



REQUERIMENTO Nº 1262/2023

EMENTA: REQUER À SECRETARIA DE PLANEJAMENTO INFORMAÇÕES E POSICIONAMENTO TÉCNICO A RESPEITO DE COMO SERÁ IMPLEMENTADO O NOVO TRAÇADO DAS LINHAS DO SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO, CONFORME ESPECIFICA.

SENHOR PRESIDENTE,

Apresentamos à consideração da Casa o seguinte:

CONSIDERANDO que já foi entregue pela consultoria contratada na concorrência pública n. 0014/2019 (processo de compras n. 0439/2019), o estudo com o novo traçado das linhas do ônibus, inclusive foram apresentados dados relevantes sobre os usuários e com propostas de cenários a curto, médio e longo prazo;

CONSIDERANDO que este estudo custou aos cofres público R\$ 549.000,00 (quinhentos e quarenta e nove mil reais)

CONSIDERANDO os seus impactos urbanos e a sua conexão direta com o planejamento urbano e o Plano de Mobilidade 2022;

Segue anexo o plano de ação elaborado pela contratada, que recebemos pelo requerimento 8615/2022.

REQUEREMOS, nos termos constitucionais e regimentais, um posicionamento técnico da Secretaria de Planejamento - Departamento de Mobilidade, inclusive apontando como o mesmo será aplicado na prática do desenho da cidade, no Plano Viário e no Plano de Mobilidade.





Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Sala das Sessões, 09 de março de 2023.

MARCOS PAPA
Vereador - PODE

REQUERIMENTO Nº 1262/2023 - Protocolo nº 25731/2023 recebido em 09/03/2023 14:37:22 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Marcos André Papa
Para validar o documento, leia o código QR ou acesse https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/conferir_assinatura e informe o código DE3A-6BAB-61C4-CE65.



R.T Nº 15

PLANO DE AÇÃO

CONTRATO Nº 007/2020
Concorrência Pública nº 014/2019

**dezembro
2021**

PRODUTO 15

Plano de Ação para a implementação das ações e projetos com a inserção dos corredores de ônibus da Rede Integrada de Transporte Municipal por Ônibus do município de Ribeirão Preto – SP





PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO-SP

Duarte Nogueira
Prefeito

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS PÚBLICAS

Pedro Luiz Pegoraro
Secretário de Municipal de Obras Públicas

EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO DE RIBEIRÃO PRETO S/A

Marcelo Santos Galli
Diretor Superintendente

José Mauro de Araújo
Diretor de Trânsito e Transporte

Reynaldo Lapate
Analista – Diretoria de Transporte





FICHA TÉCNICA

Coordenação Técnica

MEMPHIS ENGENHARIA E CONSULTORIA S/S Eireli

Responsável Técnica: **Cristina Maria Afonso**

Engenheira Civil – CREA nº 601379519/SP

Equipe Técnica da Memphis Engenharia e Consultoria

Eng. Cristina Maria Afonso
Coordenadora Geral do Projeto

Eng^o Nidia Coltri
Especialista em Planejamento de Transportes

Eng^o Ricardo Mendanha Ladeira
Especialista em Planejamento de Transporte e Modelagem

Economista Ricardo Lucena
Especialista em Planejamento e Estudos Econômico-Financeiros

Tecnólogo Alexandre Zum Winkel
Especialista em Transportes e Trânsito

Eng^a Liane Nunes Born
Especialista em Planejamento de Transporte

Tecnóloga Daisy Freitas
Coordenadora de Contrato e Pesquisas

Membros de Equipe de Planejamento de Transporte:

Arq. Urbanista Paula Pereira de Araújo

Eng^o Boaz Zheng

Eng^o Felipe Souza Rocha

Téc. Domênica Lyra



DATA	REVISÃO	DESCRIÇÃO DA MUDANÇA	MODIFICADO POR
28-12-2021	00	Revisão inicial	Cristina A.



Sumário

1.	INTRODUÇÃO	6
1.1.	STATUS DO PROJETO.....	6
2.	PLANO DE IMPLANTAÇÃO	8
2.1.	AÇÃO 1 – PROGRAMA DE TRANSPORTE	10
2.2.	AÇÃO 2 – OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE CENÁRIO 2021/2022	11
2.3.	AÇÃO 3 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2023	13
2.4.	AÇÃO 4 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2027	15
2.5.	AÇÃO 5 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2032	17
2.6.	AÇÃO 6 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2032 “NADA A FAZER”	19
2.7.	AÇÃO 7 - PROMOVER A CAPACITAÇÃO TÉCNICA – SOFTWARE TRANSCAD	21
2.8.	AÇÃO 8 - GARANTIR A APLICABILIDADE DA LEI DO PLANO DE MOBILIDADE	22



1. INTRODUÇÃO

Este documento apresenta o relatório RT. 15 – PLANO DE AÇÃO, correspondente a FASE IV – Estudo de Viabilidade Econômico-Financeiro da Nova Rede, parte integrante do “Projeto de Adequação da Rede Integrada de Transporte Municipal por Ônibus no município de Ribeirão Preto – SP”, em conformidade com o Contrato nº 007/2020 e como previsto no Termo de Referência e Plano de Trabalho, item 4.7.

O Plano de Ação tem como objetivo principal direcionar a TRANSERP para o desenvolvimento de suas capacidades gerenciais e estruturas administrativas, atuando na fragilidade institucional do ciclo de políticas públicas relacionados aos sistemas de transportes.

Trata-se, portanto, de apresentar as ações, entendidas como os atos ou efeitos de agir, de atuar, de fazer acontecer, de atividades físicas de realização que podem ser executadas na prática, para a implementação das soluções desse Projeto.

É mister destacar também, que este Plano de Ação, não faz referência à gestão e acompanhamento das obras dos corredores de ônibus, bem como demais ações junto ao usuário ou de gestão, mas sim, somente à implementação do planejamento operacional da rede de transporte público coletivo construída e/ou modificada ao longo do período de concessão – anos horizontes de projeto.

1.1. STATUS DO PROJETO

O cronograma com as etapas atualizadas encontra-se a seguir.



2. PLANO DE IMPLANTAÇÃO

Dada a importância dos serviços municipais de transporte coletivo no âmbito da mobilidade urbana, cada vez mais se faz necessária a avaliação constante da prestação dos serviços frente às alterações da dinâmica dos deslocamentos da população.

A Constituição Federal em seu Artigo 30 - §V, reconhece a essencialidade do transporte coletivo e atribui a competência aos Municípios para "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial."

Nesse contexto insere-se o presente estudo formulado para avaliar as possibilidades de racionalização da rede de transporte coletivo de Ribeirão Preto, em um modelo de tronco-alimentação e utilizando a infraestrutura de corredores estrategicamente localizados, sobre o sistema viário principal do Município.

Entre os principais objetivos, destacam-se os preconizados pela Lei 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ou seja, (i) a prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual, (ii) a integração entre os modos e serviços de transporte urbano e (iii) a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Tais objetivos deram origem a um amplo conjunto de mudanças no transporte coletivo da cidade tendo como base o "Programa de Transporte Coletivo", elaborado pela TRANSERP, que, além da concessão dos serviços, estabeleceu aspectos operacionais, tecnológicos e de infraestrutura. Destes, destacam-se as relacionadas com a infraestrutura do sistema de transporte coletivo, quais sejam, (i) os terminais e estações de conexão, (ii) os corredores operacionais de ônibus e (iii) a reestruturação da rede e oferta do serviço.

Com base nesses objetivos, a proposta de reestruturação da rede foi formulada de forma a proporcionar um bom nível de atendimento da população, não só em termos de facilidade, segurança, regularidade e modicidade tarifária, mas também para determinar uma mudança de paradigma da mobilidade urbana, através da eficiência do sistema no contexto dos deslocamentos diários da população.

O estudo de transporte de Ribeirão Preto, foi elaborado considerando um conjunto de intervenções no sistema viário da cidade e no seu sistema de transporte. Para cada alternativa de intervenção proposta (corredores de ônibus em suas datas bases de implantação), foram realizadas simulações matemáticas, feitas com auxílio de instrumentos de modelagem e análise de sistemas de transporte (Software TransCAD). As simulações foram feitas para cada cenário socioeconômico estabelecido para os anos horizonte de projeto, 2021, 2022, 2023, 2027 e 2032.



As proposições realizadas com a utilização do software TransCAD, resultaram na racionalização dos serviços com a adoção do modelo de tronco-alimentação, o qual deverá ampliar as possibilidades de deslocamento dos usuários, melhorando as condições de viagem que poderão ser realizadas, pelo menos parcialmente, em corredores estruturados, dotados de infraestrutura de prioridade de circulação dos ônibus, o que deverá diminuir os tempos de deslocamento. Além disso, a adoção desse novo sistema irá requerer a gestão efetiva do Poder Público, através de infraestrutura composta de recursos humanos qualificados e equipamentos de monitoramento, controle e fiscalização dos serviços.

As redes propostas apresentadas nos relatórios técnicos foram determinadas com base no diagnóstico detalhado realizado sobre a situação atual do sistema existente, através do processamento dos dados sobre a oferta e a demanda, extraídos dos Sistemas Inteligentes – Bilhetagem Eletrônica (Prodata) e Monitoramento da Frota (Cittati).

O Quadro a seguir apresenta os cenários estabelecidos pela TRANSERP para os anos horizontes de projeto.

ANO	ANO CENÁRIO	Corredor / Trechos	Trechos Concluídos	Terminais Funcionando	Obras de Infraestrutura
2019/ 2020	2020	--	Situação Atual	Todos os existentes	<ul style="list-style-type: none"> • Viaduto Av. Maria de Jesus Condeixa x Av. Antônio Diederichsen; • Ponte Rua Pompeu de Camargo x Av. Fábio Barreto • Adequações viárias já concluídas : Av. Nove de Julho x Av. Portugal e Av. Pres. Vargas x Av. Itatiaia x Av. Antônio Diederichsen.
2021	2021	1	Av. do Café	Todos os existentes + Semaforização desses corredores (sem área central)	<ul style="list-style-type: none"> • Viaduto Av. Brasil x Av. Mogiana • Viaduto Av. Brasil x Av. Tomaz Alberto Whately
2021		2	Av. Saudade / Rua S. Paulo		
2021		3	Av. Dom Pedro I		
2021		5	Norte-Sul / Trecho A		
2022	2023	4	Norte-Sul / Trecho B	Todos os existentes + Term. Central, Term. Novo Shopping e Term. Norte + Semaforização desses corredores	<ul style="list-style-type: none"> • Túnel Av. Presidente Vargas x Av. Nove de Julho
2022		7	Av. Presidente Vargas		
2022		9	Av. Costabile Romano		
2022		9	Av. 13 de Maio		
2022		10	Central		
2023		6	Norte-Sul / Trecho C		
2027	2027	Todos	Todos	Todos	Todas as anteriores
2032	2032	Todos	Todos	Todos	Todas as anteriores



2.1. AÇÃO 1 – PROGRAMA DE TRANSPORTE

OBJETIVO

A Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto definiu um amplo conjunto de mudanças no transporte coletivo da cidade tendo como base o “Programa de Transporte Coletivo”, que, além da concessão dos serviços, estabeleceu aspectos operacionais, tecnológicos e de infraestrutura. Dentre as 10 linhas de atuação do Programa, citam-se as inerentes ao Projeto, quais sejam, (i) a Rede e oferta do serviço; (ii) os Terminais e estações e (iii) os Corredores operacionais.

Como objetivo principal, destaca-se a ação de colocar em prática os princípios e diretrizes da Política de Mobilidade de forma a implementá-la e atender a busca constante da melhoria do transporte coletivo.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

Os projetos afetos à infraestrutura, quais sejam, a construção dos terminais e estações, e os corredores operacionais de transporte coletivo, deverão ter seu Plano de Ação apartados desse relatório, porém, compatibilizados, pois as ações são interdependentes. Não há Nova Rede de Transporte, se não houver a implantação dos corredores.

A ação foi realizada com a contratação de consultoria especializada em engenharia de transportes, que elaborou os estudos de rede para diversos cenários futuros, em função da implantação gradual dos corredores de ônibus.

Assim, é fundamental construir uma gestão efetiva física e financeira para que as datas de implantação dos corredores estejam compatibilizadas com os Cenários simulados – horizontes de projeto.

RESULTADOS ESPERADOS

A meta de sucesso para a operacionalização dos corredores, cada qual em sua etapa (trechos de corredores), depende do cronograma de obras, bem como de sua efetiva gestão tanto física quanto financeira.

Espera-se que os corredores de ônibus, terminais e estações, estejam concluídos nas datas previstas, ficando compatíveis com os cenários estudados.

Além disso, a nova rede de transporte deve priorizar a modicidade tarifária, e os atendimentos necessários à total mobilidade da população.



2.2. AÇÃO 2 – OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE CENÁRIO 2021/2022

OBJETIVO

Estimular o transporte coletivo como indutor das funções produtivas e sociais da cidade, além de contribuir para a redução da pobreza e a marginalização da população de mais baixa renda, ao melhorar a cobertura da rede de transporte coletivo e reduzir os seus custos de operação, propiciando as condições para redução de tarifa. Além disso, o planejamento de transporte, contribuirá para a redução dos futuros congestionamentos (a longo prazo) nas vias urbanas, da emissão de poluentes e do desperdício de combustível.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

Os Cenários 2021 e 2022 apresentam poucas mudanças em relação ao CEN 2019, pois está previsto para o ano de 2022 a conclusão de diversos corredores de transporte, porém, os que de fato terão toda sua infraestrutura concluída, com interligação na área central, é somente os corredores da Av. Dom Pedro I e da AV. do Café. Diante disso, tem-se a implementação da linha tronco 107TR- Radial Oeste-Centro, na Av. Dom Pedro I e a implantação temporária da linha troncal 807TR-Centro-Oeste 2, que opera somente na Av. do Café. Com isso há o seccionamento e consequente exclusão de linhas que antes operavam no CEN2019 e passavam por estes corredores, e inclusão de alimentadoras originárias dessas linhas.

- Linhas Excluídas: N307, P607, P670, Q507, S408, S508, S580, T808.
- Linhas Criadas (Inclusão): W88, X48, X58, Y17, Y57, Y97.

Os estudos de Planejamento de Rede com a programação/dimensionamento operacional contidos no Relatório Técnico RT.10-Programação Operacional / Volume 1 - Horizonte de Projeto 2023, constituem a base para a implementação da nova rede desses trechos de corredores, com linhas troncais e alimentadoras. Deverão ser realizadas as seguintes atividades:

- Reprogramação horária das linhas de acordo com o relatório de Dimensionamento – RT.10/Volume 1
- Revisão das regras tarifária de integração
- Aquisição de veículos de acordo com a tipologia definida no RT.10/ Volume 1.
- Comunicação/informação aos usuários com antecedência de 30 dias acerca das alterações nas linhas.
- Treinamento dos motoristas sobre a integração, itinerário e nova rede
- Acompanhamento em tempo real da nova operação através da CCO Transerp
- Apoio dos Agentes de Transporte e Trânsito à operação

Após 10 dias de operacionalização dos novos trechos dos corredores, deverá ser realizada verificação da oferta programada, para a adequação da demanda às novas linhas do sistema.

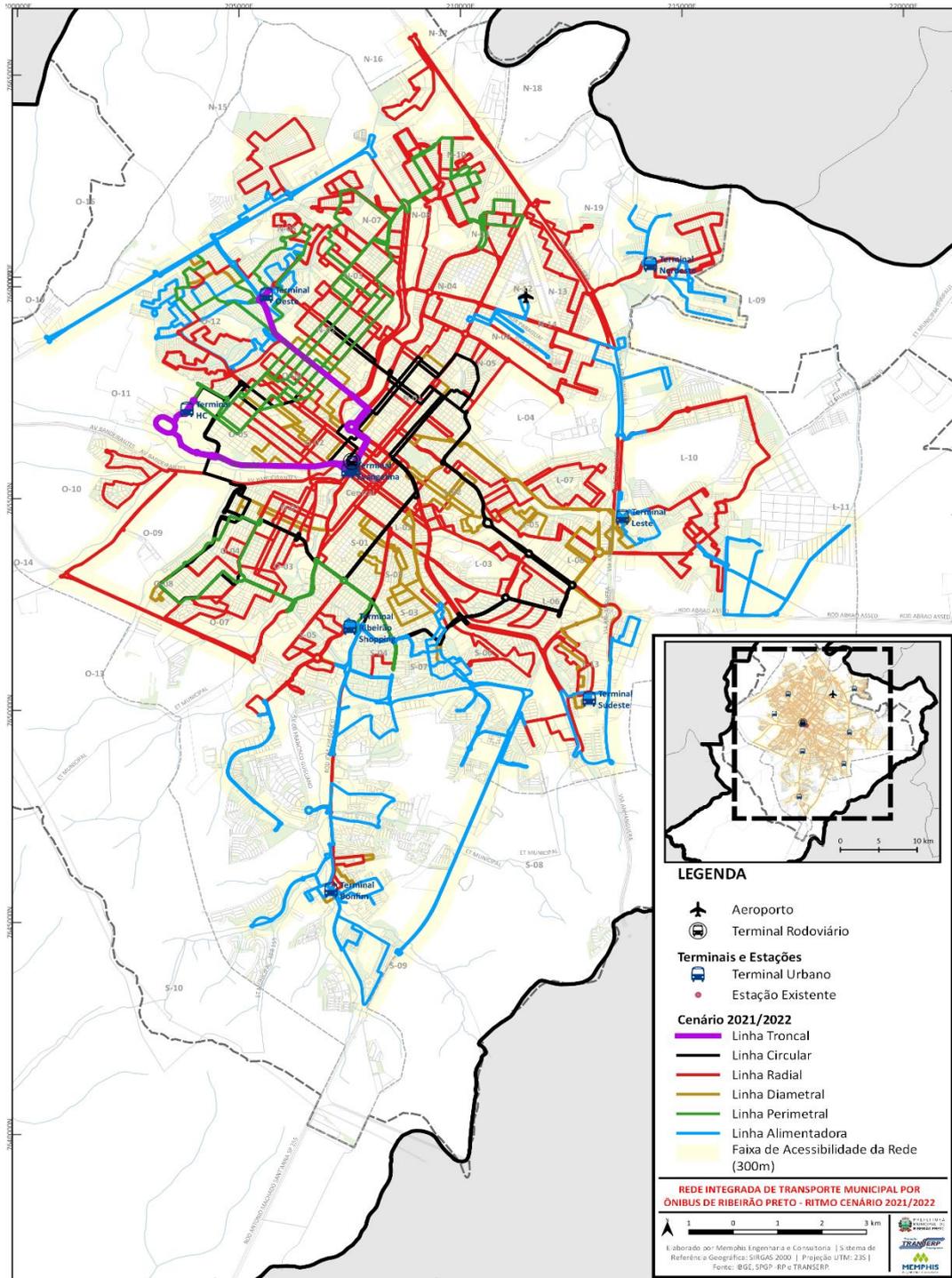
RESULTADOS ESPERADOS



Espera-se que estes trechos de corredores, ainda que correspondam a 25% das implantações, apresentem funcionalidades como pontualidade, regularidade, confiabilidade e conforto para os usuários que utilizam as linhas beneficiadas por esses trechos. Além disso, a nova rede de transporte deve priorizar a modicidade tarifária, e os atendimentos necessários à total mobilidade da população.

A figura a seguir apresenta o mapa geral da rede para os cenários 2021 e 2022.

Mapa geral da rede - cenários 2021 e 2022



2.3. AÇÃO 3 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2023

OBJETIVO

Estimular o transporte coletivo como indutor das funções produtivas e sociais da cidade, além de contribuir para a redução da pobreza e a marginalização da população de mais baixa renda, ao melhorar a cobertura da rede de transporte coletivo e reduzir os seus custos de operação, propiciando as condições para redução de tarifa. Além disso, o planejamento de transporte, contribuirá para a redução dos futuros congestionamentos (a longo prazo) nas vias urbanas, da emissão de poluentes e do desperdício de combustível.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

A ação proposta deve ser realizada com a conclusão das obras dos trechos de corredores Av. Presidente Vargas, Av. Costábile Romano, Av. 13 de Maio, área Central, trecho B do Corredor Norte-Sul e trecho C do Corredor Norte-Sul.

Os estudos de Planejamento de Rede com a programação/dimensionamento operacional contidos no Relatório Técnico RT.10-Programação Operacional / Volume 1 - Horizonte de Projeto 2023, constituem a base para a implementação da nova rede desses trechos de corredores, com linhas troncais e alimentadoras. Deverão ser realizadas a seguintes atividades:

- Reprogramação horária das linhas de acordo com o relatório de Dimensionamento – RT.10/Volume 1
- Revisão das regras tarifária de integração
- Aquisição de veículos de acordo com a tipologia definida no RT.10/ Volume 1.
- Comunicação/informação aos usuários com antecedência de 30 dias acerca das alterações nas linhas.
- Treinamento dos motoristas sobre a integração, itinerário e nova rede
- Acompanhamento em tempo real da nova operação através da CCO Transerp
- Apoio dos Agentes de Transporte e Trânsito à operação

A rede deste cenário considera a conclusão de todos os corredores de projeto, conforme cronograma de implantação TRANSERP, e assim, apresentam uma rede análoga à proposta para o cenário de 2032, haja vista que, no ano de 2023, todos os corredores já devam estar em operação. As diferenças ocorrem em algumas linhas, sendo elas apresentadas a seguir:

- Exclusão de linhas em relação a rede de 2032: 407TR, 470TR, Y61, Y67.
- Inclusão de linhas em relação a rede de 2032: B601, O407, O470, G130, Y17, Y97, F630n, L706.

Com relação à inclusão de linhas, ressaltam-se que as linhas B601, O407, O470 e G130, são linhas remanescentes do sistema. As linhas Y17 e Y97 são linhas de característica alimentadora incluídas na rede de 2021 e 2022, e que continuarão com a mesma característica na rede de 2023 e 2027. E por fim, as linhas F630n e L706, são linhas novas, criadas para os cenários 2023 e 2027.

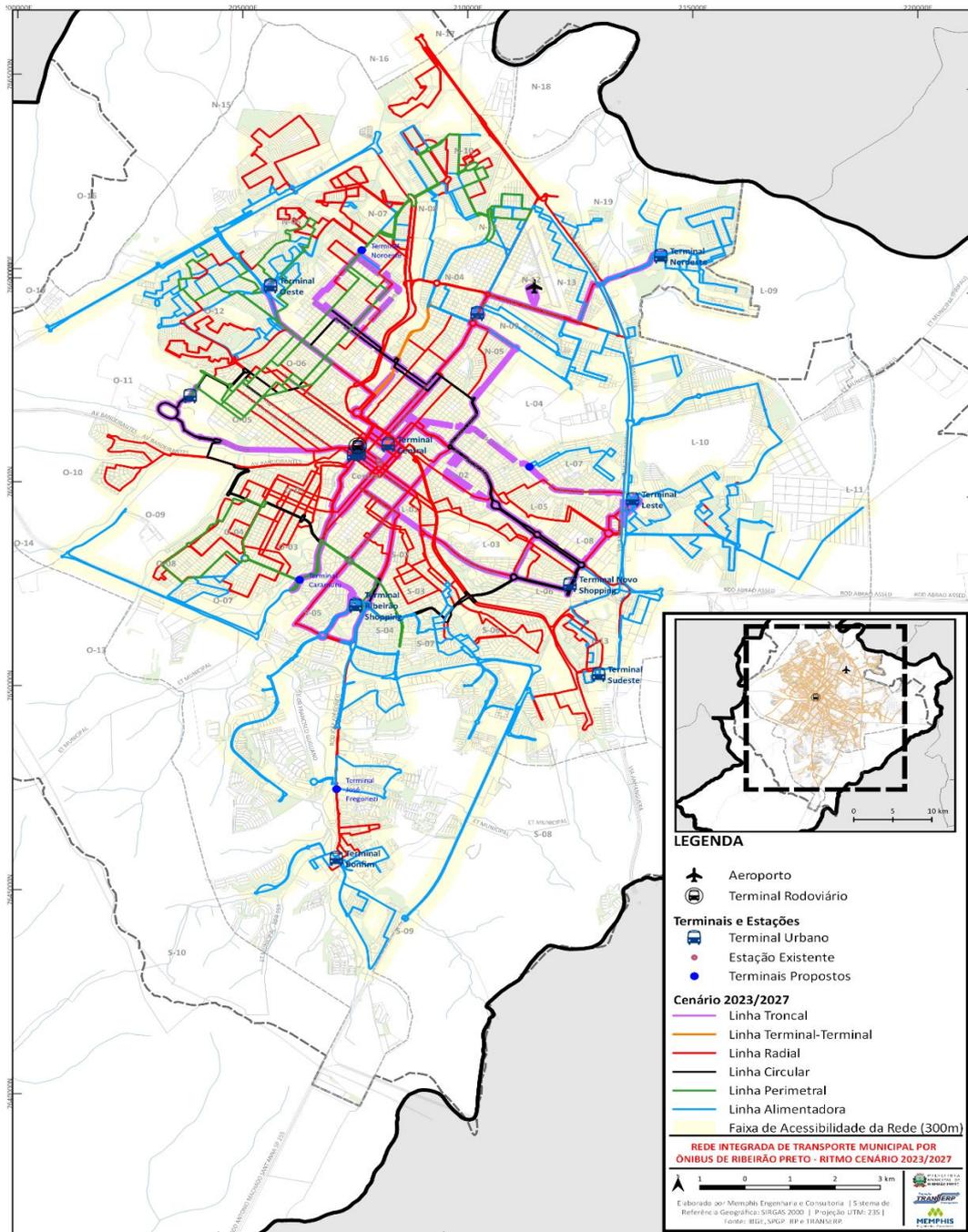


RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que o novo sistema com 100% dos corredores implantados, apresente funcionalidades como pontualidade, regularidade, confiabilidade e conforto para o usuário do transporte, nova gestão operacional, de planejamento e fiscalização, com acompanhamento em tempo real. Além disso, a nova rede de transporte deve priorizar a modicidade tarifária, e os atendimentos necessários à total mobilidade da população.

A figura a seguir apresenta o mapa geral da rede para os cenários 2023.

Mapa geral da rede – Cenário 2023



2.4. AÇÃO 4 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2027

OBJETIVO

Estimular o transporte coletivo como indutor das funções produtivas e sociais da cidade, além de contribuir para a redução da pobreza e a marginalização da população de mais baixa renda, ao melhorar a cobertura da rede de transporte coletivo e reduzir os seus custos de operação, propiciando as condições para redução de tarifa. Além disso, o planejamento de transporte, contribuirá para a redução dos futuros congestionamentos (a longo prazo) nas vias urbanas, da emissão de poluentes e do desperdício de combustível.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

Esta Etapa de implantação, conforme descrito na Ação 3, consiste na mesma rede de transporte do cenário 2023, porém, aplicado à essa rede, a demanda compatível com a esperada para o ano de 2027, de acordo com estudo socioeconômico.

Os estudos de Planejamento de Rede com a programação/dimensionamento operacional contidos no Relatório Técnico RT.10-Programação Operacional / Volume 2 - Horizonte de Projeto 2027, constituem a base para a implementação da nova rede para esse ano da concessão, com linhas troncais e alimentadoras. Deverão ser realizadas a seguintes atividades:

- Reprogramação horária das linhas de acordo com o relatório de Dimensionamento – RT.10/Volume 2
- Revisão das regras tarifária de integração
- Aquisição de veículos de acordo com a tipologia definida no RT.10/ Volume 2.
- Comunicação/informação aos usuários com antecedência de 30 dias acerca das alterações nas linhas.
- Treinamento dos motoristas sobre a integração, itinerário e nova rede
- Acompanhamento em tempo real da nova operação através da CCO Transerp
- Apoio dos Agentes de Transporte e Trânsito à operação

Após 10 dias de operacionalização da nova rede deverá ser realizada verificação da oferta programada, para a adequação das novas linhas do sistema à demanda.

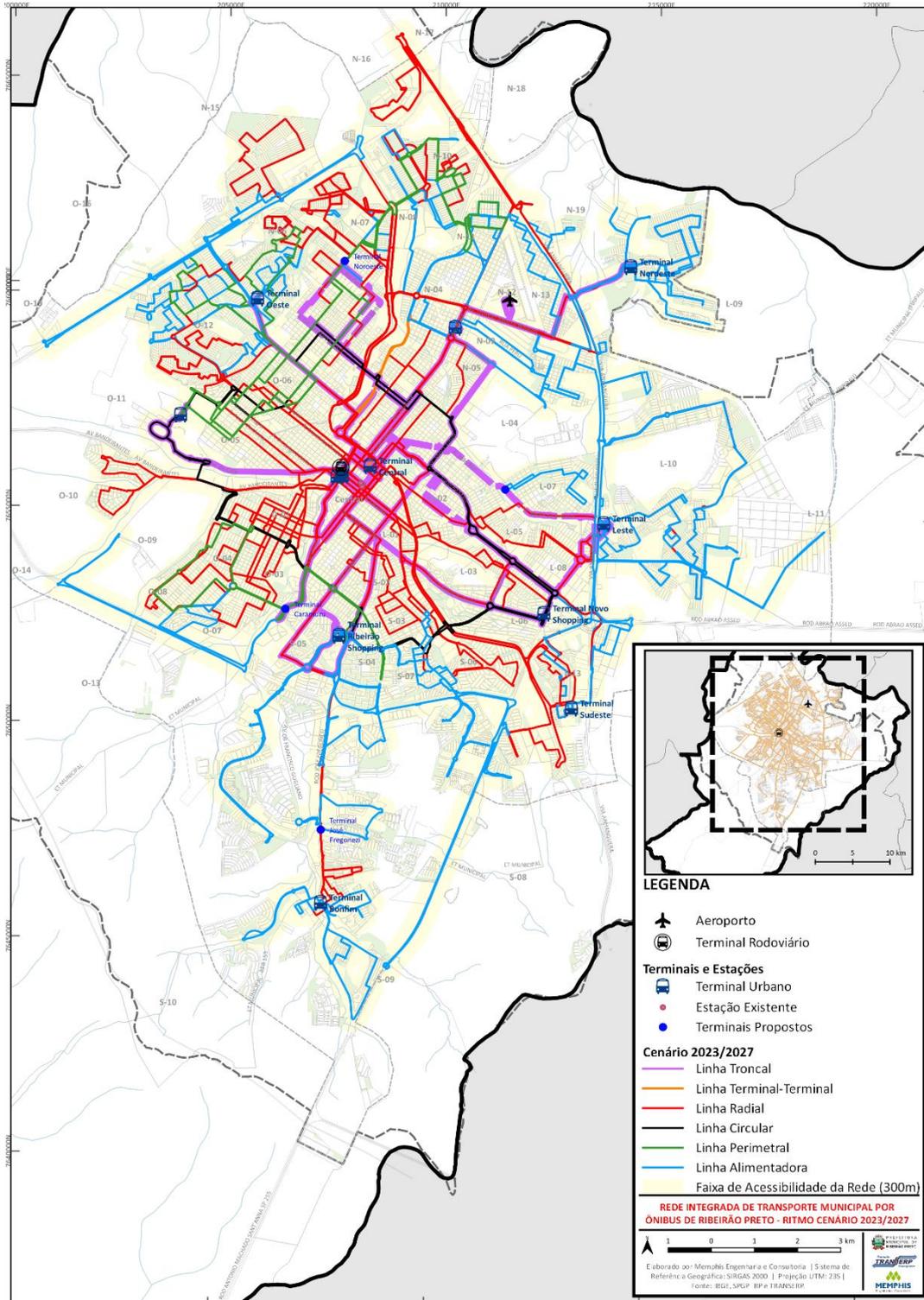
RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que o novo sistema apresente funcionalidades como pontualidade, regularidade, confiabilidade e conforto para o usuário do transporte, nova gestão operacional, de planejamento e fiscalização, com acompanhamento em tempo real. Além disso, a nova rede de transporte deve priorizar a modicidade tarifária, e os atendimentos necessários à total mobilidade da população.

A figura a seguir apresenta o mapa geral da rede para o cenário 2027.



Mapa geral da rede – Cenário 2027



REQUERIMENTO Nº 1262/2023 - Protocolo nº 25731/2023 recebido em 09/03/2023 14:37:22 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Marcos André Papa Para validar o documento, leia o código QR ou acesse https://publico.camaraibeiraopreto.sp.gov.br/conferir_assinatura_e_informe_o_codigo_DE3A-6BAB-61C4-CE65.



2.5. AÇÃO 5 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2032

OBJETIVO

Estimular o transporte coletivo como indutor das funções produtivas e sociais da cidade, além de contribuir para a redução da pobreza e a marginalização da população de mais baixa renda, ao melhorar a cobertura da rede de transporte coletivo e reduzir os seus custos de operação, propiciando as condições para redução de tarifa. Além disso, o planejamento de transporte, contribuirá para a redução dos futuros congestionamentos (a longo prazo) nas vias urbanas, da emissão de poluentes e do desperdício de combustível.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

A ação proposta deve ser realizada para adequação da oferta à demanda para o ano de 2032.

Os estudos de Planejamento de Rede com a programação/dimensionamento operacional contidos no Relatório Técnico RT.10-Programação Operacional / Volume 3 - Horizonte de Projeto 2032, constituem a base para a implementação da nova rede desses trechos de corredores, com linhas troncais e alimentadoras.

As alterações propostas para a rede de transporte visam adequar o sistema para aproveitamento dos corredores de transporte sendo as linhas 115TR, 137TR, 215TR e 237TR os principais vetores dos corredores. Com a inclusão destas linhas é necessário uma série de modificações no sistema, desde inclusão de novas linhas alimentadoras e de ligação, até exclusão de outras linhas, devido à baixa produtividade, pois deixaram de ser atrativas. Todas as modificações propostas visam aumentar a capilaridade na rede melhorando os acessos e conexões na cidade e proporcionando um maior conforto ao usuário.

Somam-se a esse cenário os denominados “Possíveis Corredores” (ver RT.06 – Diagnóstico). São os eixos viários que evidenciaram trechos de carregamento nas simulações do TRANSCAD, podendo serem constituídos em futuros corredores de ônibus no cenário 2032, ou posterior. São eles: (i) Corredor AMR-Brasiliense, (ii) Av. Brasil; (iii) Barão; (iv) Av. Caramuru; (v) Coronel Batista, (vi) Cerqueira César, (vii) Francisco Junqueira, (viii) Javari, (ix) João Bim 1, (x) João Bim 2, (xi) Jorge Lobato, (xii) Luzitana, (xiii) Matarazzo 1, (xiv) Matarazzo 2 e (xv) Pio XII.

O RT.08-Propostas Técnicas para os Corredores, em seu capítulo 4, apresenta detalhadamente as mudanças para cada linha.

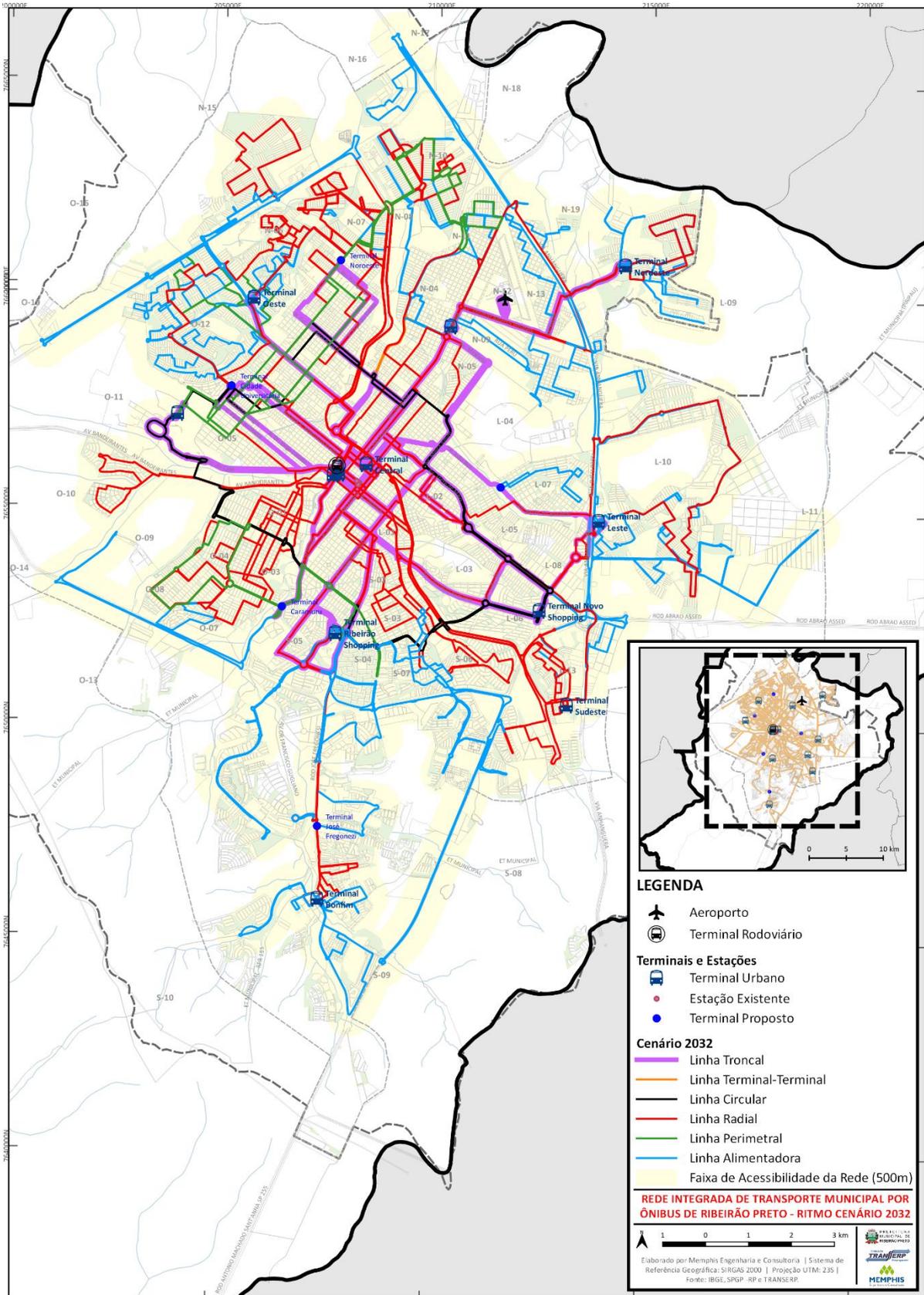
RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que a constante adequação da rede, quer seja em relação à infraestrutura viária, ou em relação ao planejamento da rede, com a devida reprogramação horária, mantenha as funcionalidades de pontualidade, regularidade, confiabilidade e conforto para o usuário do transporte, com acompanhamento em tempo real.

A figura a seguir apresenta o mapa geral da rede para o cenário 2032



Mapa geral da rede – Cenário 2032



REQUERIMENTO Nº 1262/2023 - Protocolo nº 25731/2023 recebido em 09/03/2023 14:37:22 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Marcos André Papa Para validar o documento, leia o código QR ou acesse https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/conferir_assinatura e informe o código DE3A-6BAB-61C4-CE65.



2.6. AÇÃO 6 - OPERACIONALIZAÇÃO DA REDE PARA O CENÁRIO 2032 “NADA A FAZER”

OBJETIVO

Para a situação “2032 Nada a Fazer”, o cenário busca antever as necessidades de oferta e demanda do sistema de transporte de Ribeirão Preto, haja vista a não realização do conjunto de intervenções no sistema viário da cidade e no seu sistema de transporte.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

O cenário denominado “Alternativa Nada a Fazer” consiste basicamente na manutenção e continuidade da configuração da rede em termos físicos e tecnológicos, porem projetando a demanda para 2032 conforme estudo socioeconômico. As principais diretrizes dessa alternativa são:

- Manutenção da rede de transporte coletivo atual;
- Dimensionamento da oferta conforme a evolução da demanda;
- Manutenção da política tarifária atual;
- Manutenção da tecnologia veicular, ou seja, não há a introdução de novos tipos de veículos na frota;
- Manutenção da infraestrutura viária existente, logo sem tratamento viário com prioridade ao transporte público (sem corredores de ônibus).

RESULTADOS ESPERADOS

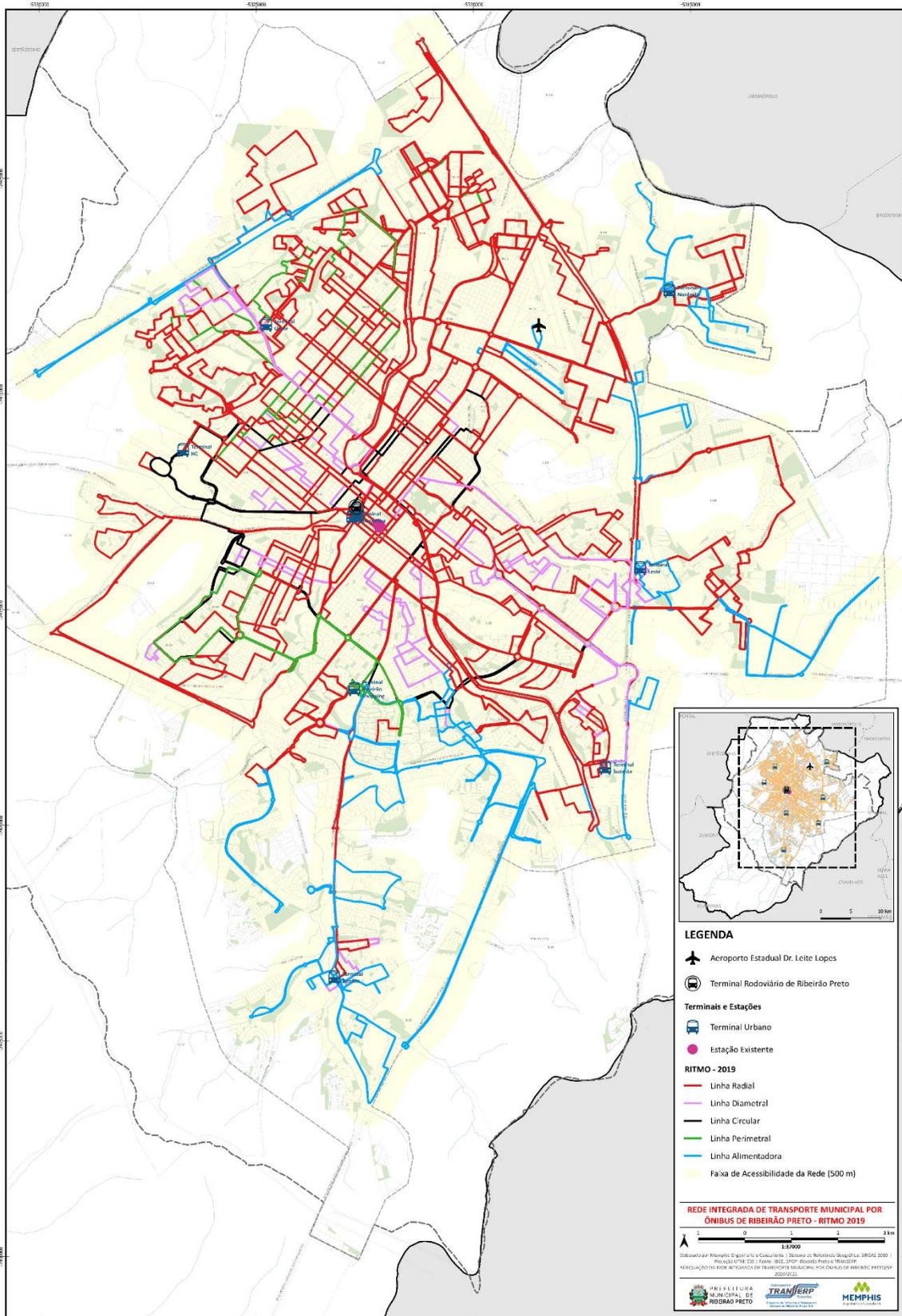
A “Alternativa Nada a Fazer” é simulada para o ano horizonte de projeto 2032, buscando oferecer uma base de referência para as demais alternativas que requerem investimentos em infraestrutura. Pressupõe a hipótese de que não haverá alterações relevantes no sistema de transporte em termos de infraestrutura, material rodante, tecnologia e organização institucional.

Portanto, espera-se como resultado, aferir a oferta (quantidade de viagens necessárias, tempos de viagens, velocidade média, etc.) e a demanda (crescimento previsto com base nos estudos socioeconômicos – RT.04).

A figura a seguir apresenta o mapa geral da rede para o cenário 2032 “nada a Fazer”.



Mapa geral da rede – Cenário 2032 “Nada a Fazer”



REQUERIMENTO Nº 1262/2023 - Protocolo nº 25731/2023 recebido em 09/03/2023 14:37:22 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Marcos André Papa Para validar o documento, leia o código QR ou acesse https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/conferir_assinatura e informe o código DE3A-6BAB-61C4-CE65.



2.7. AÇÃO 7 - PROMOVER A CAPACITAÇÃO TÉCNICA – SOFTWARE TRANSCAD

OBJETIVO

A elaboração de um programa de capacitação técnica dos servidores/profissionais da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto/TRANSERP é um aspecto fundamental para o efetivo desenvolvimento institucional, uma vez que diversas ações abordadas neste Relatório de Plano de Ação, dependem diretamente do acesso por parte dos técnicos e gestores públicos a instrumentos de qualificação permanente. O objetivo principal é de incrementar o referencial teórico e prático dos gestores públicos do município, sobre as questões afetas a mobilidade, em especial, ao transporte público coletivo, de modo a fortalecer os vínculos com os temas estudados e permitir a elaboração de estudos e projetos, de forma eficaz.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

A capacitação a que se refere a ação é do software TRANSCAD e deve ser coordenada pela TRANSERP. Por ser um software estritamente técnico, a capacitação deve ser realizada por contratação direta de consultoria especializada, por meio de licitação. Os módulos poderão ter de 4 ou 8 horas/aula e deverão abordar os níveis fundamental/iniciante e avançado.

A capacitação deve apresentar um panorama, ferramentas e técnicas para análise de planejamento de transporte com modelagem realizada através do TRANSCAD.

Deverão ser utilizados para o treinamento, os dados constantes da Base de Dados disponibilizada no RT.03-Base de Dados Consolidada, com as devidas matrizes Origens/Destinos de Transporte.

RESULTADOS ESPERADOS

Fortalecimento do vínculo com as funcionalidades do software TRANSCAD permitindo realizar simulações de transporte em diversos cenários, inclusive para a adequação da rede com a implantação de novos corredores não previstos nesse trabalho, contribuindo para o aprimoramento intelectual e prático.



2.8. AÇÃO 8 - GARANTIR A APLICABILIDADE DA LEI DO PLANO DE MOBILIDADE

OBJETIVO

Garantir as ações inseridas no PLANMOB Ribeirão Preto relativas ao transporte público coletivo, de forma a melhorar a velocidade comercial do ônibus e fluidez do trânsito, em vias onde não há pista preferencial para o transporte coletivo.

METODOLOGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

O município deve manter equipe qualificada e permanente para gestão do Plano de Mobilidade Urbana e Gestão do Programa de Transporte Coletivo.

Elaborar programas contínuos, independentes de partidos políticos.

Deve-se criar canais de acompanhamento e fiscalização da implementação do plano via web, promovendo a governança transparente e participativa.

Manter os dados atualizados e integrados com outros órgãos, promovendo o intercâmbio de informações e garantindo a gestão com transparência.

O município deve primar pelo investimento na elaboração de projetos de Transporte, com a inclusão de tecnologia limpa.

RESULTADOS ESPERADOS

Desenvolvimento do município através de gestão transparente e participativa.

Implementação de um Sistema de Informação Integrado no município.

Fiscalização efetiva para fazer cumprir o que determina o Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto.

