacientes de 26 (vinte e seis) município da regional de Saúde. Neste ano de 2021 em parceria com o HES, o município de Serrana cedeu uma área central para a unidade prestadora de serviços de saúde, implementar um estacionamento para abrigar aproximadamente 300 veículos dos funcionários e servidores e ainda veículos utilizados no transporte de pacientes.

No quadrilátero da praça matriz, devido a grande concentração de agências bancárias, área de lazer, alimentação e ainda religiosas e considerando o número exíguo de vagas públicas, o município deverá em um curto espaço de tempo estabelecer medidas e ações para ampliar as vagas disponíveis, inclusive com uma previsão de rotatividade, através de estudos de área azul e parquímetro.

Com a consolidação do "Quarteirão Administrativo" composto pelos prédios os paço municipal Estrela D'Alva, Fórum e todas as secretarias municipais subdividias nos blocos:

A: Paço Municipal Estrela D'Alva (Gabinete do Prefeito, Procuradoria Municipal e Secretaria de Administração e Finanças)

B: Secretarias Municipais da Saúde, Educação e Esportes

C: Secretaria da Infraestrutura

D: Secretaria de Desenvolvimento Social

Verificamos que o chamado quarteirão administrativo público que se estende para os bairros próximos, devido a agencias bancárias e instalações públicas, se transforma em um dos maiores polos de demanda de estacionamento público, fazendo com que o poder público tenha que adotar medidas efetivas para atender tal demanda.

As unidades escolares da rede pública e privada no município são grandes demandantes de estacionamentos, fazendo com que tanto o poder público quanto as instituições privadas estudem medidas para ampliar as vagas de estacionamento.

Objetivos

- 1 - Desestimular o uso do transporte individual motorizado por meio da cobrança de estacionamento na área central da cidade
- 2 - Estabelecer a política de estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade urbana
- 3 - Racionalizar o estacionamento de todos os modos de transporte na área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem

Metas

1 - Vagas para pessoas com deficiência

- 1.1 Ampliar as vagas para pessoas com deficiência até 2027

2 - Vagas para idosos

- 2.1 Ampliar as vagas para idosos até 2027

3 - Estacionamento para bicicletas

- 3.1 Implantação de bicicletários em avenidas e praças até 2032

4 - Zona azul

- 4.1 Estudos para implantação da zona azul na área central até 2027

5 - Demarcação de vagas

- 5.1 Demarcação de vagas através de sinalização vertical até 2027

6 - Estacionamento para ônibus

- 6.1 Implantação de estacionamentos para ônibus de transporte de pacientes (parceria com HES) até 2024

7 - Bolsões de estacionamento

- 7.1 Implantação de bolsões de estacionamento na área central, quarteirão da saúde e quarteirão administrativo até 2027

Ações estratégicas

1 - Estudos

- 1.1 Estudo para implantação de zona azul na área central e quarteirões da saúde e administrativo

2 - Fiscalização

- 2.1 Elaboração de Decreto Municipal que integrará o Plano Diretor como anexo com as regras para instalação e utilização de estacionamentos

3 - Bolsões de estacionamento

- 3.1 Implantação de bolsões de estacionamento na área central, quarteirão da saúde e quarteirão administrativo

4 - Estacionamento para bicicletas

- 4.1 Implantação de bicicletários em avenidas e praças

5 - Zona azul

- 5.1 Estudos para implantação da zona azul na área central

6 - Demarcação de vagas

- 6.1 Demarcação de vagas através de sinalização vertical

7 - Estacionamento para ônibus

7.1 Implantação de estacionamentos para ônibus de transporte de pacientes (parceria com HES)

12 - Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada:

Diagnóstico

Ao analisarmos a situação da circulação de veículos nas vias urbanas, verificamos que o tráfego de veículos pesados é um dos principais problemas do município no quesito de circulação a ser controlada. O município de Serrana ainda não dispõe totalmente de infraestrutura urbana, tais como, anel viário ou perimetrais/marginais para que propicie a condição de restrições totais de circulação em ruas e avenidas, porém temos condições de elaborar estudos para definição de circulação restrita e/ou controlada, como por exemplo, vias de circulação proibida ou mesmo a definição de horários específicos ou rodízios.

Objetivos

- 1 - Estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a circulação de pedestres
- 2 - Fomentar o lazer
- 3 - Restringir a circulação de veículos individuais motorizados em determinadas áreas da cidade

Metas

1 - Fechamento de vias em grandes eventos

- 1.1 Protocolo de operacionalização de vias em dias de grande eventos

2 - Fechamento de vias nos fins de semana e feriados

- 2.1 Fechamento de vias para atividades de lazer aos finais de semana

Ações estratégicas

1 - Estudos

- 1.1 Estudos para fechamentos de vias para práticas esportivas e de lazer

2 - Fechamento de vias em grandes eventos

- 2.1 Definição de protocolo para fechamento de vias em dias de grandes eventos

3 - Fechamento de vias nos fins de semana e feriados

- 3.1 Fechamento de vias para praticas esportivas e de lazer aos finais de semana

13 - Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura:

Diagnóstico

O orçamento público previsto para 2022 (R\$ 140.000.000,00) do município de Serrana aponta um baixíssimo percentual disponível para investimentos, sendo aproximadamente 2% da RCL - Receita Corrente Líquida, o que inviabiliza grandes investimentos em mobilidade urbana e infraestrutura com recursos do tesouro municipal.

Neste ano de 2021, o município de Serrana através da PMS - Prefeitura Municipal de Serrana realizou investimentos em mobilidade, tais como o custeio de materiais de consumo utilizados para sinalização vertical e horizontal, revitalização de semáforos, aquisição de massa asfáltica para programa de tapa buracos, construções de tampas de concreto, construções de obstáculos, dentre outros pequenos investimentos, que somados não totalizam R\$ 500 mil reais.

O déficit identificado em investimentos em Serrana totalizam aproximadamente 40 milhões de reais, necessários para construções de alças de acesso, recapeamento asfáltico, aquisições de mobiliários urbanos, implantações de anéis viários e perimetrais, construções de sarjetões, aquisições de novos conjuntos semaforicos, investimentos em sinalizações verticais e horizontais, implantações de vagas, tecnologia, construção de terminal suburbano dentro outros investimentos previstos neste PlanMob.

Diante das dificuldades orçamentárias, o governo municipal ampliou seu programa de parcerias para captação de recursos financeiros, com objetivo de incrementar o volume de investimentos. São quase 6 milhões de reais em emendas parlamentares estaduais e federais, parcerias privadas e ainda uma ampliação de relacionamento com o MDR - Ministério do Desenvolvimento Regional, Secretaria de Estado dos Transportes de São Paulo através do DER - Departamento de Estradas de Rodagem e ainda adesão a programas estaduais de diversas secretarias tais como Agricultura e Abastecimento e DETRAN-SP.

Recentemente a PMS - Prefeitura Municipal de Serrana elaborou projetos para captação de recursos financeiros através de financiamento em instituições públicas, tais como o Desenvolve SP e ainda junto ao MDR no programa Avançar Cidades, o que propiciará um volume de aprox. R\$ 2.500.000,00 para investimentos em mobilidade urbana e infraestrutura.

O município de Serrana irá realizar diversos estudos, ambos inseridos nas metas deste PlanMob, que indicará a necessidade subsídios na implantação de transporte coletivo municipal.

Há ainda um planejamento para captação de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) junto a emendas parlamentares e programas governamentais nos próximos 3 anos, totalizando R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) em investimentos em curto prazo em mobilidade, havendo ainda a previsão de grande investimento do Governo de São Paulo em conservação e revitalização de vicinais e rodovias estaduais que adentram o município, construção de ponte, construção de alças de acesso, pavimentação de anel viário, incrementando ainda mais o volume de investimentos.

Objetivos

1 - Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana

- 2 - Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos
- 3 - Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana
- 4 - Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura

Metas

1 - Utilização de instrumentos da PNMU

- 1.1 Plano para captação de recursos do PNMU até 2024

2 - Recursos municipais

- 2.1 Garantir 2% mínimo do orçamento municipal para investimentos em mobilidade urbana até 2032

3 - Utilização de instrumentos do Estatuto das Cidades

- 3.1 Plano para utilização de instrumentos do Estatuto das Cidades até 2024

Ações estratégicas

1 - Estudos

- 1.1 Contratações de estudos inseridos no PlanMob

2 - Fontes de recursos federais

- 2.1 Captação de recursos federais através de emendas parlamentares e programas

3 - Fontes de recursos estaduais

- 3.1 Captação de recursos estaduais através de emendas parlamentares e programas

4 - Utilização de instrumentos da PNMU

- 4.1 Utilização dos instrumentos do PNMU para gestão da mobilidade urbana municipal com a definição de indicadores

5 - Utilização de instrumentos do Estatuto das Cidades

- 5.1 Utilização dos instrumentos do Estatuto das Cidades para gestão da mobilidade urbana municipal com a definição de indicadores

6 - Outro(s)

- 6.1 Captação de recursos através de financiamento bancário com instituições governamentais
- 6.2 Realização de parcerias com o iniciativa privada para investimentos em mobilidade urbana
- 6.3 Estabelecimento de Plano para PPP - Parcerias Público Privadas em mobilidade urbana

14 - Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica:

Órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano: Diretoria Municipal de Planejamento Urbano

- Atualização deste plano: 10 ano(s) a partir da conclusão
- Revisão do plano após: 2 ano(s) de vigência
- Será instituído um banco de dados permanente sobre mobilidade urbana no município
- Serão definidos indicadores para monitoramento e avaliação do plano de mobilidade urbana
- Será constituída Câmara Temática de Mobilidade Urbana junto ao COMPUS - Conselho Municipal de Políticas Urbanas
- Serão realizados processos periódicos de consulta à sociedade
- O plano será instituído em lei municipal
- O plano será instituído em decreto municipal

15 - Anexos:

16 - Verificação de Pendências do Preenchimento:

Gestor Responsável

Nome: FERNANDO SEIXAS DOS REIS

Cargo: Supervisor

Órgão: Departamento de Projetos

Unidade: Prestação de Contas