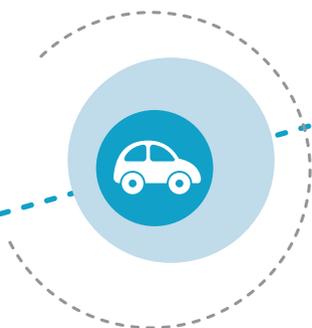




PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE GUARAPARI



planmob
ESPÍRITO SANTO



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano





**GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO**

**SECRETARIA DE SANEAMENTO,
HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
URBANO**

COMISSÃO DE GESTÃO CONTRATUAL
Eduardo Loureiro Calhau
Letícia Tabachi Silva
Lígia Damasceno de Lima
Milena Paraíso Donô

EQUIPE DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Adilson Pereira de Oliveira Jr.
Lívia Maria Albertasse Tulli

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS
DE RODAGEM
Eduardo A. Mannato Gimenes
Guilhermina M. Pinheiro Gama

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
Camila Bridi Gomes
Rosemay Grigato

SECRETARIA DOS TRANSPORTES
E OBRAS PÚBLICAS
José Fernando Destafani
Maria José Senna



**PREFEITURA MUNICIPAL
DE GUARAPARI**

PREFEITO
Orly Gomes Da Silva

VICE-PREFEITO
Gabriel Costa

SECRETARIA MUNICIPAL
DE PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO
RURAL E URBANO – SEMPRAD
SECRETÁRIO
José Antônio Chalhub Junior
SECRETÁRIA ADJUNTA
Claudia Campos Romanholi

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVI-
MENTO E EXPANSÃO ECONÔMICA
– SEDEC
SECRETÁRIO
Danilo Carlos Bastos Porto
SECRETÁRIA ADJUNTA
Letícia Falcão

SECRETARIA MUNICIPAL DE FISCALIZAÇÃO
– SEMFIS
SECRETÁRIA
Elizabeth V. Piciafuoco Ribeiro

SECRETÁRIO ADJUNTO DE SEGURANÇA
E TRANSPORTE
Wederson Brambati Maioli

APOIO TÉCNICO / ACOMPANHAMENTO
Mauricio da Silveira Chaves



EQUIPE TÉCNICA

COORDENADORES GERAIS
Wagner Colombini Martins
Fernando A. Howat Rodrigues

COORDENADOR DO PROJETO
German Freiberg

MOBILIDADE

Camilo T. S. Masuko
Claus Hidenori Nakata
Diogo Barreto Martins
Júlia Vansetti Miranda
Juliana Carmo Antunes
Mariana Novaski
Maurício Feijó Cruz
Orlando Strambi
Paulo Sergio Custódio
Rafael Sanabria Rojas
Rosemary Keating
Sergio H. Demarchi
Tamara Barbosa Gaspar
Thiago Affonso Meira

ESTAGIÁRIOS

Bassam Majdoub
Giulia Branco
Henrique B. Primon
Mateus Humberto Andrade
Rodrigo Ferreira

INFRAESTRUTURA

Lucas Coppieters
Mauro Okada
Osires N. Beverinotti
Paulo Miguel
Ubiraci de Souza Leal

TECNOLOGIA

Claudio Varano
Teresa Varano
Tomás Varano

JURÍDICO

José Virgílio Lopes Enei
Rafael D. M. Vanzella

COMUNICAÇÃO

Helio Benedito Costa
Keila Akemi
Marcia Higuchi
Patrícia Moreno





SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	10		
	1.1. BASES DO PLANO DE MOBILIDADE	13		
	1.2 O MUNICÍPIO DE GUARAPARI	14		
	1.3 PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL	23		
2.	REDES DE CIRCULAÇÃO	29		
	2.1 REDE VIÁRIA	36		
	2.2 TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	69		
3.	GESTÃO DA MOBILIDADE	95		
	3.1 TRANSPORTE PÚBLICO	96		
	3.2 GESTÃO DO USO DA INFRAESTRUTURA DE CIRCULAÇÃO	120		
	3.3 SEGURANÇA VIÁRIA	127		
	3.4 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO	131		
	3.5 NOVOS PARCELAMENTOS	131		
4.	DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL	133		
	4.1 PROGRAMA DE FORTALECIMENTO DA ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL PARA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA	135		
	4.2 PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA E CAPACITAÇÃO TÉCNICA NA ÁREA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO DA MOBILIDADE	136		
	4.3 ESTRATÉGIA DE VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DE INVESTI- MENTOS EM INFRAESTRUTURA	137		
	4.4 PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO DA MOBILI- DADE NO MUNICÍPIO	137		
	4.5 PROGRAMA DE FORTALECIMENTO DA DEMOCRACIA PARTICIPATIVA	138		
5.	PLANOS DE AÇÃO E MONITORAMENTO	139		
6.	BIBLIOGRAFIA	170		





LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GUARAPARI E SUBDIVISÃO EM DISTRITOS	15	FIGURA 13 - SEMINÁRIO DE AVALIAÇÃO EM GUARAPARI	27
FIGURA 2 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL EM GUARAPARI, 1970 A 2010	15	FIGURA 14 - SEMINÁRIO DE CONSOLIDAÇÃO EM GUARAPARI	28
FIGURA 3 - TERRITÓRIO DE GUARAPARI POR SITUAÇÃO DE DOMICÍLIO (RURAL E URBANA)	16	FIGURA 15 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA DE GUARAPARI NO CENÁRIO BASE (2013)	32
FIGURA 4 - DENSIDADE DEMOGRÁFICA NO TERRITÓRIO MUNICIPAL E SETORES URBANOS	17	FIGURA 16 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA DE GUARAPARI EM 2013	33
FIGURA 5 - PIRÂMIDES DE COMPOSIÇÃO ETÁRIA PARA O MUNICÍPIO DE GUARAPARI, 2000 E 2010	18	FIGURA 17 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA DE GUARAPARI EM 2028	34
FIGURA 6 - USO DO SOLO ATUAL	20	FIGURA 18 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA DE GUARAPARI EM 2028	35
FIGURA 7 - USOS DO SOLO - DETALHE	20	FIGURA 19 - PESOS RELATIVOS DAS FUNÇÕES CIRCULAÇÃO E ACESSO EM FUNÇÃO DA TIPOLOGIA DAS VIAS	36
FIGURA 8 - VETORES DE EXPANSÃO CONSIDERADOS NOS CENÁRIOS FUTUROS	22	FIGURA 20 - MAPA GERAL DE HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA.	39
FIGURA 9 - ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANMOB	24	FIGURA 21 - MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL PROPOSTA – ZOOM REGIÃO AO NORTE DO CANAL	40
FIGURA 10 - OFICINA DE CAPACITAÇÃO COM REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL - CRIAÇÃO DA ÁRVORE DE PROBLEMAS	25	FIGURA 22 - MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL PROPOSTA – ZOOM REGIÃO CENTRAL E SUL	41
FIGURA 11 - OFICINAS DE CAPACITAÇÃO COM TÉCNICOS MUNICIPAIS CRIAÇÃO DA ÁRVORE DE PROBLEMAS	25	FIGURA 23 - MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL PROPOSTA – ZOOM REGIÃO NORTE	42
FIGURA 12 - EXEMPLO DE ÁRVORE DE PROBLEMAS	26	FIGURA 24 - MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL PROPOSTA – ZOOM	



LISTA DE FIGURAS

REGIÃO AO NORTE DE MEAÍPE	43	IAPÓ COM A AV. GOV. JONES DOS SANTOS NEVES	55
FIGURA 25 - VIAS COM FUNÇÃO DE COLETORA QUE DEVEM RECEBER ADEQUAÇÃO	45	FIGURA 40 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 6 (VISTA SENTIDO NORTE-SUL)	56
FIGURA 26 - VIAS A SEREM CONSOLIDADAS NOS BAIROS SANTA MARGARIDA, KUBITSCHK E OLARIA	46	FIGURA 41 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 7 (VISTA SENTIDO SUL-NORTE)	56
FIGURA 27 - REDE VIÁRIA COM AS PROPOSTAS DA ALTERNATIVA 1	48	FIGURA 42 - DETALHE DO VIÁRIO DE CONEXÃO DA PONTE COM A AV. GOV. JONES DOS SANTOS NEVES E A RUA EVERSON DE SODRÉ ABREU	57
FIGURA 28 - REDE VIÁRIA COM AS PROPOSTAS DA ALTERNATIVA 2	49	FIGURA 43 - INTERSEÇÕES E ACESSOS SOBRE A RODOVIA GOV. JONES DOS SANTOS NEVES	57
FIGURA 29 - REORGANIZAÇÃO DO FLUXO E CONFORMAÇÃO DO BINÁRIO	50	FIGURA 44 - INTERSEÇÕES E ACESSOS SOBRE A RODOVIA DO SOL NA REGIÃO NORTE	58
FIGURA 30 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 1 (VISTA SENTIDO LESTE-OESTE)	50	FIGURA 45 - INTERSEÇÕES E ACESSOS SOBRE A RODOVIA DO SOL NA REGIÃO DE MEAÍPE	58
FIGURA 31 - TRECHO INICIAL DO BINÁRIO NO EXTREMO LESTE, COM ÁREA DE DESAPROPRIAÇÃO	51	FIGURA 46 - VIAS ESTRUTURAIS NA ÁREA DE EXPANSÃO URBANA	60
FIGURA 32 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 2 (VISTA SENTIDO OESTE-LESTE)	51	FIGURA 47 - NOVAS VIAS ARTERIAIS NA REGIÃO SUL	61
FIGURA 33 - LOCALIZAÇÃO DAS DESAPROPRIAÇÕES NECESSÁRIAS PARA A CONFORMAÇÃO DO TRECHO 2	52	FIGURA 48 - ACESSOS VIÁRIOS PARA A NOVA PONTE	61
FIGURA 34 - DESAPROPRIAÇÃO DO TRECHO A	52	FIGURA 49 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA PROPOSTA DA ALTERNATIVA 1 DE GUARAPARI EM 2028	63
FIGURA 35 - ALTERNATIVAS DE DESAPROPRIAÇÃO PARA O TRECHO B 50	53	FIGURA 50 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA PROPOSTA DA ALTERNATIVA 1 DE GUARAPARI EM 2028	64
FIGURA 36 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 3 (VISTA SENTIDO LESTE-OESTE)	54	FIGURA 51 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA PROPOSTA	
FIGURA 37 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 4 (VISTA SENTIDO OESTE-LESTE)	54		
FIGURA 38 - SEÇÃO TIPO PARA O TRECHO 5 (VISTA SENTIDO NORTE-SUL)	55		
FIGURA 39 - DETALHE DO VIÁRIO DE CONEXÃO DA RUA SANTANA DO			



LISTA DE FIGURAS

DA ALTERNATIVA 2 DE GUARAPARI EM 2028	65	FIGURA 67 - EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO ESPECÍFICA PARA BICICLETAS	77
FIGURA 52 - CARREGAMENTO E SATURAÇÃO DA REDE VIÁRIA PROPOSTA DA ALTERNATIVA 2 DE GUARAPARI EM 2028	66	FIGURA 68 - REDE CICLOVIÁRIA - FASE 1	80
FIGURA 53 - VELOCIDADE MÉDIA DOS AUTOMÓVEIS NA HORA PICO MANHÃ	67	FIGURA 69 - REDE CICLOVIÁRIA - FASE 2	82
FIGURA 54 - TEMPO MÉDIO DE VIAGEM DOS AUTOMÓVEIS NA HORA PICO MANHÃ	67	FIGURA 70 - REDE CICLOVIÁRIA - FASE 3	83
FIGURA 55 - VIAS ESTRUTURAIS NA ÁREA DE EXPANSÃO URBANA	68	FIGURA 71 - REDE CICLOVIÁRIA - FASE 4	84
FIGURA 56 - DISTÂNCIA PERCORRIDA EM 10 MIN A PÉ E DE BICICLETA	69	FIGURA 72 - REDE CICLOVIÁRIA COMPLETA	85
FIGURA 57 - DESLOCAMENTOS PORTA A PORTA	70	FIGURA 73 - DIVISÃO FUNCIONAL DAS CALÇADAS	87
FIGURA 58 - EXEMPLOS DE CICLOVIAS	71	FIGURA 74 - SINALIZAÇÃO PODOTÁTIL	87
FIGURA 59 - EXEMPLOS DE CICLOFAIXAS, COM E SEM SEPARADORES	72	FIGURA 75 - EXEMPLOS DE FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRES E SINALIZAÇÃO	88
FIGURA 60 - EXEMPLOS DE TIPOLOGIAS INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA	73	FIGURA 76 - PASSARELAS PARA TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	88
FIGURA 61 - EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO DE CICLORROTA	74	FIGURA 77 - PASSAGENS SUBTERRÂNEAS PARA TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	89
FIGURA 62 - CICLOFAIXA DE LAZER	74	FIGURA 78 - EXEMPLOS DE PASSARELAS E PASSAGENS SUBTERRÂNEAS	89
FIGURA 63 - EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO DE TRAVESSIA	75	FIGURA 79 - EXEMPLOS DE ESCADARIAS	90
FIGURA 64 - EXEMPLO DE CICLOPASSARELA EM SÃO PAULO	75	FIGURA 80 - EXEMPLOS DE DISPOSITIVOS PARA BICICLETAS EM ESCADARIAS	90
FIGURA 65 - COMPARAÇÃO DO ESPAÇO OCUPADO POR UM CARRO E DEZ BICICLETAS	76	FIGURA 81 - EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO ESPECÍFICA PARA PEDESTRES	91
FIGURA 66 - EXEMPLOS DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS	76	FIGURA 82 - ÁREA PRIORITÁRIA DE INTERVENÇÃO	94

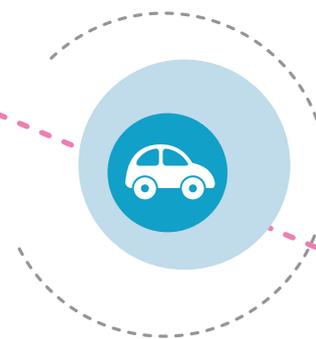




LISTA DE FIGURAS

FIGURA 83 - FREQUÊNCIA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPM	96	FIGURA 98 - VANTAGENS DA RENOVAÇÃO POR ÔNIBUS DIESEL	113
FIGURA 84 - FREQUÊNCIA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPM NO CENTRO	97	FIGURA 99 - REORGANIZAÇÃO DO FLUXO E CONFORMAÇÃO DO BINÁRIO	117
FIGURA 85 - FREQUÊNCIA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPT	97	FIGURA 100 - EXEMPLOS DE SEÇÃO VIÁRIA COM FAIXAS EXCLUSIVAS PARA TRANSPORTE PÚBLICO	117
FIGURA 86 - FREQUÊNCIA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPT NO CENTRO	98	FIGURA 101 - ETAPAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO	121
FIGURA 87 - DEMANDA VERIFICADA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPM	98	FIGURA 102 - ELEMENTOS DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	124
FIGURA 88 - DEMANDA VERIFICADA DAS LINHAS MUNICIPAIS NA HPT	99	FIGURA 103 - EXEMPLO DE FICHA DE AÇÃO CONTIDA NO RELATÓRIO DE CONSOLIDAÇÃO DOS TRABALHOS DO PMUS COM O DETALHAMENTO DE CADA AÇÃO PROPOSTA	140
FIGURA 89 - ÁREA DE COBERTURA DA REDE DE TRANSPORTE MUNICIPAL (REGIÃO CENTRAL)	99		
FIGURA 90 - ÁREAS NÃO LINDEIRAS ÀS ÁREAS DE COBERTURA DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO	100		
FIGURA 91 - ÁREAS NÃO LINDEIRAS ÀS ÁREAS DE COBERTURA DA REDE (REGIÃO CENTRAL)	100		
FIGURA 92 - ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA A READEQUAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	101		
FIGURA 93 - PROCESSOS DE TRANSIÇÃO PARA O FORTALECIMENTO E MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO	103		
FIGURA 94 - SITUAÇÕES DE ITS	110		
FIGURA 95 - ENTORNO IDEAL DA GUARACARD	111		
FIGURA 96 - PROCESSOS A SEGUIR	112		
FIGURA 97 - ETAPAS ITS PARA TRANSPORTE PÚBLICO	113		





LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - POPULAÇÃO POR DISTRITO, POR SITUAÇÃO DE DOMICÍLIO, 2000 E 2010	16	TABELA 18 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 8	149
TABELA 2 - INDICADORES DEMOGRÁFICOS, 2010	19	TABELA 19 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 9	150
TABELA 3 - LISTA DAS VIAS DE CLASSIFICAÇÃO ARTERIAL	44	TABELA 20 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 10	151
TABELA 4 - LISTA DAS VIAS DE CLASSIFICAÇÃO COLETORA	44	TABELA 21 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 11	152
TABELA 5 - RESUMO DOS INDICADORES NO CENÁRIO ATUAL, PROJEÇÕES NO PROGNÓSTICO VERSUS PROJEÇÕES DAS ALTERNATIVAS PROPOSTAS PARA O TRANSPORTE INDIVIDUAL NA HORA PICO MANHÃ	67	TABELA 22 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 12	153
TABELA 6 - SIMILARIDADES E DIFERENÇAS ENTRE PEDESTRES E CICLISTAS	69	TABELA 23 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 13	154
TABELA 7 - TIPOLOGIA DE INTERVENÇÃO – EXISTENTE, EM FASE DE PROJETO/EXECUÇÃO E FASE 1	81	TABELA 24 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 14	155
TABELA 8 - TIPOLOGIA DE INTERVENÇÃO - FASE 2	82	TABELA 25 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 15	156
TABELA 9 - TIPOLOGIA DE INTERVENÇÃO - FASE 3	83	TABELA 26 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 16	157
TABELA 10 - TIPOLOGIA DE INTERVENÇÃO - FASE 4	84	TABELA 27 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 17	158
TABELA 11 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 1	142	TABELA 28 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 18	159
TABELA 12 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 2	143	TABELA 29 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 19	160
TABELA 13 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 3	144	TABELA 30 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 20	161
TABELA 14 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 4	145	TABELA 31 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 21	162
TABELA 15 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 5	146	TABELA 32 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 22	163
TABELA 16 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 6	147	TABELA 33 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 23	164
TABELA 17 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 7	148	TABELA 34 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 24	165
		TABELA 35 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 25	166
		TABELA 36 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 26	167
		TABELA 37 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 27	168
		TABELA 38 - AÇÕES E INDICADORES DO PRODUTO 28	169





1. INTRODUÇÃO



1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, isto é, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”¹, sempre interferiu nos modos de vida dos habitantes da cidade. Por conseguinte, é através de planejamento, particularmente por meio de planos de mobilidade, que o Estado define as condições associadas à mobilidade urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas, políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

A mobilidade é condição essencial para acessar os bens e serviços urbanos e um fator fundamental para a integração social e urbana. Entretanto, ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso. As desigualdades associadas à mobilidade urbana estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (urbanos, socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano².

Sob o argumento de aprimorar a fluidez viária por meio do aumento da capacidade e da velocidade, foram criados viadutos, túneis, ruas demasiadamente íngremes e grandes rotatórias, tendo como foco o tráfego de veículos motorizados, principalmente o automóvel. Para os pedestres, estas intervenções significaram a determinação de obstáculos que tornaram o deslocar-se pela cidade mais difícil, perigoso ou mesmo impossível³. Além disso, a ocupação do território com base na disseminação de loteamentos nem sempre consoante ao plano diretor e impulsionada pela especulação imobiliária tem como

resultado uma urbanização espalhada que, além de distanciar os serviços e empregos das áreas residenciais, fomenta os deslocamentos por modos individuais motorizados (automóvel e motocicleta) e, ao mesmo tempo, prejudica a estruturação de espaço urbano democrático e acessível.

Desde a década de 60, vêm sendo feitos grandes investimentos na expansão do sistema viário, o que acabou acarretando em um verdadeiro incentivo ao uso do automóvel. Nesses anos, em que o país conheceu um crescimento urbano mais intenso e a expansão das cidades deu-se de maneira desordenada, com baixa densidade de ocupação, criou-se um espaço de longas distâncias, que depende do automóvel para ser usufruído na totalidade, torna caro o transporte público de qualidade e praticamente inviabiliza a caminhada. “A apropriação privada do sistema viário público que foi feita pelos usuários de automóveis foi depois estendida aos usuários de motocicletas, mantendo os demais participantes do trânsito – pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo – espremidos em espaços desconfortáveis e inseguros, como cidadãos de segunda classe”⁴. A qualidade de vida, principalmente daqueles sem acesso ao transporte individual, ficou prejudicada. Usuários do transporte público, sobretudo habitantes das periferias, passaram a gastar enormes quantidades de tempo nos seus deslocamentos diários, em condições precárias. “Quem colaborou para esse cenário foi o do transporte individual, com o crescimento dos congestionamentos, que como consequência direta começou a afetar a velocidade da circulação dos ônibus, aumentando o custo da sua operação e as tarifas” (ibid.).

Aliados à contínua expansão do território urbanizado por meio do sistema

1 BRASIL. Lei Federal nº 12.587/12 – Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm (acessado em 14/março/2014).

2 COLLEONI, Mateo. “Urban mobility, accessibility and social equity”. Em: The Politics of Proximity: Mobility and Immobility in Practice. Giuseppina Pellegrino (ed.). 2011. P. 121.

3 CARRÉ, Jean-René. Eco-mobility: Non-motorised transport (walking, cycling, rollerblading..., key elements for an alternative in urban mobility). Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. 2003.

4 VASCONCELLOS, Eduardo. “A construção da mobilidade excludente”: entrevista concedida a Alexandre Pelegi (31/out/2013). Associação Nacional de Transportes Públicos. Brasília. 2013.





viário, os insuficientes investimentos em transporte coletivo e transporte não motorizado configuraram cidades que não acompanharam as necessidades diárias de deslocamento de sua população, comprometendo sua coesão espacial e social.

O predomínio da lógica setorial nos projetos e na gestão dos transportes urbanos, cujas ações focam somente os deslocamentos e não o organismo urbano, deixou de lado a complexidade das questões urbanas, os efeitos da expansão permanente do território, a qualidade dos espaços da cidade para seus habitantes e a análise do impacto das intervenções em escala local e regional.

A superação dos problemas urbanos exige múltiplas ações em vários âmbitos, e a tradicional forma de organização dos aparelhos de Estado por áreas setoriais gera planos e intervenções fragmentados, muitas vezes desarticulados e até mesmo conflitantes, que diminuem a eficiência do impacto potencialmente positivo dos investimentos.

A *Constituição Federal de 1988* foi responsável por modificar no Brasil a relevância da política urbana. Os artigos 182 e 183, que abordam especificamente o tema, foram regulamentados pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001), que possui como objetivo: “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”, e propõe normas que buscam o desenvolvimento de modo sustentável e o bem estar coletivo.

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587, que torna obrigatória a formulação de planos de mobilidade, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade prevê instrumentos que melhoram a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana de forma integrada aos seus planos diretores municipais. A lei federal representa um avanço no que diz respeito ao estabelecimento de um arcabouço legal para a apropriada gestão, fiscalização e operação dos meios de transporte.

Dentro desse contexto, em janeiro de 2013, a Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEDURB) iniciou as tratati-

vas para a contratação de Serviços Técnicos especializados para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e projetos estruturantes visando instrumentalizar e apoiar tecnicamente cidades polo e as regiões centro sul e centro norte do estado do Espírito Santo. Tais planos têm como principal premissa o desenvolvimento urbano sustentável, o fortalecimento institucional e instrumentalização dos órgãos gestores, bem como a participação popular.

A contratação realizada pela SEDURB contemplou a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e Projetos Estruturantes para seis municípios capixabas, divididos em dois lotes, a saber:

- (a) Lote I (Regional Centro-Sul) – Anchieta, Cachoeiro de Itapemirim e Guarapari;
- (b) Lote II (Regional Centro-Norte) – Aracruz, Colatina e Linhares.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foi realizada em seis etapas, sendo:

Etapa 1: Consolidação do Plano de Trabalho, com a definição das atividades e cronograma para a elaboração dos Planos;

Etapa 2: Capacitação, com a realização de oficinas temáticas para representantes da sociedade civil e técnicos municipais, com o objetivo de mobilizar e instrumentalizar sociedade e técnicos para a construção democráticas do Planos de Mobilidade Urbana;

Etapa 3: Diagnóstico e Análise da Demanda, compreendendo o levantamento, avaliação e sistematização de dados e informações sobre os municípios, seus sistemas de circulação e suas relações institucionais, envolvendo pesquisas de dados secundários, levantamentos de campo e conversas com técnicos municipais;

Etapa 4: Prognósticos, compreendendo a elaboração de análises e cená-



rios futuros, sendo apresentadas e discutidas as alternativas para solução dos problemas apontados nas etapas anteriores;

Etapa 5: Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, nos quais são consolidadas as bases dos planos, sendo também detalhados os Planos de Circulação Viária, os Planos de Ação, Os Planos de Investimentos e os Planos de Monitoramento e Revisão;

Etapa 6: Consolidação dos PlanMob, nas quais são apresentadas as minutas dos projetos de lei de adequação ou complementação dos Planos Diretores Municipais, para atendimento às determinações da Lei 12.587/12 (Art. 24, parágrafos 3º e 4º).

O contrato prevê também a elaboração de projetos estruturantes, com propostas concretas para o desenvolvimento de ações imediatas, e consistem na elaboração de um plano de desenvolvimento institucional, um plano para a reorganização do sistema de transporte coletivo, um plano para sistemas inteligentes de transporte (ITS) e projetos de reestruturação do sistema viário, com a elaboração de projetos executivos para trechos selecionados ao longo do desenvolvimento do plano de mobilidade urbana.

O presente documento traz a consolidação do trabalho desenvolvido em conjunto com as prefeituras e com a participação da sociedade, e corresponde ao Sumário Executivo do Plano de Mobilidade Urbana de Guarapari, constituindo importante ferramenta de consulta para a população e instrumento fundamental para construção de uma nova visão em mobilidade urbana, permitindo à sociedade que acompanhe e participe da realização e implementação das ações propostas.

1.1 BASES DO PLANO DE MOBILIDADE

Esta seção apresenta os princípios, diretrizes e objetivos que conformam as bases que nortearam o desenvolvimento do Plano de Mobilidade.

Princípios

- Promover a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Promover equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Propiciar a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;
- Garantir segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Diminuir a necessidade de viagens motorizadas;
- Fomentar a gestão democrática e controle social do planejamento;
- Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana.

Diretrizes

- Integrar o plano de mobilidade à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- Priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;
- Melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tra-



tamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, sempre adotando os preceitos da acessibilidade universal;

- Desenvolver os meios não motorizados de transporte, passando a valorizar a bicicleta como um meio de transporte, integrando-a aos modos de transporte coletivo;
- Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus custos, bem como desestimular o uso do transporte individual;
- Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade, priorizando projetos de transporte público coletivo como estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Distribuição equilibrada das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Repensar a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos;
- Promover a integração dos diversos modos de transporte;
- Proporcionar informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transportes, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte;
- Estruturar a gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito;
- Fomentar a colaboração entre poderes públicos regionais e locais, operadores e grupos de interesse.

Objetivos gerais

- Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- Consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

1.2 O MUNICÍPIO DE GUARAPARI

Localizado na microrregião de Planejamento Metropolitana (Lei nº 9768/2011), a uma distância de cerca de 55 km da capital do estado, Guarapari é um município de porte médio, com 116.278 habitantes estimados em 2013⁵ e área total de 594,487km² (IBGE, 2013). O município possui, além do distrito sede, mais dois distritos: Rio Calçado e Todos os Santos, e limita-se a sudoeste com Anchieta, a oeste com Alfredo Chaves, a noroeste com Marechal Floriano, a norte com Viana e Vila Velha e a leste com o oceano Atlântico, ligando-se à capital Vitória pela BR-101 e ES-060 (Rodovia do Sol).

A **Figura 1** apresenta a localização do município no Estado do Espírito Santo, indicando a subdivisão em distritos e sistema viário principal.

⁵ Estimativas da população residente nos municípios brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2013.



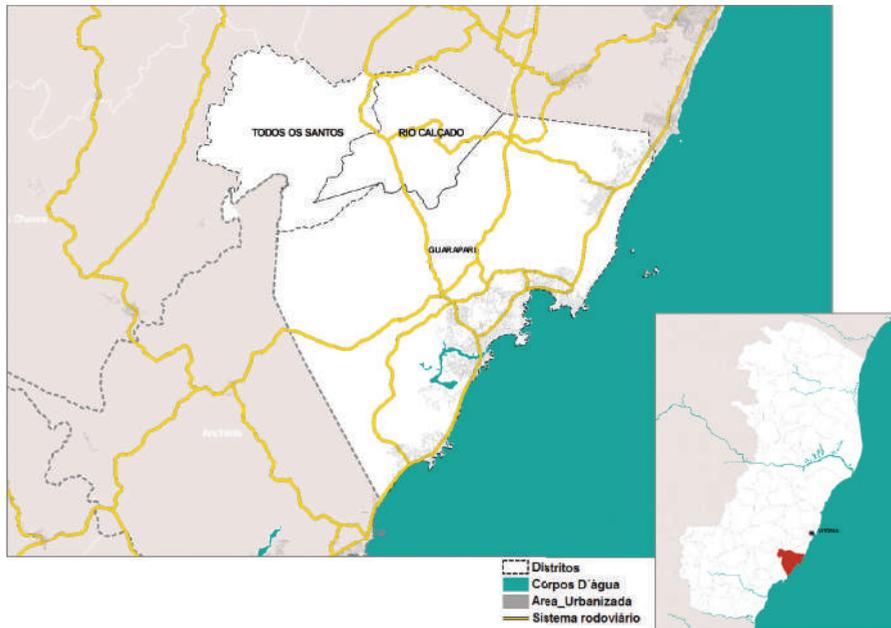


Figura 1 - Localização do Município de Guarapari e subdivisão em distritos
Fonte: IBGE, 2010

Do ponto de vista da integração regional, destaca-se a participação do município no Consórcio Público⁶ para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo (Condesul/ES), que inclui, além de Guarapari, as cidades de Alfredo Chaves, Anchieta, Iconha e Piúma, bem como o Governo do estado. Criado em 23 de fevereiro de 2011, com a proposição de um modelo de governança regional discutido entre os prefeitos, tem como objetivo geral o atendimento dos interesses em comum dos municípios, desenvolvimento, melhoria da qualidade de vida da população e conservação ambiental.

⁶ Consórcio Público: instrumento de cooperação interfederativa para gestão associada de serviços públicos, transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos, regido pela Lei Federal nº11.107/2005 e regulamentado pelo Decreto 6.017/2007.

A região é estratégica para o Espírito Santo por abrigar a planta da Samarco Mineração, o projeto da Companhia Siderúrgica de Ubu (CSU), exploração de petróleo da camada pré-sal feita principalmente pela Petrobrás, além do turismo. Guarapari apresenta taxas crescentes de evolução populacional, superando as taxas de crescimento observadas para o Estado do Espírito Santo. Conforme tendência observada para os municípios brasileiros, a participação da população urbana no total vem crescendo ano a ano, enquanto há um decréscimo nos totais para a população rural.

A **Figura 2** apresenta a evolução da população, bem como a evolução da população urbana e rural total para Guarapari e a **Figura 3** apresenta a divisão territorial de Guarapari por situação de domicílio (rural e urbano), conforme classificação do IBGE.

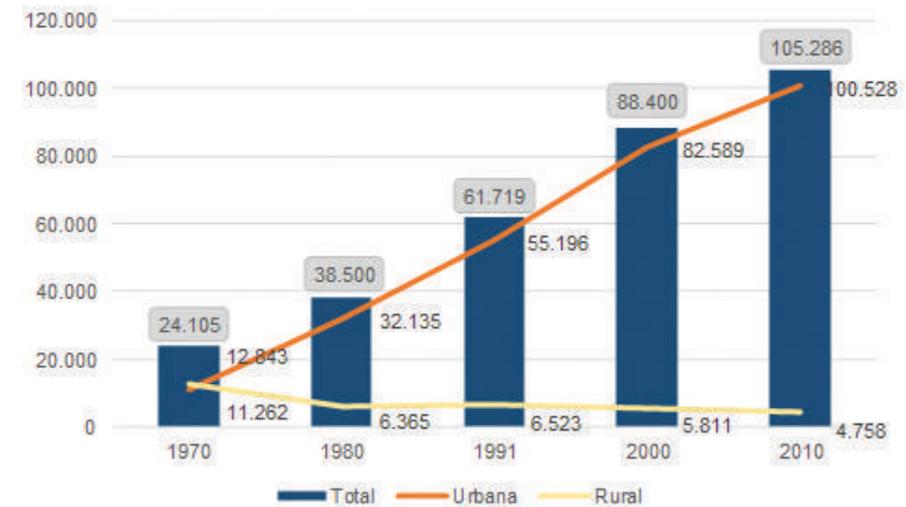


Figura 2 - Evolução populacional em Guarapari, 1970 a 2010
Fonte: IBGE – Censo Demográfico



Para o entendimento da dinâmica territorial interna ao município, são apresentadas, na **Tabela 1**, as informações por distrito, para os anos de 2000 e 2010, considerando-se aqueles que fazem parte estrutura administrativa atualmente em vigor.

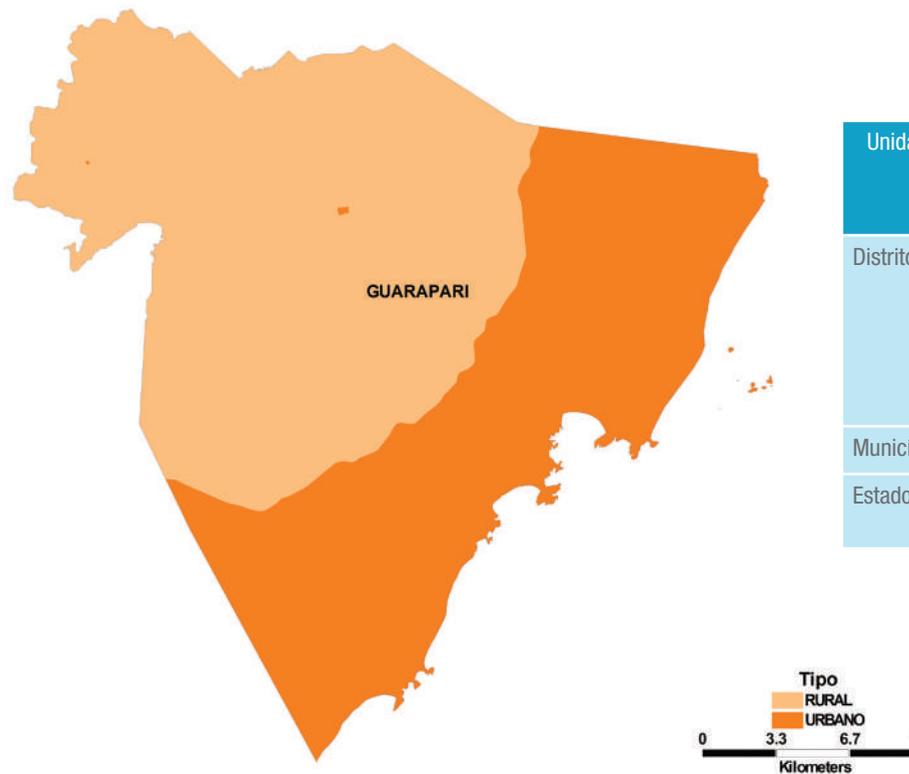


Figura 3 - Território de Guarapari por situação de domicílio (rural e urbana)
Fonte: IBGE

Tabela 1
População por distrito, por situação de domicílio, 2000 e 2010

Unidades Territoriais		2000				2010				TGCA 00-10 (% a.a.)
		Total	Urbana	Rural	Tx Urb (%)	Total	Urbana	Rural	Tx Urb (%)	
Distritos	Guarapari	85.447	82.470	2.977	96,5	102.956,0	100.490	2.466	97,6	1,88
	Rio Calçado	1.329	51	1.278	3,8	1.037,0	13	1.024	1,3	-2,45
	Todos os Santos	1.624	68	1.556	4,2	1.293,0	25	1.268	1,9	-2,25
Município	Anchieta	88.400	82.589	5.811	93,4	105.286	100.528	4.758	95,5	1,76
Estado	Espírito Santo	3.097.498	2.462.437	635.061	79,5	3.514.952	2.931.570	583.382	83,4	1,27

Fonte: IBGE – Censo Demográfico

A partir da observação dos totais apresentados, verifica-se que o distrito-sede de Guarapari é o que apresenta maior taxa de urbanização, enquanto os demais apresentam características marcadamente rurais, com taxas de urbanização inferiores a 5%. Já com relação às taxas de crescimento geométrico anual, observa-se que, enquanto os distritos de Rio Calçado e Todos os Santos apresentam taxas negativas, o distrito sede apresenta taxas positivas, da ordem de 1,88% a.a., superior à taxa estadual.





A área urbana do distrito-sede de Guarapari está situada na faixa litorânea do território municipal, verificando-se uma distribuição populacional espalhada, formando núcleos descontínuos de adensamento. A **Figura 4** a seguir apresenta distribuição das densidades populacionais no território municipal, destacando os setores censitários urbanos do distrito sede. Os maiores adensamentos ocorrem nos bairros Pontal, Bela Vista, Adalberto

Simão Nader, Muquiçaba, Itapebussu e Santa Margarida.

As informações de população foram compiladas por setor censitário, as quais foram posteriormente agregadas para a análise por zona de transporte, procedendo-se à estimativa de população para o ano base 2013 e projeções para os anos-horizonte de análise.

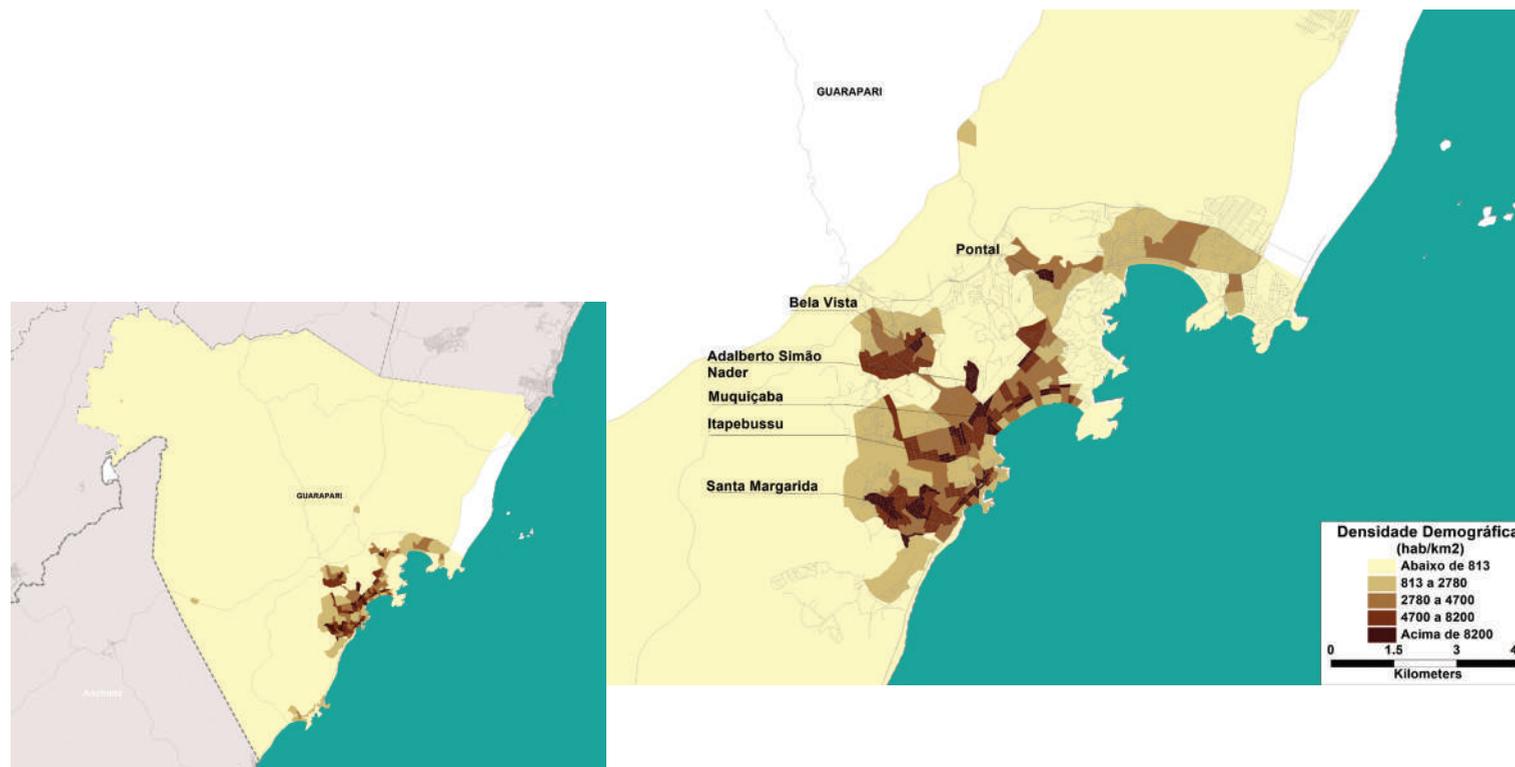


Figura 4 - Densidade demográfica no território municipal e setores urbanos
Fonte: IBGE Censo Demográfico





Com relação à distribuição etária da população, tem-se para o município conformação e evolução característica dos países em desenvolvimento, decorrente diretamente das transições ocorridas em função de mudanças nos níveis de mortalidade, fecundidade e esperança de vida, as quais afetam diretamente a estrutura etária da população.

A **Figura 5** apresenta as pirâmides de estrutura etária de Guarapari, a partir dos dados dos Censos Demográficos do IBGE de 2000 e 2010

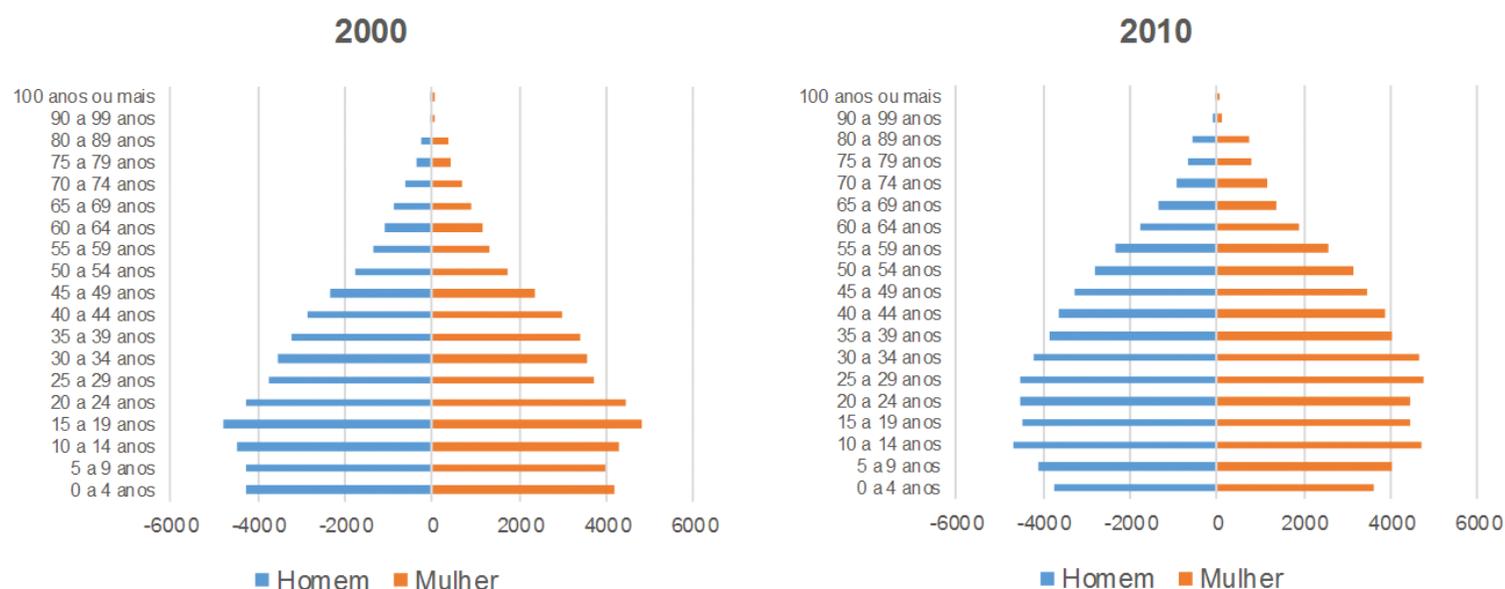


Figura 5 - Pirâmides de composição etária para o Município de Anchieta, 2000 e 2010
Fonte: IBGE - Censo Demográfico

Para o ano de 2000 já é observado um estreitamento da base, indicando a diminuição do número de nascimentos em relação aos anos anteriores, no entanto, há ainda um estreitamento na ponta, o que ainda caracteriza uma população jovem, com baixo peso relativo da população acima de 65 anos. Para o ano de 2010, a base torna-se mais estreita e há um considerável alargamento da ponta, resultante do aumento da expectativa de vida, indicando o envelhecimento gradual da população.

A **Tabela 2** apresenta o resumo de alguns indicadores demográficos para o Município de Anchieta, no ano de 2010, e a comparação com os apresentados no estado.

Tabela 2 - Indicadores Demográficos, 2010

		Guarapari - ES	Espírito Santo
População	2010	105.286	3.514.952
Sexo	Homens	51.494	1.731.218
	Mulheres	53.792	1.783.734
Razão de Sexo		0,96	0,97
Situação do domicílio	Urbana	100.528	2.931.472
	Rural	4.758	583.480
Taxa de Urbanização		95%	83%
Idade	0 a 14 anos	24.881	811.642
	15 a 64 anos	72.655	2.453.693
	65 anos ou mais	7.750	249.617
Indicadores	Razão de Dependência	0,45	0,43
	Índice de Envelhecimento	31,15	30,75

Fonte: IBGE Censo Demográfico

A tabela mostra a distribuição da população total do município por sexo, por situação de domicílio e por três faixas etárias, que representam o contingente de crianças e adolescentes (0 a 14 anos de idade), o contingente de pessoas potencialmente ativas (15 a 64 anos de idade) e o contingente de idosos (pessoas acima de 65 anos de idade). Apresenta também uma síntese de indicadores demográficos, que são a Razão de Dependência, o Índice de Envelhecimento e Razão de Sexo, de interesse para a caracterização

demográfica da população residente.

Em comparação com o Estado do Espírito Santo, observa-se que Guarapari apresenta maior taxa de urbanização (95% ante 83%), maior índice de envelhecimento (31,5 ante 30,75), porém maior razão de dependência (0,49 ante 0,43).

1.2.1 CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL

Em função das diversas alterações na legislação urbanística, ao longo de seu desenvolvimento, o crescimento da cidade se deu de forma desordenada e sem visão de planejamento urbano do território municipal. Assim, amplos processos de especulação imobiliária resultaram tanto na ocupação intensiva da área central e da orla, quanto na exclusão espacial da população de menor renda que passou a ocupar áreas de margens de rios e mangues. As condições de declividade não constituem impeditivo à ocupação, que tem como principal limitante a existência de corpos d'água e áreas de conservação.

A área urbana de Guarapari desenvolve-se de forma espalhada, ao longo de toda a faixa litorânea e da Rodovia do Sol (ES-060), havendo uma concentração de atividades na área central, no entorno das praias do Morro, Castanheiras e Areia Preta, e ao longo da Rodovia Jones dos Santos Neves (ES-476), que dá acesso à BR-101.

Verificam-se áreas mistas de maior concentração de comércio e serviço ao longo dos eixos viários estruturantes, e áreas marcadamente residenciais, havendo uma concentração de residências de baixo padrão junto aos corpos d'água. Já os equipamentos de saúde e ensino superior localizam-se na área central e ao longo do eixo da Rodovia Jones dos Santos Neves.

A Figura 6 apresenta a configuração geral do uso do solo atual, demarcando as áreas de predominância de comércio e serviços, as áreas com caráter predominantemente residencial, bem como áreas institucionais e com equipamentos urbanos relevantes, tais como hospitais, universidades, escolas, etc.

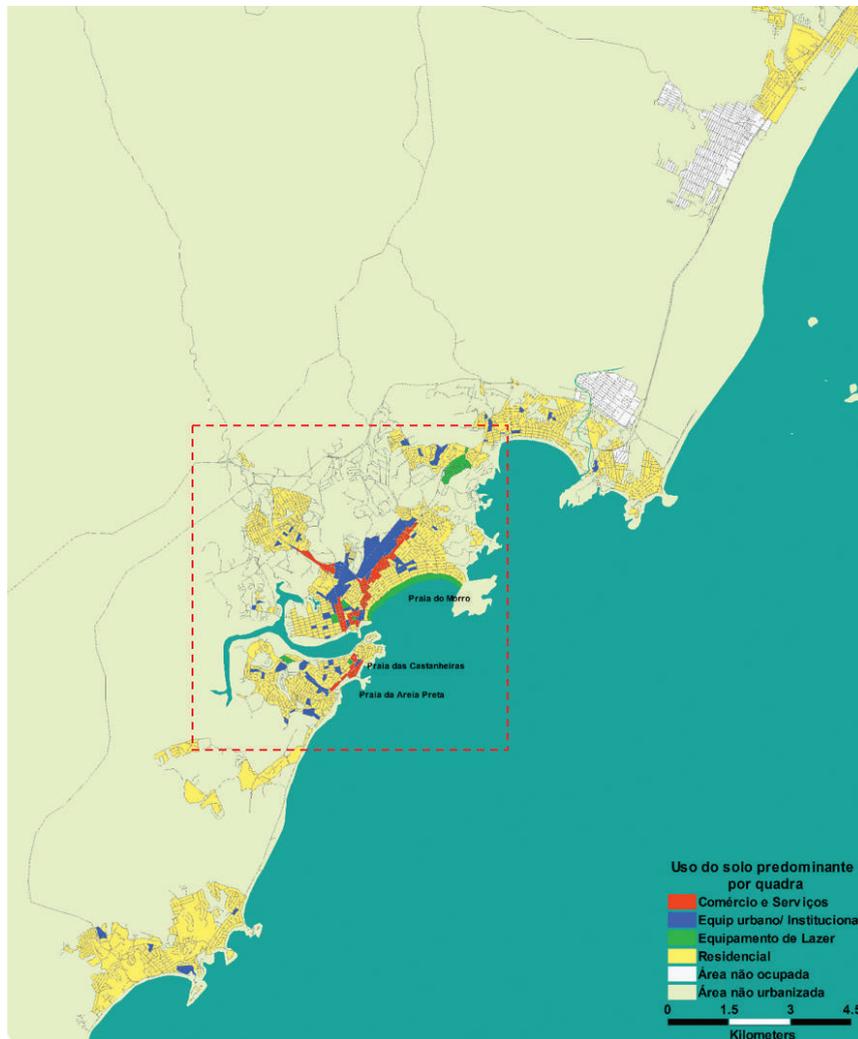


Figura 6 - Uso do solo atual

Observa-se que a área de maior concentração de comércio e serviços se desenvolve ao longo de três eixos principais, sendo um o eixo da Rodovia do Sol (Praia do Morro), outro o núcleo junto ao Centro (Praia das Castanheiras e Areia Preta), e um terceiro ao longo da Rodovia Jones dos Santos Neves, onde também são encontrados diversos equipamentos institucionais tais como faculdades e o SESC (Figura 7).

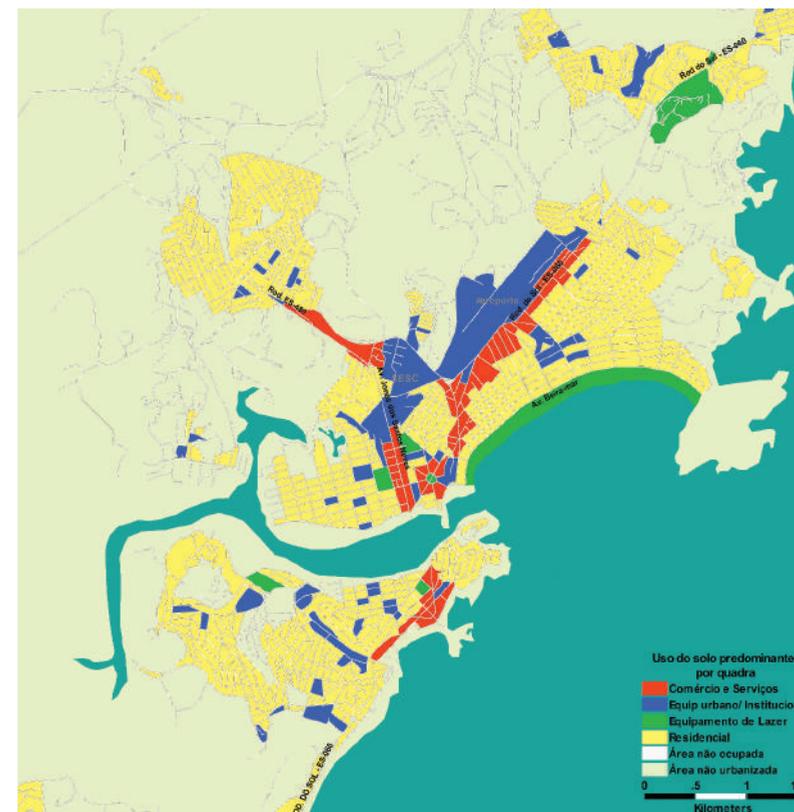


Figura 7 - Usos do Solo - Detalhe



Um aspecto importante a ser destacado é a vocação turística do município e a existência de muitos apartamentos e casas de veraneio, que permanecem desocupadas ao longo de quase todo o ano vindo a ser ocupadas somente em temporada de verão. Mesmo em áreas centrais, como a Praia do Morro, observam-se inúmeros apartamentos fechados, sem moradores, e anunciados para aluguel em temporada.

1.2.2 TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO E CENÁRIOS DE EXPANSÃO

O desenvolvimento de cenários consiste no ordenamento das percepções sobre o ambiente, permitindo o desenho de futuros alternativos e definição de estratégias, e constitui importante ferramenta para auxiliar na tomada das decisões, uma vez que propicia maior consistência no processo decisório. Trata-se de importante exercício de planejamento, de modo a possibilitar que o futuro não seja visto apenas como um horizonte incremental do presente. A partir de um cenário base, estruturado a partir da consolidação das informações reunidas na etapa de diagnóstico, as tendências observadas foram analisadas, possibilitando a construção de cenários prospectivos, os quais subsidiaram uma visão de futuro no contexto da evolução do município, considerando não apenas os efeitos diretos, mas também os efeitos indiretos e induzidos.

O cenário para o ano-base de 2013 foi construído a partir da compilação do conjunto de informações disponíveis acerca das variáveis de população, empregos, matrículas e renda. Essas informações, disponíveis para diferentes anos de referência, foram sistematizadas e projetadas para o ano de 2013, considerado como base para a composição das diferentes hipóteses de cená-

rios futuros, resultando em um banco de dados georreferenciado cuja unidade de agregação são as Zonas de Transporte.

Os cenários prospectivos consideram como anos-horizonte de curto, médio e longo prazo os anos de 2018, 2023 e 2028, projetados a partir do ano-base 2013. Sua elaboração é parte de um processo que envolve a participação dos técnicos municipais e tomadores de decisão, responsáveis por apontar hipóteses de transformações locais e regionais e suas possíveis repercussões no município.

Com base na análise das áreas destinadas à expansão urbana, das dinâmicas de crescimento, da inserção da área efetivamente urbanizada versus perímetro urbano delimitado e da análise do surgimento de ocupações ou crescimento e adensamento populacional, é possível verificar as tendências de expansão urbana.

Os seguintes itens compõem a análise:

- Contextualização do papel do Município de Guarapari na dinâmica econômica do Estado de Espírito Santo e identificação de fatores críticos de transformação;
- Caracterização de atividades com potencial para alterar a dinâmica econômica, social, demográfica e ambiental do município;
- Caracterização do conjunto de projetos estruturantes com potencial para alterar a dinâmica econômica, social e territorial do município e região.

O cenário de desenvolvimento urbano para os anos-meta segue a tendência histórica de crescimento urbano e considera as políticas urbanas instituídas e legislação urbanística, bem como os investimentos recentes e consolidados, os quais resultaram na implantação de indústrias com significativo potencial de geração de empregos e atração de população.

A **Figura 8** a seguir ilustra esquematicamente os vetores de expansão considerados e em estudo.





Figura 8 - Vetores de expansão considerados nos cenários futuros
Fonte: Elaboração própria LOGIT





1.3 PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Para a elaboração do PlanMob, o Caderno de Referência do Ministério das Cidades assinala os seguintes entendimentos básicos para sua concepção:

“(a) o conceito de transporte se insere em uma visão mais ampla, qual seja, o da mobilidade urbana; (b) política de mobilidade deve ser associada aos pressupostos da política urbana; (c) o planejamento da mobilidade deve dar prioridade aos modos não motorizados coletivos e dar atenção especial às condições de acessibilidade; (d) o planejamento deve ser realizado com a máxima participação da sociedade.”

No contexto das oficinas, deve ser ressaltado o item (d) como diferencial em relação aos tradicionais planos de transporte das últimas décadas, que é o da participação social.

Em favor da necessária correlação em torno do planejamento público e participação social pode ser feita com os seguintes argumentos: planejar significa visualizar uma situação futura melhor do que a que se vive no momento, não importando qual seja o setor ou segmento socioeconômico objeto desse processo de planejamento. Para iniciar e perenizar um processo de planejamento é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados.

Dado que as visões de futuro não são as mesmas para todos os atores sociais envolvidos e interessados nestas transformações, torna-se necessário uma atividade inicial que pode ser denominada de busca de consensos mínimos. Trata-se, em síntese, de uma “concertação”, isto é, acordo ou pacto. É por isso que ao início de qualquer processo de planejamento é imprescindível a reunião de todos os atores sociais interessados no projeto, para comunicar o início do processo e também conclamá-los a participar, sugerir, dar o seu ponto de vista em relação ao projeto que se quer implantar.

Tendo como fundamentação o estabelecimento de um processo participativo, a condução do envolvimento foi feita em três tempos, atendendo aos pressupostos dos Termos de Referência do projeto:

1. Oficinas temáticas visando a mobilização e o empoderamento da sociedade civil e os técnicos municipais envolvidos na elaboração dos produtos, capacitando-os a melhor identificar e discutir as questões da mobilidade urbana e incentivando-os a participar na construção do PlanMob, de forma democrática;
2. Seminários de Avaliação do Projeto,

tendo como público-alvo a comunidade em geral, visando apresentar e discutir os resultados das etapas já realizadas do projeto para recolher dúvidas e concordâncias por parte da sociedade civil e sugestões para o desenvolvimento posterior do PlanMob;

3. Seminários de Consolidação do PlanMob, na fase final de elaboração dos planos (de ação, de circulação, de investimentos e de monitoramento e avaliação), com a sociedade civil, tendo como objetivo o levantamento de sugestões e críticas para incorporá-las ao PlanMob.

A **Figura 9** a seguir ilustra as atividades desenvolvidas nas diferentes etapas de elaboração do Plano de Mobilidade e a relação das atividades participativas com atores locais.



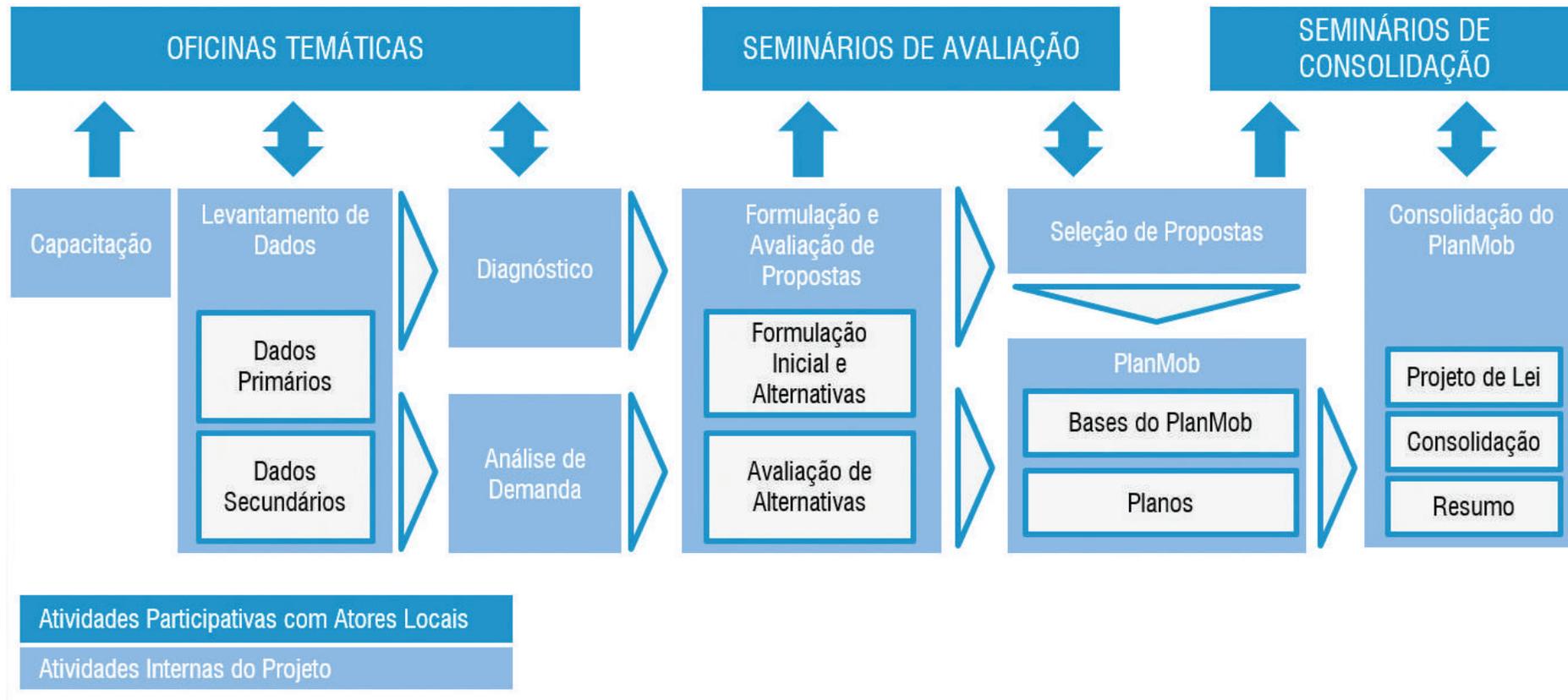


Figura 9 - Atividades desenvolvidas para a elaboração do PlanMob



1.3.1 AS OFICINAS TEMÁTICAS DE GUARAPARI

Na fase de Capacitação, foram realizadas duas rodadas de oficinas, sendo a primeira com a sociedade civil e a segunda com técnicos municipais.

As oficinas temáticas tiveram como finalidade:

- (i) Apresentar e comunicar o início do processo de concepção e elaboração do Plano de Mobilidade do município;
- (ii) Discutir os conceitos de mobilidade urbana e recolher, através de discussões estruturadas, as percepções da sociedade local a respeito da questão, assim como os principais problemas de mobilidade urbana do município.

As oficinas com a sociedade civil foram realizadas nos dias 09 e 10 de agosto de 2013, no Auditório da Faculdade Pitágoras, e contaram com a inscrição de 33 pessoas, das quais 12 não compareceram, 7 ficaram por apenas um período, 4 permaneceram por dois períodos, portanto, um dia inteiro, 5 por um dia e meio e somente 5 estiveram presentes nos quatro períodos da oficina (2 dias). Segundo observações de alguns participantes, a baixa adesão pode ser explicada pela realização concomitante com outro evento na cidade, o Seminário sobre Plano Municipal de Resíduos Sólidos.



Figura 10 - Oficina de capacitação com representantes da sociedade civil - criação da árvore de problemas

As oficinas com técnicos municipais foram realizadas em 10 e 11 de outubro de 2013 na EMEF Ignez Massad Cola e contaram com a participação de 10 técnicos dos municípios do Lote 1, sendo 6 de Guarapari.



Figura 11 - Oficinas de capacitação com técnicos municipais - criação da árvore de problemas



Nas oficinas de capacitação, a primeira atividade em grupo foi a discussão e o mapeamento dos atores sociais interessados na questão da mobilidade urbana da cidade de Guarapari. Após a discussão, os resultados foram apresentados em plenário.

Após uma leitura em conjunto dos atores sociais e obtido o consenso em relação ao ambiente de relacionamento, o Grupo passou a discutir e a identificar

os problemas relativos à questão da mobilidade em Guarapari. A atividade seguinte consistiu em, a partir de uma leitura dos problemas identificados, sintetizá-los em um único problema, ou seja, no enunciado do macroproblema considerado pelo grupo.

Como ilustração do exercício, o desenho da árvore de problemas é apresentada na **Figura 12** a seguir:

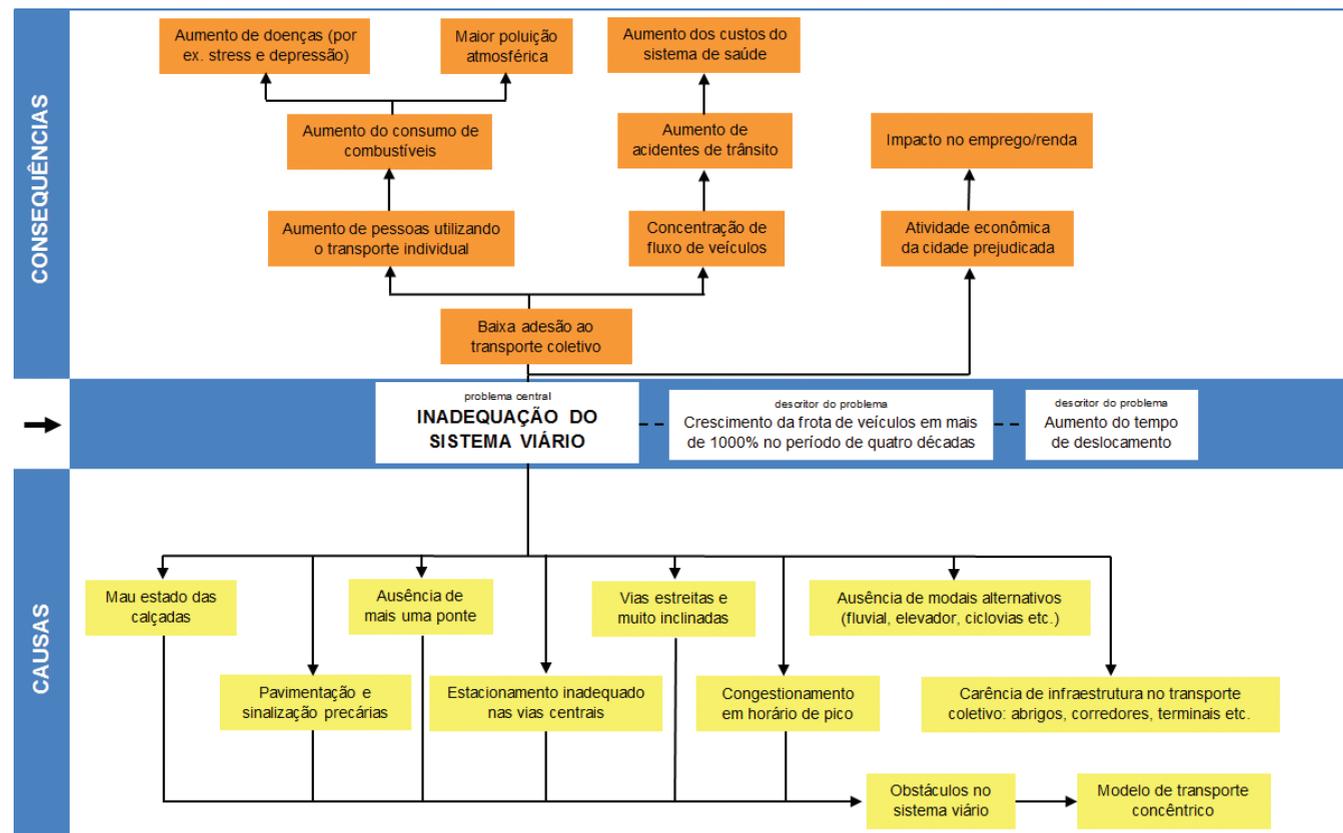


Figura 12 - Exemplo de árvore de problemas





1.3.2 SEMINÁRIOS DE AVALIAÇÃO

Na etapa pós-diagnóstico foi realizado um seminário para discutir os resultados obtidos, fazer a análise e avaliação. Tal seminário buscou dar um retorno aos participantes das oficinas anteriores, contribuindo para o engajamento dos atores sociais em um processo participativo de planejamento. Por meio de discussões e debates foram levantadas as discordâncias e convergências e esclarecidas as dúvidas dos participantes em relação ao plano de ação já desenhado até esse momento. O seminário de avaliação foi realizado em 02 de abril de 2014, no auditório da Faculdade Pitágoras e contou com a presença de 140 pessoas.



Figura 13 – Seminário de avaliação em Guarapari





1.3.3 SEMINÁRIO DE CONSOLIDAÇÃO

O seminário de consolidação foi promovido com a participação de entidades representativas da sociedade civil e de gestores públicos municipais. Na ocasião, foi apresentado um resumo dos resultados obtidos nas atividades de diagnóstico, análise e avaliação de propostas de projetos e de ações de readequações urbanísticas visando a melhoria da mobilidade urbana de Guarapari. O seminário de consolidação foi realizado em 07 de agosto de 2014, no auditório da Faculdade Pitágoras e contou com a presença de 26 pessoas.

Ao realizar o seminário, buscou-se dar um retorno aos participantes dos dois eventos realizados em meses anteriores - a oficina temática e o seminário de avaliação. De modo análogo ao realizado nos seminários de avaliação, através de discussões e debates, foram levantadas as discordâncias e convergências e esclarecidas as dúvidas dos participantes em relação ao plano de ação de mobilidade urbana desenhado até aquele momento.



Figura 14 – Seminário de consolidação em Guarapari



2. REDES DE CIRCULAÇÃO





2. REDES DE CIRCULAÇÃO

A abordagem tradicional da engenharia de tráfego que moldou as cidades ao longo do século 20 em torno do automóvel fundamentava-se em melhorar a fluidez. Essa visão hoje ultrapassada vem dando lugar a outros princípios, que buscam planejar e gerir as redes de circulação conciliando as funções de circulação, acessibilidade e vivência urbana de forma a equilibrar a busca de desempenho no transporte com a construção de cidades mais amigáveis, seguras e atrativas.

Essa mudança de paradigma esbarra em uma série de dificuldades e gera alguns desafios. As cidades cresceram e se conformaram a partir de processos de urbanização e ocupação do território que resultaram em redes viárias que muitas vezes não satisfazem os requisitos de capacidade, segurança e ocupação do entorno considerados atualmente como desejáveis ou recomendáveis.

Além das barreiras e condicionantes naturais (topográficos, hidrográficos, etc.), o próprio ambiente construído contribui para criar restrições para a conformação de redes de circulação adequadas. Dessa forma, ao planejar essas redes é preciso não somente definir critérios e diretrizes gerais desejáveis para as vias de circulação (calçadas, ciclovias, ruas, avenidas) e projetar a

rede futura consistentemente com esses padrões, mas também formular soluções para reorganizar o espaço urbano e o viário existente, com todas as suas restrições, para fazer um uso e alcançar uma distribuição do espaço disponível de forma a assegurar as melhores condições possíveis para a circulação e acesso de todos os modos e contribuir para espaços públicos e de convivência satisfatórios.

Essas mudanças em geral interferem na distribuição atual dos espaços de circulação. O sistema viário é o espaço público por onde as pessoas circulam, tanto a pé ou por meio de algum veículo (motorizado ou não), para realizar suas atividades. O espaço viário disponível é um recurso limitado – muitas vezes escasso – que está sujeito à disputa entre os diferentes usuários.

E, tal como afirmado anteriormente, essa disputa historicamente privilegiou o automóvel, com inúmeros exemplos cotidianos: calçadas estreitas, com desníveis e descontinuidades; pouca ou nenhuma prioridade para cruzamento dos modos mais vulneráveis: pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, ou mesmo ciclistas; permissão quase indiscriminada do uso da via pública para estacionamento; poucas ou nenhuma

medida de priorização para meios de transporte coletivo (mais eficientes para a cidade como um todo). Nesse sentido, o poder público é quem tem o poder de mediar essa disputa para promover um uso equitativo e equilibrado do espaço e dar condições adequadas de circulação aos modos mais vulneráveis nesse conflito.

Adicionalmente, as redes de circulação do Município de Guarapari sofrem de restrições devido a interferências de rodovias na área urbana e barreiras geográficas, como o canal, que dificultam a conexão entre regiões da cidade e pela rede viária construída em função dessas restrições com ruas estreitas e com poucas vias alternativas para ligar os diversos bairros e regiões. Todos os meios de transporte sofrem portanto as consequências dessa situação.

O pedestre, no entanto, é quem mais se viu prejudicado nessa disputa, pois as calçadas foram sacrificadas para dar lugar às pistas de rolamento fruto de escolhas feitas historicamente na construção da malha viária do município.

A cidade de Guarapari é organizada por meio de dois núcleos de maior concentração de atividade comercial e de serviços: o centro histórico, ao





lado sul do canal, e outro em Muquiçaba estendendo-se ao longo da Rua Everson de Abreu Sodré e da Rodovia do Sol. O acesso pela região sul aos núcleos comerciais se dá pela Av. Anchieta. A conexão da região noroeste, dos bairros São Gabriel e Fátima (com concentração significativa de população porém menor que os bairros ao leste) aos centros comerciais é realizada pela Av. Gov. Jones dos Santos Neves, com maior capacidade de tráfego devido à sua configuração que ainda mantém características de rodovia. Já a região nordeste, formada por um número importante de bacias de demanda como Setiba, Santa Mônica, Perocão, Boa Vista, Santa Rosa e Praia do Morro, é a mais populosa e se conecta aos centros comerciais por meio da Rodovia do Sol.

Além de cumprir a importante função de eixo arterial de conexão para deslocamentos longitudinais com origem ou destino no centro, a via apresenta alta atividade de comércio e serviços com alta densidade de atração de viagens. Somado a que a seção viária disponível é relativamente limitada para uma via arterial (hoje com uma faixa de circulação por sentido, uma faixa de estacionamento por sentido e calçadas de apenas 1 m de largura em alguns trechos), esse eixo representa um condicionante tanto para o desenvolvi-

mento econômico, comercial do e urbanístico do entorno, quanto para oferecer capacidade viária, principalmente considerando a possibilidade de implantar futuramente esquemas de priorização para o transporte público (faixas prioritárias ou exclusivas ou mesmo corredores segregados para ônibus). A localização do aeroporto impõe, nesse sentido, um limitante adicional à ampliação ou implantação de vias paralelas à Rodovia do Sol em trecho considerável da mesma.

A ponte Governador Jones dos Santos Neves atualmente é a única conexão entre as partes sul e norte do canal, e portanto entre os principais eixos comerciais. Apesar de atualmente não apresentar altos níveis de saturação, é preciso prever que com o crescimento da cidade haverá a necessidade de melhorar a conexão entre ambos lados do canal, e essa questão tem que ser refletida em perspectiva da visão de cidade de longo prazo para Guarapari e em função da estruturação das redes de circulação. Nesse sentido, foi realizada uma análise do projeto de ponte proposto pela Prefeitura, sob os princípios e diretrizes do Plano de Mobilidade, de modo que a rede viária estruture a cidade, fazendo as conexões necessárias e formando uma rede de circulação que atende as necessidades de seus cidadãos.

Os mapas seguintes resumem a situação de carregamento e saturação das vias de acordo com as suas respectivas capacidades e volume de veículos para a rede atual, em 2013 e no horizonte de 15 anos (2028), segundo a previsão de crescimento do município. Um valor de saturação maior do que 1,0 indica que há mais veículos utilizando a via do que ela tem a capacidade de comportar sem comprometer de forma crítica a velocidade de fluxo.



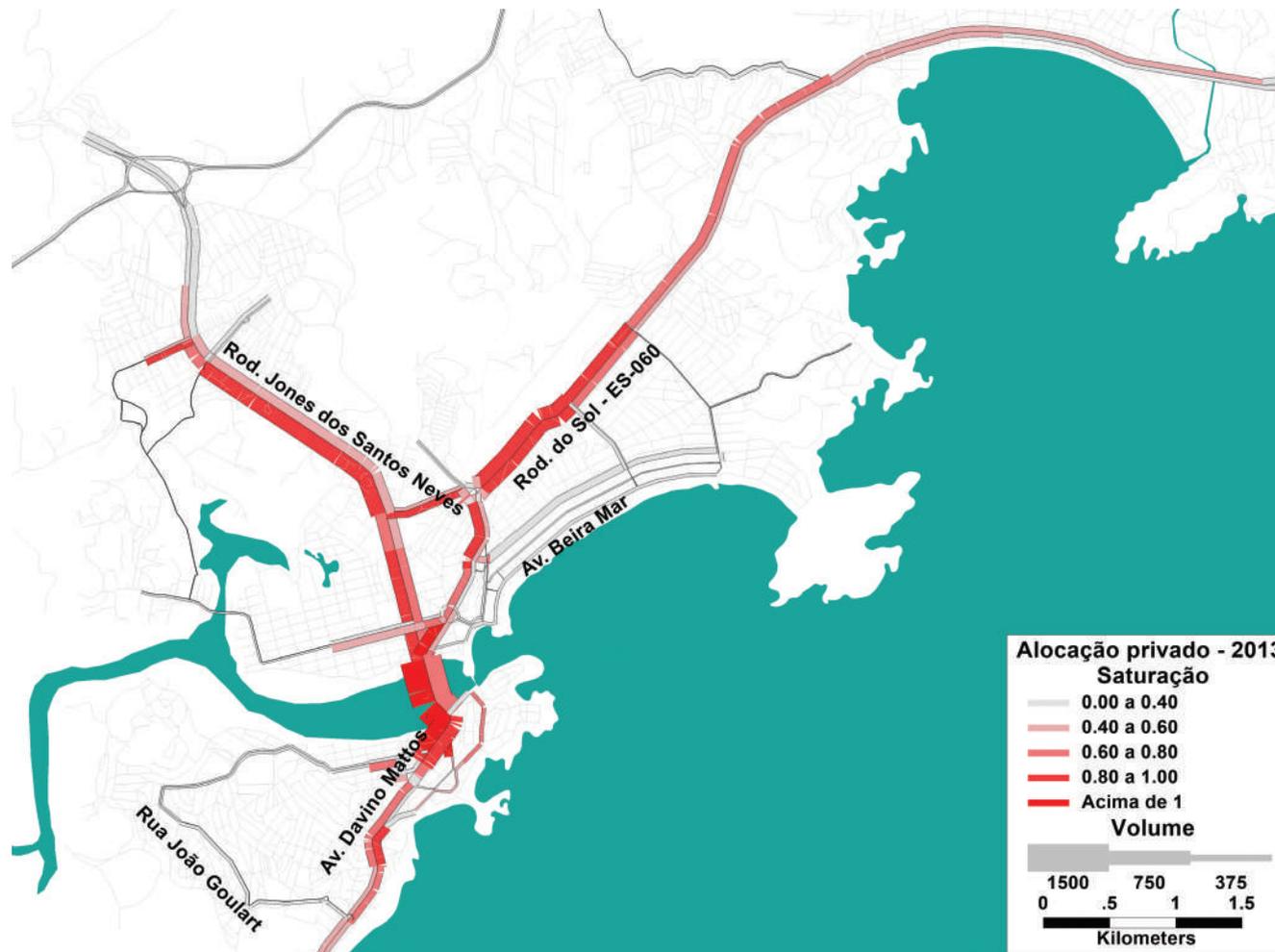


Figura 15: Carregamento e saturação da rede viária de Guarapari no cenário base (2013)
(Fonte: Análise Logit)





Figura 16: Carregamento e saturação da rede viária de Guarapari em 2013 (Fonte: Análise Logit)



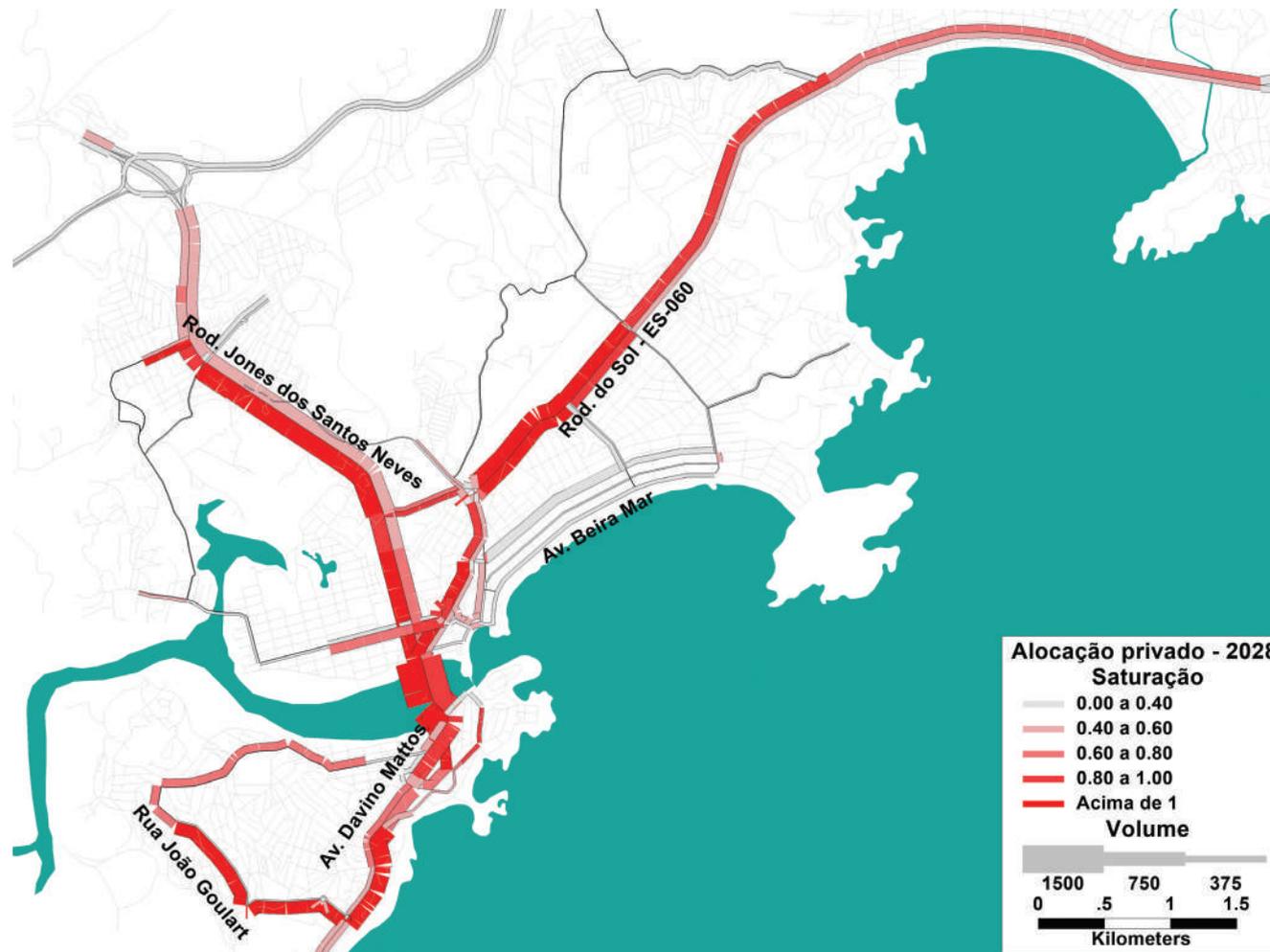


Figura 17: Carregamento e saturação da rede viária de Guarapari em 2028 (Fonte: Análise Logit)



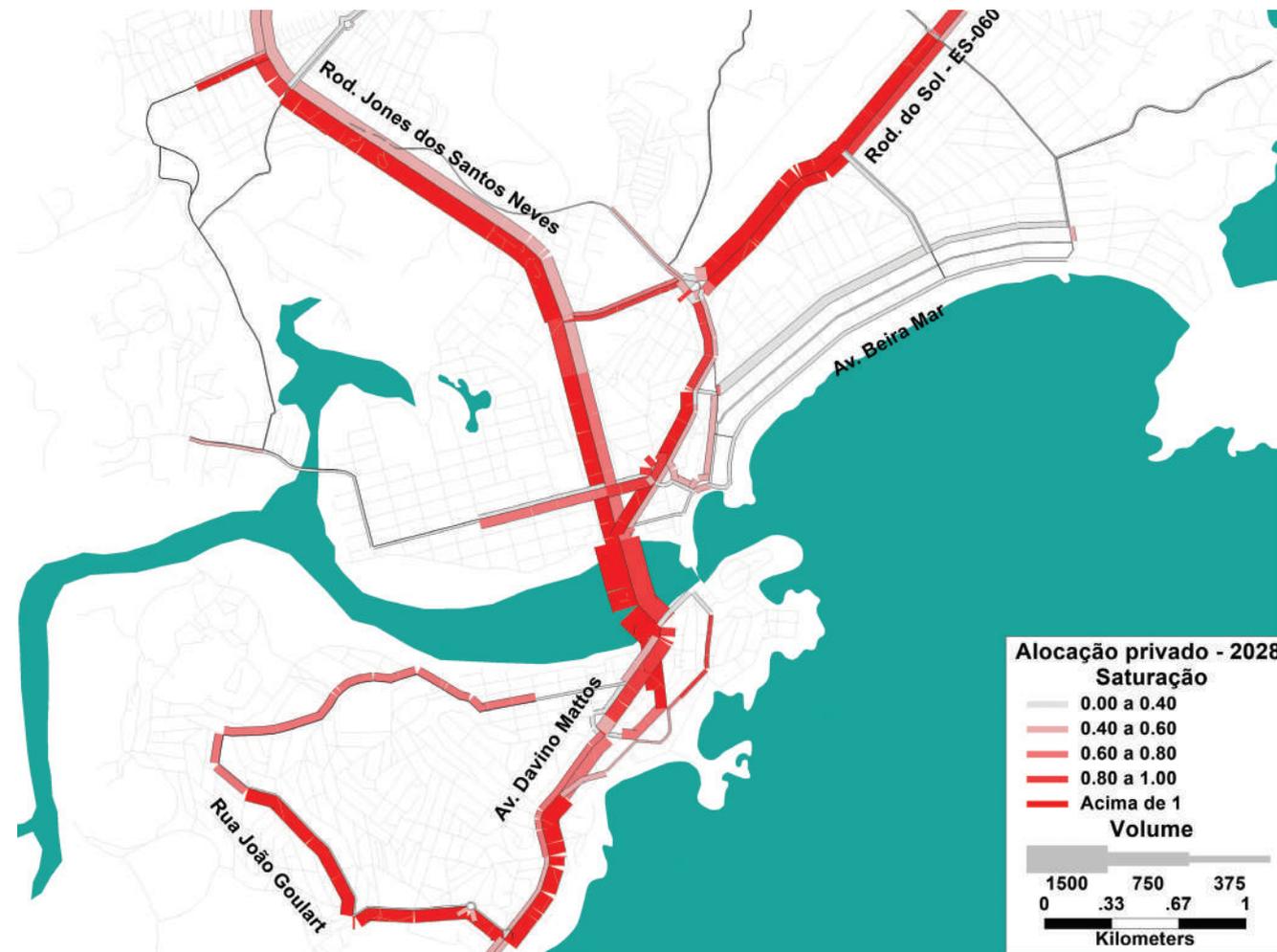


Figura 18: Carregamento e saturação da rede viária de Guarapari em 2028 (Fonte: Análise Logit)





Detalhadamente, no mapa que engloba apenas a região central da cidade na rede atual no ano base (2013), pode-se verificar o que é constatado na prática, ou seja, um grande volume de tráfego principalmente na Ponte, na Av. Governador Jones dos Santos Neves e na Rodovia do Sol, o que gera um elevado nível de saturação e, conseqüentemente, grande congestionamento, como demonstrado na Figura 16 e a previsão de como a situação deve piorar em 2028 se nenhuma medida for tomada a este respeito, na Figura 18.

2.1 REDE VIÁRIA

O presente tópico é dividido em três partes e tem o enfoque na rede viária de Guarapari. A primeira trata dos aspectos relativos à rede viária geral, trazendo diretrizes para classificação funcional e tratamento da rede existente. A segunda traz propostas a serem aplicadas para a reorganização da rede viária atual. A terceira parte apresenta propostas para a rede viária futura, de maneira a estruturar a organização territorial esperada em função do crescimento do município e atender as demandas futuras.

2.1.1 CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL

A função de “circulação” está associada a viagem propriamente, que decorre desde a origem até o destino e que nível de serviço oferecido depende das condições físicas e de fluxo. A outra função da rede viária é o “acesso” aos espaços urbanos adjacentes que ocorre no início e final da viagem, e onde a qualidade de serviço se dá pelas condições oferecidas para uma circulação segura, com baixa velocidade. Em especial as viagens por modos não motorizados necessitam de um ambiente seguro, com baixas velocidades. Portanto, as funções de circulação e acessibilidade tem exigências contrárias para oferecerem bom nível de serviço. O gráfico apresentado na Figura 19 mostra como as funções das vias variam de acordo com a classificação funcional.

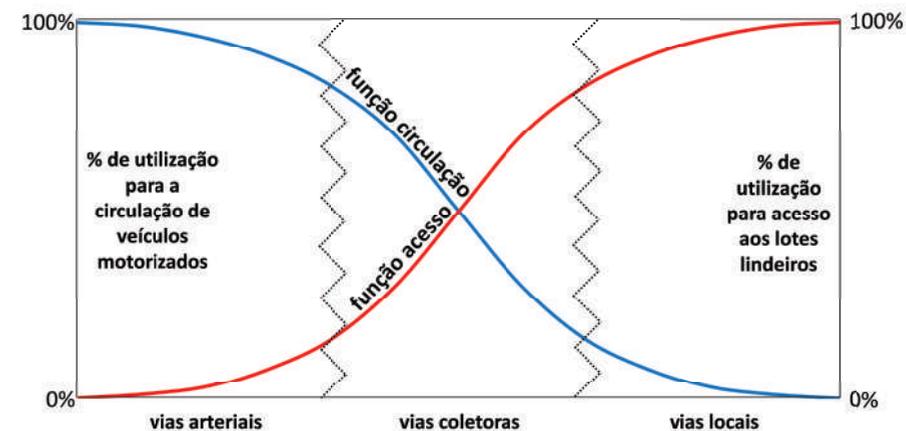


Figura 19: Pesos relativos das funções circulação e acesso em função da tipologia das vias
Fonte: Manual de Planejamento das Acessibilidades e da Gestão Viária, CCDRN, Portugal



A rede viária deve portanto ser planejada e gerida com base nas funções das ruas e avenidas que a compõem de forma a oferecer tanto opções de circulação, para conectar as diversas regiões da cidade, quanto de acesso, para garantir um ambiente urbano com condições adequadas de convivência, segurança e funcionalidade para todos os tipos de usuários.

2.1.1.1 CRITÉRIOS GERAIS PARA HIERARQUIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

A definição da hierarquia viária deve levar em consideração não somente a função que cada via cumpre atualmente para a realização dos deslocamentos, mas o papel de interconexão que possa vir a cumprir no futuro devido à expansão da cidade, ao crescimento da demanda e a eventuais mudanças na organização da malha, seja para a circulação do tráfego misto ou ao priorizar parte da seção para alguns modos especificamente, como por exemplo faixas exclusivas para transporte público, ciclovias ou ampliação de calçadas. A dimensão das vias e a distribuição entre os usos (circulação de pedestres, ciclistas, veículos particulares ou de transporte público) devem ser definidas de acordo com a função que cumpre

nas redes de circulação e de acordo com o meio urbano em que estão inseridas, isto é, tipo de ocupação, uso do solo, atividades desenvolvidas no entorno. Vários aspectos tais como fluxo de tráfego, tipos de veículos, velocidade de operação, necessidade de vagas de estacionamento, intensidade do fluxo de pedestres e tipo de ocupação dos terrenos lindeiros devem ser levados em consideração.

As **vias arteriais** são vias urbanas estruturais de maior capacidade, em relação às coletoras e locais, que possibilitam a ligação entre diferentes regiões da cidade. Devem ter prioridade de fluxo sobre as outras vias urbanas aqui definidas por se tratarem de vias de hierarquia superior. Devem possuir seção transversal tal que comporte preferencialmente:

- Duas faixas de rolamento por sentido;
- Calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em ambos os lados da via;
- Travessias de pedestres em nível devidamente sinalizadas e semaforizadas e
- Possibilidade de implantação de ciclovias bidirecional segregada e faixas exclusivas para o transporte coletivo.

É recomendável que as vias arteriais de mão única permitam o estacionamento, caso seja consi-

derado essencial, em apenas um dos lados para não prejudicar a fluidez da corrente de tráfego, e que esteja preferencialmente do lado direito por questões de visibilidade dos motoristas. Caso alguma via existente não possua atualmente essas características, mas seja classificada como tal devido à função que deve cumprir na rede viária, verificar item 2.1.1.2.

As **vias coletoras** têm como função coletar e distribuir o tráfego entre os bairros da cidade e as vias arteriais, ou entre bairros ou regiões contíguas. Devem possuir seção transversal tal que comporte desejavelmente:

- Duas faixas de rolamento por sentido;
- Calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em ambos os lados da via;
- Travessias de pedestres devidamente sinalizadas, ciclovias ou ciclofaixas em pelo menos um dos lados da via;
- Possibilidade de implantação de faixas preferenciais para o transporte coletivo.

É recomendável que as vias coletoras permitam o estacionamento, caso seja essencial, apenas do lado direito quando não resultar em conflito com as demais infraestruturas existentes. Caso alguma via existente não possua atualmente essas características mas seja classificada como tal



devido à função que deve cumprir na rede viária, verificar item 2.1.1.2.

As **vias locais** são aquelas que distribuem o tráfego internamente aos bairros e se destinam ao acesso local. Podem operar com sentido duplo de direção para facilitar o acesso dos moradores, uma vez que o tráfego é bastante reduzido e constituído predominantemente de automóveis com velocidades baixas. Devem possuir calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em pelo menos um dos lados da via e travessias de pedestres em nível devidamente sinalizadas. Para aumentar ainda mais a segurança viária. Orienta-se a utilização de lombofaixas (elemento construído na via cuja função é reduzir pontualmente a velocidade dos veículos sobre o qual pinta-se uma faixa de pedestres) ou outras medidas de *traffic calming* em vias com maior circulação de pedestres, em áreas próximas de escolas e/ou como barreira ao tráfego de passagem. Sugere-se a implantação de ciclofaixa em pelo menos um dos dois lados da via ou sinalização de ciclorrota nas vias selecionadas no plano cicloviário. Em geral, não há motivo para proibir estacionamento dos dois lados da via salvo nos casos em que essa situação resultar em conflito com as demais infraestruturas existentes.

2.1.1.2 TRATAMENTO DE VIAS ESTRUTURAIIS COM RESTRIÇÕES FÍSICAS

Observa-se que, no caso do viário existente, esses requisitos para assegurar condições ideais estão condicionados às suas características geométricas e do espaço viário disponível em função da infraestrutura urbana instalada e das edificações. Há situações com necessidade de conexão entre diferentes zonas de uma área urbana onde o espaço disponível para vias de circulação está condicionado de tal forma que não é possível ter vias arteriais ou coletoras

com mais de uma faixa por sentido, por exemplo. Há casos, portanto, onde bairros ou regiões inteiras da cidade dependem de um número reduzido de vias com esse tipo de restrição que, apesar das limitações físicas, na prática terminam por cumprir a função de coletoras ou mesmo arteriais para conexão com o restante da área urbana. Essas situações, conseqüentemente, resultam em pior nível de serviço (tanto para pedestres e ciclistas quanto para transporte motorizado) e maior risco de acidentalidade (devido às piores condições de circulação em vias com maior volume de tráfego).

É recomendável nesses casos adotar medidas para mitigar os efeitos negativos (menor nível de serviço e maior risco de acidentalidade). Dentre as soluções possíveis aplicáveis às vias coletoras e arteriais tem-se: a instalação de sinalização de tráfego adequada à priorização da circulação em interseções destas com vias locais (placas de regulamentação, por exemplo), instalação de sinalização adequada à circulação de pedestres com segurança (faixas de pedestres, placas de advertência, etc.), proibição de estacionamento na via pública nos trechos de menor seção transversal para garantir o melhor aproveitamento do espaço disponível para circulação (de pedestres e veículos), ampliação do calçamento onde este for insuficiente para evitar a circulação de pedestres na pista. Nos trechos onde for identificado maior risco para pedestres (interseções ou curvas com visibilidade reduzida, presença de obstáculos críticos para pedestres ou outros fatores), podem ser adotadas medidas de *traffic calming* para reduzir a velocidade e melhorar as condições de segurança viária.

Cada caso deverá ser estudado individualmente para que sejam ponderadas suas especificidades e selecionadas as intervenções mais adequadas visando, antes de tudo, a segurança viária de todos, a melhoria da capacidade e nível de serviço das vias para que desempenhem sua função na hierarquização viária e garantam condições de segurança e conforto para circulação de pedestres em vias com seção estreita.



2.1.1.3 PROPOSTA DE CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DA REDE VIÁRIA ATUAL

Essa classificação foi elaborada com base nas disposições oficiais do município e revisada com informações de campo e análises da rede de forma a complementar as conexões dos bairros com as vias estruturantes e entre as diferentes regiões da cidade.

A Figura 20 mostra o mapa geral da área urbana da cidade com a hierarquia proposta para a rede atual.



Figura 20 Mapa geral de hierarquia viária proposta.



A Figura 21 mostra o mapa da hierarquia viária atual proposta com o zoom da região ao norte do canal.



Figura 21: Mapa de hierarquia viária atual proposta – zoom região ao norte do canal





A Figura 22 mostra o mapa da hierarquia viária atual proposta com o zoom da região central e sul.



Figura 22: Mapa de hierarquia viária atual proposta – zoom região central e sul





A Figura 23 mostra o mapa da hierarquia viária atual proposta com zoom da região norte.



Figura 23: Mapa de hierarquia viária atual proposta – zoom região norte





A Figura 24 mostra o mapa da hierarquia viária atual proposta com zoom da região de Meaípe.



Figura 24: Mapa de hierarquia viária atual proposta – zoom região ao norte de Meaípe

A proposta de rede viária contempla um conjunto básico de vias arteriais e coletoras as quais deverão ser complementadas e atualizadas pelo município conforme as necessidades identificadas no dia-a-dia ao administrar a mobilidade da cidade.



**Tabela 3: Lista das vias de classificação arterial**

Vias Arteriais	
Av. Anchieta	R. Antonio Claudio Coutinho
Av. Antonio Rosa Nascimento	R. Carlos Santana
Av. Davino Matos	R. Francisco Vieira Passos
Av. Ewerson De Abreu Sodre	R. Horácio Sant'ana
Av. Gov. Jones Dos Santos Neves	R. José Alcantara Bourguignon
Av. João Ricardo Haddad	Rod. Do Contorno Argilano Dario
Av. Meaype	Rod. Do Contorno Salma Yazeti Haddad
Av. Padre José Anchieta	Rod. Do Sol - ES-060
Es - 060 (Rod. Do Sol)	Rod. Paulo Sergio Borges

Tabela 4: Lista das vias de classificação coletora

Vias Coletoras		
Av. Anchieta	R. Joaquim Da Silva Lima	R. Manoel Severo Simoes
Av. Brasil	R. José Alcantara Bourguignon	R. Dr. Roberto Calmon
Av. Elizario Lourenco Dias	R. Minas Gerais	R. Heitor Lugon
Av. F	R. Padre Anchieta	R. Adolpho Cassoli
Av. Munir Abud	R. Pedro Machado	Lad. Manoel Fernades De Lima
Av. Salvador Peçanha	R. Simplicio Almeida Rodrigues	R. Francisco Furtado
Av. São Paulo	R. Vitor Hugo	R. São Pedro
R. Carlos Santana	Av. Paris	Av. Maria De Lourdes Carvalho Dantas
R. Espírito Santo	Av. Beira Mar	Av. Santa Cruz
R. Eugênio Cardoso Bodart	R. Aristides Caramuru	Av. José Lauro De Andrade
R. Henrique Coutinho	Av. Oceanica	R. Valdir Vieira Da Conceição
R. Itapemirim	Av. Praiana	Av. Nubia Ferreira Alves
R. Jacinto De Almeida	R. Joaquim Augusto De Castro	ES - 060 (Rod. Do Sol)



2.1.1.4 TRECHOS CRÍTICOS PARA CONDICIONAMENTO, READEQUAÇÕES E/OU CONSOLIDAÇÃO

Algumas vias classificadas na proposta como coletoras não tem atualmente características físicas correspondentes a essa classificação, mas por serem a principal, quando não a única, conexão de seu bairro elas cumprem essa função, todos os veículos a utilizam para entrar ou sair do bairro. Como exercem a função de coletora, devem receber tratamentos especiais para adequar a sua seção ao seu uso, apesar das limitações físicas e falta de espaço para alojar fluxo veicular e principalmente pedestres, que ficam em situação mais vulnerável ao juntar o pouco espaço para circulação com volumes de tráfego mais elevados.

As medidas de readequação devem ser formuladas com dois objetivos: prover condições de segurança para a circulação de todos os modos de transporte, principalmente pedestres; e melhorar capacidade e nível de serviço para desempenhar sua função na hierarquização viária, eliminando barreiras que reduzam desnecessariamente o nível de serviço para o tráfego geral.

Medidas de readequação para vias com restrição física e seção viária estreita:

- Instalar sinalização de tráfego adequada para priorização da circulação em interseções com vias locais (placas de regulamentação de Pare e Dê Preferência, etc.);
- Instalar sinalização adequada para circulação de pedestres com segurança (faixas de pedestres, placas de advertência, etc.);
- Proibir estacionamento na via pública nos trechos com menor largura de via para garantir o melhor aproveitamento do espaço disponível para circulação do tráfego e de pedestres;
- Ampliar calçadas onde for insuficiente para evitar circulação de pedestres na pista;

- Desenvolver soluções de tratamento de interseções críticas.

Por outro lado, nas áreas em expansão e consolidação urbana, onde ainda há disponibilidade de espaço para garantir condições adequadas de circulação nas vias de acesso, é fundamental assegurar a implantação das mesmas seguindo os critérios descritos acima. Essas diretrizes devem ser aplicadas não somente no planejamento viário mas também nas propostas de parcelamento e novos conjuntos habitacionais durante o processo de revisão e aprovação por parte do poder público. A proposta de criação de um Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão deverá servir de apoio para a orientação técnica aos proponentes, com base na “política de orientação técnica e aprovação para novos loteamentos”, também proposta no Plano de Mobilidade.

Foi identificado um conjunto de vias onde recomenda-se a implantação de medidas de readequação. Nas vias que já estão consolidadas ou em fase de consolidação, é necessário tomar medidas para garantir a segurança e conectividade dos moradores. São elas:

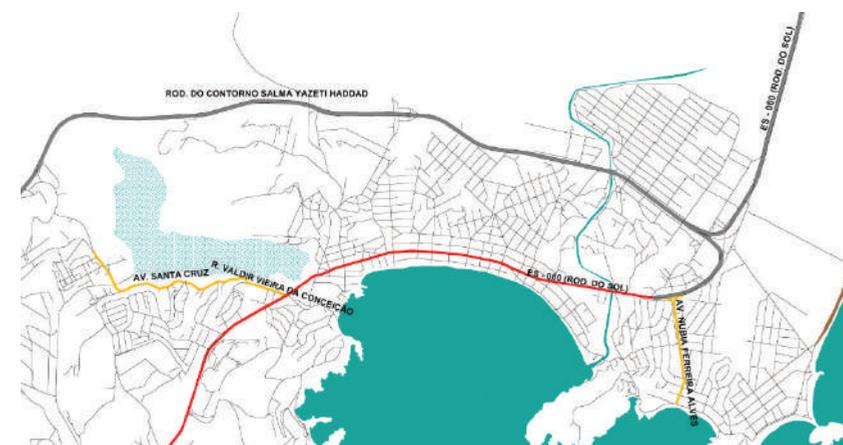


Figura 25: Vias com função de coletora que devem receber adequação



- Avenida Núbia Ferreira Alves no bairro Setiba;
- Av. Santa Cruz no bairro Perocão.

Existe também a necessidade de consolidar as ruas que conformam o eixo que conecta os bairros Kubitschek, Santa Margarida e Olaria com as vias arteriais para completar as viagens de e para qualquer outra região da cidade, em função da barreira geográfica imposta pelo morro que se estende por mais de 1 quilometro fazendo um arco de norte a sul (Figura 26). Futuramente, com a construção da nova ponte prevista pela Prefeitura, deverá ser conformado um eixo arterial para garantir o acesso a essa ponte, o que melhorará a acessibilidade dessa região (ver seção 2.1.3).



Figura 26: Vias a serem consolidadas nos bairros Santa Margarida, Kubitschek e Olaria

Transformação de rodovias em avenidas de uso urbano

A consolidação urbana de Guarapari se organizou ao longo de algumas estradas que, a pesar de fazerem parte do perímetro urbano, ainda conservam geometria de rodovia. O principal caso é o da Avenida Jones dos Santos Neves: a configuração viária atual apresenta pistas de rolamento independentes com duas faixas por sentido, acostamento canteiro central cruzamento nas interseções com as vias transversais (unicamente uma interseção nos 3km entre o trevo da rod. do contorno e a Av. do Contorno). Essa configuração representa, em primeiro lugar, um elevado risco de acidentalidade, tanto pela geometria que induz altas velocidades quanto pela falta de cruzamentos, travessias ou semaforização. A geometria de rodovia também é inadequada do ponto de vista urbanístico pois inibe a instalação de estabelecimentos comerciais, de serviço e utilidade pública, além de não oferecer calçadas para a circulação e acesso de pedestres, tornando o lugar não atrativo.

Situação semelhante, porém menos drástica, ocorre na Rodovia do Sol nos trechos ao longo de Meaípe e dos bairros Perocão e Setiba. Recomenda-se portanto implementar gradualmente as adequações para transformar os trechos de rodovias urbanas em vias de uso urbano, com características como: calçadas e meio fio no lugar de acostamento; travessias, cruzamentos e interseções semaforizadas; sinalização e adequação das características geométricas para reduzir a ocorrência de altas velocidades; fomentar a instalação de estabelecimentos de atividades que promovam o aproveitamento dessas vias como corredores de uso misto (comercio, serviços, equipamentos de utilidade pública, etc.).





2.1.2 PROPOSTA PARA REORGANIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

2.1.2.1 IMPLANTAÇÃO DE BINÁRIO EM TRECHO CRÍTICO DA RODOVIA DO SOL

A Rodovia do Sol, no trecho que cruza a Av. Paris até a rotatória da Av. João Ricardo Haddad, representa o principal eixo que conecta as regiões de Setiba, Santa Monica, Perocão e as viagens externas provenientes de Vila Velha, com o centro de Guarapari, Muquiçaba e demais regiões ao sul. Adicionalmente, além de ser a principal opção para as viagens de passagem, é também uma importante via de uso misto (comércio, serviços, etc.) com alta densidade de atração de viagens. No entanto, apesar da sua importância, é uma avenida relativamente estreita para a função que exerce, e essa restrição de seção (uma faixa por sentido) gera não só saturação para o tráfego atualmente mas, o que é mais grave, um gargalo para a cidade a futuro, impedindo a adoção de medidas para priorização do transporte público e melhoria da infraestrutura para pedestres e ciclistas.

Com o objetivo de ampliar sua capacidade, de modo que permita a implementação de medidas de priorização do transporte público, pedestres e ciclistas, propõe-se a reorganização da circulação ao longo do eixo da Rodovia do Sol e da Av. Governador Jones dos Santos Neves.

Uma série de adequações físicas são necessárias para redistribuição da seção viária disponível de forma a dar condições adequadas e seguras de circulação para pedestres e prioridade para o transporte público. A principal ação consiste na criação de um binário da Rodovia do Sol com uma série de ruas paralelas ao longo de toda a extensão entre a Av. Jones dos Santos Neves e o fim

do trecho de urbanização contínua (isto é, até a área não urbanizada entre os bairros Jardim Boa Vista e Perocão). Associado a essa nova configuração, propõe-se um conjunto de intervenções físicas de readequação das seções viárias para a implementação de calçadas adequadas, cicloviárias e, principalmente, uma segunda pista de rolamento que permita, futuramente, a adoção de faixas prioritárias para o transporte público.

Foram estudadas duas alternativas de implantação de um binário no trecho da Rodovia do Sol desde Bela Vista/Santa Rosa até o acesso à ponte. A primeira alternativa consiste na formação do binário formado pela Rodovia do Sol, Rua Everson de Abreu Sodré e Av. Praiana. Apesar das limitações de capacidade e velocidade, devido a alguns trechos de seções reduzidas e giros a 90°, esta opção tenta resolver a questão da saturação da rodovia do sol, sem grandes investimentos com desapropriação. Porém, a conclusão é de muito pouca melhoria na velocidade, tempo de viagem e saturação das vias.

Já a segunda alternativa, de maior custo mas com menos gargalos, consiste em implementar o sentido centro-bairro do binário pelo eixo formado pela Rua Antônio Sobreiro, Av. Ipanema e Av. Dr. Jorge Buery Sobrinho, sendo que para essa alternativa de ligação faz-se necessária a criação de novos segmentos viários hoje inexistentes. Esses trechos de via novos requerem desapropriações para ligar a Rua Antonio Sobreiro com a Av. Ipanema e entre a Av. Ipanema e a Av. Dr. Jorge Buery Sobrinho. As alternativas estão demonstradas a seguir, nas Figura 27 e Figura 28. O estudo detalhado de cada uma delas é apresentado nas seções seguintes.



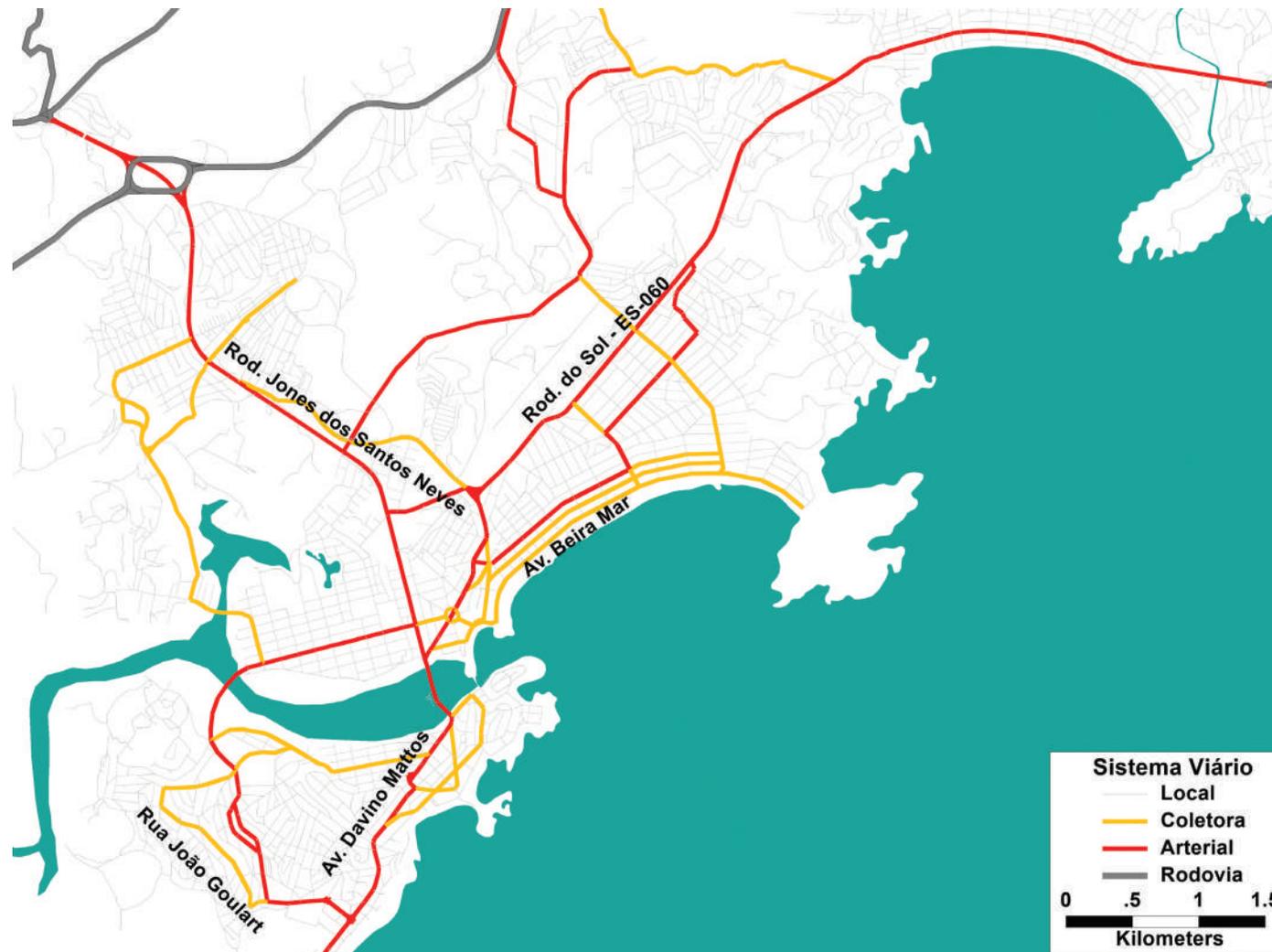


Figura 27: Rede Viária com as propostas da Alternativa 1
(Fonte: Análise Logit)



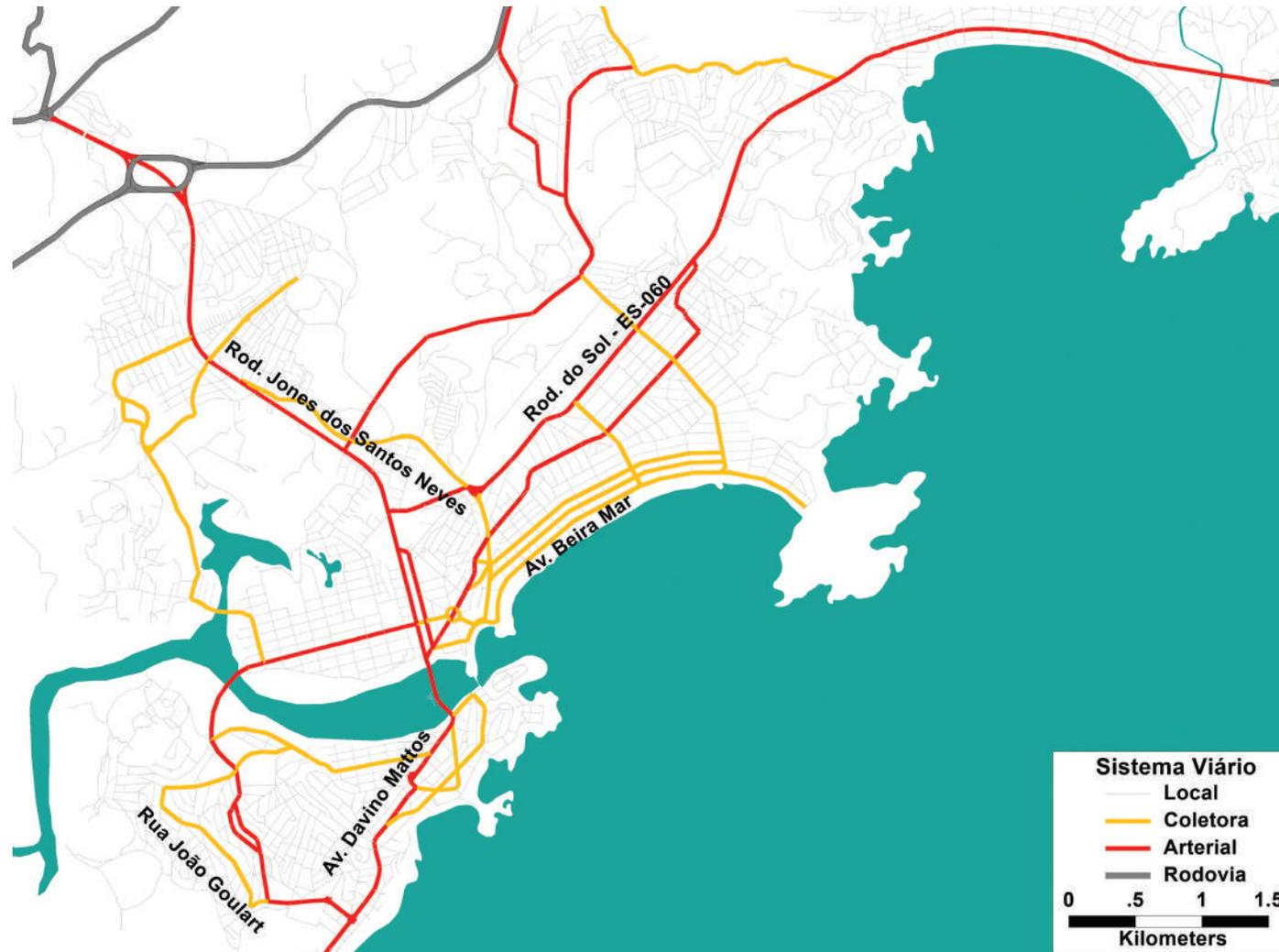


Figura 28: Rede Viária com as propostas da Alternativa 2
(Fonte: Análise Logit)





Apesar de um maior custo inicial, a alternativa 2 configura o binário de modo a permitir implementar, futuramente, faixas prioritárias ou exclusivas para transporte público mantendo uma faixa para o tráfego geral. Esta, por sua vez, representa maior capacidade que a atual ao retirar os ônibus e deixar essa faixa de tráfego geral somente para o transporte privado. Dessa maneira, estrutura o eixo Setiba-Centro também para o transporte público quando se fizer necessário, por meio de faixas exclusivas para ônibus, além de para o transporte privado.

Adicionalmente, os indicadores de desempenho da rede apontam para a alternativa 2 como aquela que apresenta melhores tempos e velocidades no horizonte de 15 anos (2028). Estes dados são apresentados em 2.1.3.2.

Desta maneira, a Alternativa 2 foi selecionada como proposta para o Plano de Mobilidade e é detalhada a seguir.



Figura 29: Reorganização do fluxo e conformação do binário

Para descrever a proposta, são descritas as seções-tipo de cada trecho, apresentadas nas seções a seguir.

Trecho 1

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o transporte público e instalação de paradas/abrigos seguindo o padrão definido para a cidade;
- Implantação de ciclovia, em conformação com o plano de rede cicloviária;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.
- O início do binário da Rodovia do Sol requer a desapropriação de uma

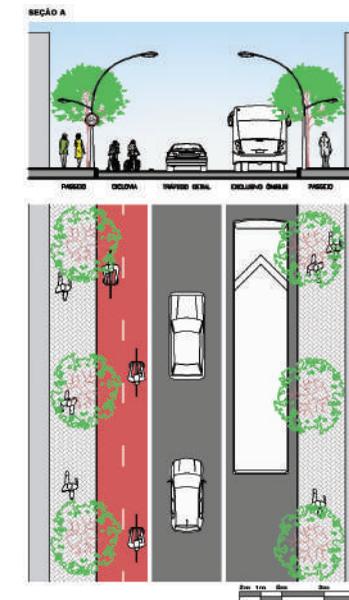


Figura 30: Seção tipo para o trecho 1 (vista sentido leste-oeste)
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)





Figura 31: Trecho inicial do binário no extremo leste, com área de desapropriação

área de aprox. 1400m² que permitirá um entroncamento com inclinação adequada no encontro de ambas vias.

Trecho 2

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o Transporte Público e instalação de paradas/abrigo seguindo o padrão definido para a cidade;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.

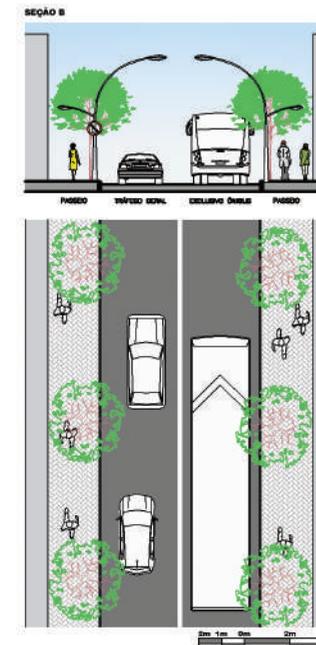


Figura 32: Seção tipo para o trecho 2 (vista sentido oeste-leste)
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)



Requer-se as desapropriações de duas áreas no trecho 2 para assegurar a continuidade do viário, indicadas na Figura 33 com A e B. O trecho A, que conecta as vias Rua Antônio Sobreiro e Avenida Ipanema, atravessa o terreno do antigo kart (Figura 34), onde está previsto a instalação de empreendimentos e por esse motivo é fundamental submeter os projetos à revisão que permita a implementação do presente projeto viário, o qual oferecerá melhor acesso ao lote em questão.

No trecho B existem 3 opções para dar continuação viário a leste da Av. Ipanema – Rua J. Ceruti, Rua Peruíbe e Av. Mar do Norte – cada uma das quais implica em afetação de áreas diferentes de desapropriação, ilustradas na Figura 35.



Figura 33: Localização das desapropriações necessárias para a conformação do trecho 2



Figura 34: Desapropriação do trecho A



Alternativa 1



Alternativa 2



Alternativa 3



Figura 35: Alternativas de desapropriação para o trecho B

Das 3 opções, a alternativa 3, que conecta com a Rua J. Ceruti, é a única que não possui edificações nas áreas de desapropriação, somente superfícies não construídas, fazendo dela a mais viável. As outras duas opções requerem a desafetação de áreas edificadas, sendo que a alternativa 2 corresponde a uma escola, a EPSG Pres. Costa e Silva, fazendo desta a menos viável.

Trecho 3

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o Transporte Público e instalação de paradas/abrigos seguindo o padrão definido para a cidade;
- Implantação de ciclovia, em conformação com o plano de rede cicloviária;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.

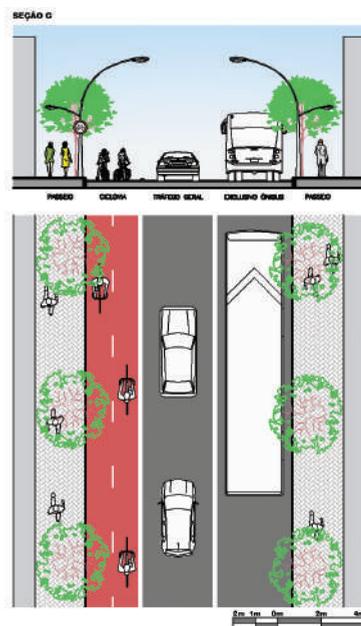


Figura 36: Seção tipo para o trecho 3 (vista sentido leste-oeste)
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)

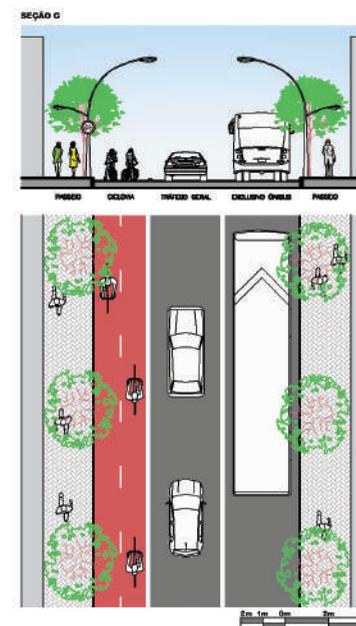


Figura 37: Seção tipo para o trecho 4 (vista sentido oeste-leste)
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)

Trecho 4

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via;
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o Transporte Público e instalação de paradas/abrigos seguindo o padrão definido para a cidade;
- Implantação de ciclovia, em conformação com o plano de rede cicloviária;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.

Trecho 5

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via;
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o Transporte Público e instalação de paradas/abrigos seguindo o padrão definido para a cidade;
- Implantação de ciclovia, em conformação com o plano de rede cicloviária;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.



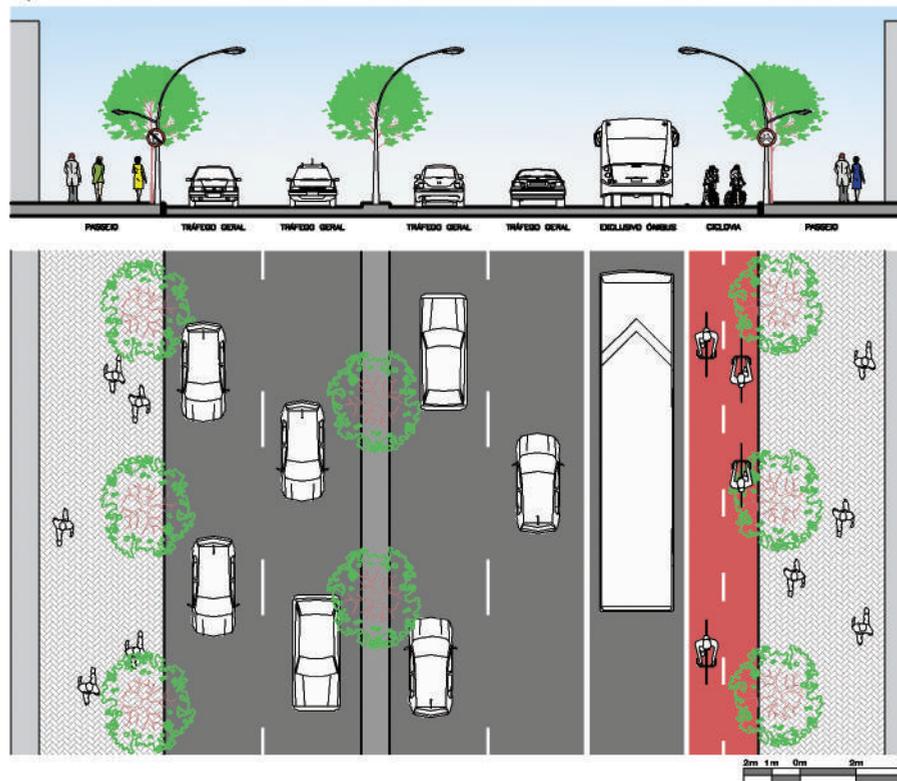


Figura 38: Seção tipo para o trecho 5 (vista sentido norte-sul)
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)



Figura 39: Detalhe do viário de conexão da Rua Santana do Iapó com a Av. Gov. Jones dos Santos Neves





Trecho 6

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via;
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Projeto que permita a implantação gradual de faixas exclusivas ou prioritárias para o Transporte Público e instalação de paradas/abrigos seguindo o padrão definido para a cidade;
- Implantação de ciclovia, em conformação com o plano de rede cicloviária;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.

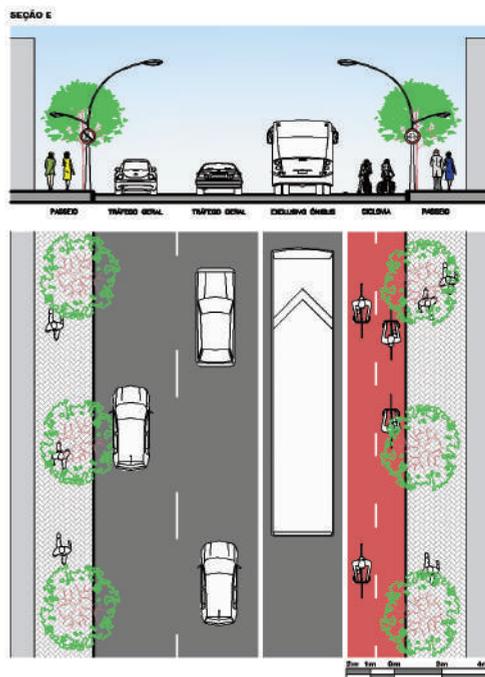


Figura 40: Seção tipo para o trecho 6 (vista sentido norte-sul)
 Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)

Trecho 7

- Eliminação de vagas de estacionamento em via pública em ambos lados da via;
- Ampliação de calçadas/passeios atendendo medidas mínimas para a circulação, livre de obstáculos e mobiliário urbano;
- Tratamento de interseções para reduzir acidentalidade e otimizar o tráfego.

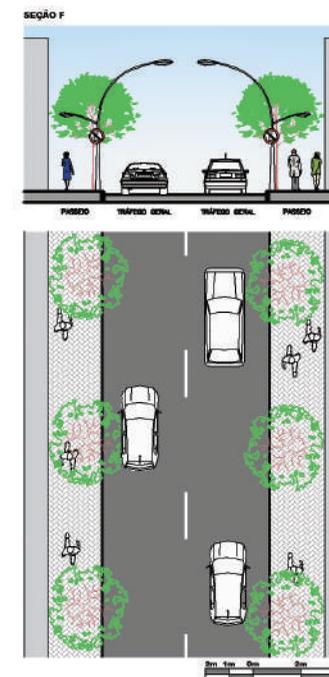


Figura 41: Seção tipo para o trecho 7 (vista sentido sul-norte)
 Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)





Figura 42: Detalhe do viário de conexão da ponte com a Av. Gov. Jones dos Santos Neves e a Rua Everson de Sodrê Abreu

2.1.2.2 TRATAMENTO DE INTERSEÇÕES E ACESSOS CONFLITIVOS

As interseções com vias rápidas ou rodovias urbanas que servem de acesso principal a bairros, distritos ou comunidades devem atender a requisitos de segurança tanto para o transporte motorizado quanto para pedestres. No caso de novos conjuntos habitacionais que tem a rodovia como principal acesso, é importante que a interseção seja segura e permita o acesso com segurança

dos pedestres, por exemplo com passarelas. Nos bairros já consolidados que dependem de acessos a partir de vias rápidas e/ou de elevado volume de tráfego é fundamental adotar medidas compatíveis com a hierarquia dessas vias que assegurem segurança para a entrada e saída de pedestres e veículos aos bairros.

Esses requisitos devem, portanto, ser atendidos tanto pelos novos loteamentos quanto pelos existentes. Dentre os existentes, destacam-se os seguintes trechos que devem ser readequados:



Figura 43: Interseções e acessos sobre a Rodovia Gov. Jones dos Santos Neves

- 1 e 2 – Acessos ao bairro Nossa Senhora de Fátima;
- 3 – Acesso ao bairro Bela Vista;
- 4 – Aceso ao bairro São Gabriel.

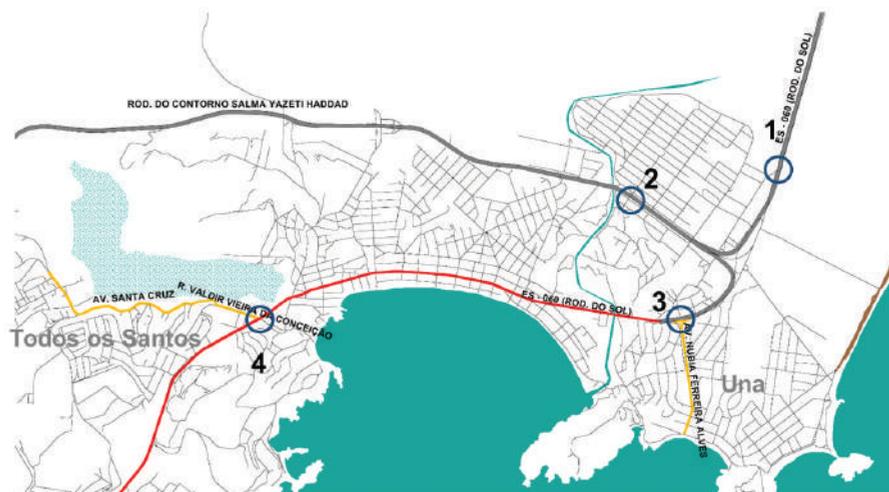


Figura 44: Interseções e acessos sobre a Rodovia do Sol na região norte

- 1 e 2 – Acessos ao novo loteamento;
- 3 – Acesso ao bairro Una;
- 4 – Acesso ao bairro Todos os Santos.



Figura 45: Interseções e acessos sobre a Rodovia do Sol na região de Meaípe

- 1 – Acessos ao bairro Nova Guarapari;
- 2 e 3 – Acesso ao bairro Nova Guarapari;
- 4 – Acesso bairro Balneário Meaípe.



Algumas das medidas necessárias para o tratamento de acessos em rodovias requerem autorização de órgãos federais ou estaduais responsáveis pelas mesmas, ou mesmo requerem que o próprio órgão ou os concessionários executem as medidas. A Prefeitura deve, nesses casos, atuar junto aos órgãos responsáveis para a implantação das devidas soluções, que são de interesse direto dos municípios.

As medidas a adotar dependem das características de cada caso específico. Sempre que possível, deve-se segregar completamente as áreas de circulação e acumulação de pedestres das áreas de tráfego da rodovia. Além da instalação de passarelas para atravessar a rodovia e passeios protegidos e sem descontinuidades, é importante contemplar áreas para instalação de paradas para o transporte coletivo, elemento fundamental para oferecer acesso a esses bairros e comunidades, incluindo tanto baias para os veículos quanto abrigos para os passageiros. A sinalização deve ser clara, visível, eficaz e suficiente. Complementarmente, é preciso adotar medidas para redução de velocidade, principalmente quando a segregação completa e segura não for possível.

Existem numerosos exemplos de boas práticas e referências técnicas nacionais e internacionais de segurança viária para a elaboração de projeto, sendo apresentados aqui a título de exemplo alguns documentos:

- ABNT - NBR 9050 Acessibilidade a edi-

ficações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2004;

- Documentos de boas práticas - EMBARQ:

o Engenharia de Segurança Viária: Transporte sustentável salva vidas (<http://www.embarqbrasil.org/sites/default/files/Manual%20Seguran%C3%A7a%20Viaria.pdf>);

o Segurança Viária em Corredores de Ônibus: Diretrizes para integrar segurança viária ao planejamento, projeto e operação de sistemas BRT, corredores e faixas de ônibus. Nicolae Duduta, Claudia Adriaola-Steil, Carsten Wass, Dario Hidalgo, Luis Antonio Lindau (<http://thecityfixbrasil.com/files/2013/06/manualesegviaria.pdf>);

- Manual de Planeamento das Acessibilidades e Gestão Rodoviária – CCDRN, Portugal:
o Segurança Rodoviária: http://nor-teemrede.ccdr-n.pt/planeamento-regional/informacao-transversal/recursos/mpagv/11SegRodoviaria_AF.pdf;
o Traffic Calming: http://nor-teemrede.ccdr-n.pt/planeamento-regional/informacao-transversal/recursos/mpagv/10Acalmia_AF.pdf;

2.1.3 REDE DE LONGO PRAZO

As áreas de expansão urbana não possuem vias de conexão e portanto deve ser prevista uma expansão do viário estrutural para garantir a devida acessibilidade a essas zonas.

As propostas são feitas em dois níveis de análise:

- Propostas de possíveis traçados de vias arteriais e coletoras onde há condições iniciais para estudar a viabilidade desses traçados;
- Propostas de interconexão desejáveis entre trechos de vias ou entre zonas onde é preciso identificar possíveis traçados e estudar a sua viabilidade para efetivamente implantar essas conexões.

É essencial reiterar que a seção das novas vias propostas deve ser construída de acordo com padrões que atendam às diretrizes propostas no Plano de Mobilidade Urbana, ou seja, deverão ter largura suficiente para abrigar calçadas de largura adequada, espaço para ciclovias e faixas prioritárias de transporte público, além do espaço para o tráfego de automóveis, de acordo com sua hierarquia no sistema viário. Além disso, é preciso garantir que as vias estruturais formem uma rede consistente, sem descontinuidades ou estrangulamentos de seção.





2.1.3.1 EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DE ÁREAS DE EXPANSÃO E CONSOLIDAÇÃO URBANA

A ocupação de áreas não urbanizadas requer que sejam planejadas as redes de circulação para garantir acessibilidade e evitar o surgimento de estrangulamentos e descontinuidades da rede viária.

As principais ligações viárias propostas concentram-se na área de expansão entre a Rodovia de Contorno Salma Y. Haddad, o aeroporto e a Av. Jones dos Santos Neves. Além da extensão da Av. Paris em direção noroeste, conectando-a em “Y” até a Av. Santa Cruz e até a Rod. do Contorno, são propostos eixos coletores paralelos à Rod. do Sol com alternativas conectando à Rod. Jones dos Santos Neves bem como ao entroncamento da Av. João Ricardo Haddad com a Rua Vieira Passos.

É proposta também a implantação de uma coletora conectando o bairro do Camurugi e a área em consolidação com novos assentamentos esperados a sul do bairro São Gabriel com a Av. Jones dos Santos Neves e com a Avenida F. O traçado indicado no mapa corresponde a ruas locais já existentes, porém é recomendável que sejam estudadas alternativas para identificar a melhor opção, seja pela consolidação de vias existentes ou pela criação de novos trechos de via complementares.

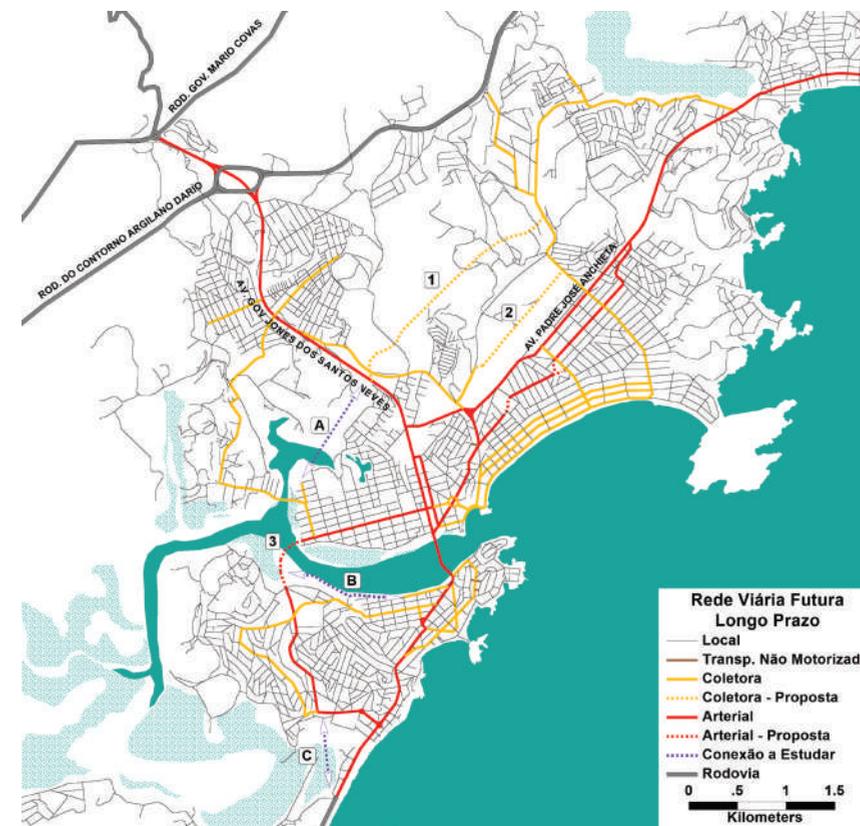


Figura 46: Vias estruturais na área de expansão urbana

- 1 e 2 são eixos estruturantes na área de expansão, indicada como ZEIU - Zona Especial de Intervenção Urbanística no Plano Diretor Municipal, adotando traçado a partir de proposta da Prefeitura;
- 3 - Nova ponte de conexão das regiões sul e norte sobre o canal (tratada no item 2.1.3.2), com base em proposta da Prefeitura do Decreto N°304/2012 que declara um conjunto de áreas de utilidade público para esse fim.



Os novos eixos estruturadores da área de expansão devem ser objeto de estudos detalhados para definir o traçado em função dos condicionantes geográficos, topográficos, hidrológicos, das restrições ambientais e de ocupação do solo estabelecidos no PDM e de eventuais restrições derivadas da organização fundiária.

A construção de uma nova ponte no local indicado pela Prefeitura irá requerer a criação de eixos arteriais que deem acesso à ponte em ambos lados, sul e norte. Esses eixos poderão corresponder à consolidação de vias locais ou rurais existentes e/ou pela implementação de novas vias arteriais, em particular na região sul (item 2.1.3.2)



Figura 47: Novas vias arteriais na região sul

2.1.3.2 INTERLIGAÇÃO ENTRE PORÇÕES NORTE E SUL DA CIDADE

A área ao norte do canal concentra uma parcela muito significativa da população e também uma concentração importante de atividades comerciais, gerando uma alta demanda de viagens entre ambas margens. A ponte Governador Jones dos Santos Neves é atualmente a única conexão com o lado sul do canal, onde é localizado o centro comercial e histórico de Guarapari.

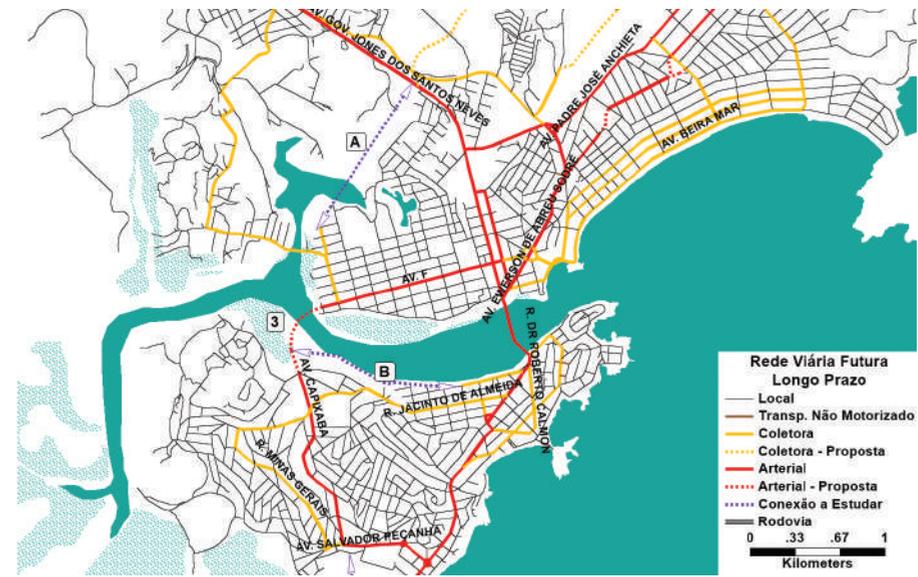


Figura 48: Acessos viários para a nova ponte



A interligação entre as porções norte e sul da cidade, separados pelo canal, não deve ser pensada unicamente como um problema de definir a localização de uma nova ponte. A interligação deve ser abordada considerando aspectos mais abrangentes, tanto referentes ao planejamento da mobilidade quanto ao próprio planejamento urbano e o uso do solo. Por um lado, a localização de uma nova ponte dentro do perímetro urbano deve ser avaliada como parte da rede como um todo, de forma a melhorar a conectividade da rede e a acessibilidade das diversas áreas afetadas. Por outro lado essa nova ligação entre ambas margens tem impacto no uso do solo por ser um vetor de desenvolvimento e mudança no tipo e nível de ocupação do entorno e das áreas que ganharem maior acessibilidade. Portanto, a construção de uma nova ponte na área previamente selecionada no Decreto 304/2014 requer um conjunto de ações para o adequado detalhamento da solução que seja compatível com o planejamento da rede. Por um lado é preciso desenvolver os estudos para definir com precisão a posição e geometria da ponte. Do ponto de vista do planejamento viário, os acessos norte e sul devem assegurar a devida conectividade com o restante da rede. Para tanto, com base no traçado preliminar da ponte definido junto à Prefeitura, propõe-se a conformação de um eixo arterial no lado sul como indicado na Figura 48 e a consolidação da Av. F no lado norte:

- Acesso norte: Consolidação da Av. F como eixo arterial, com proibição e controle rigoroso do estacionamento em via pública, adequação de calçadas, mobiliário urbano e iluminação e abrigos e baias para o transporte público. A interseção da Av. Jones dos Santos Neves com a Av. F requer tratamento específico para otimizar os movimentos em função dos volumes de tráfego;
- Foi considerada a alternativa de implementar futuramente um binário da Av. F com a Rua da Marinha para melhorar o acesso à ponte, porém essa opção implica em um enorme impacto urbanístico e social e desapropriações e investimento muito elevados para a reurbanização dessa rua ao longo 1,3km e portanto deverá ser avaliado oportunamente em revisões futuras do Plano de Mobilidade;
- Acesso Sul: Conformação de eixo arterial a partir da consolidação de ruas existentes mas que ainda não possuem ocupação lindeira, garantindo a implantação de uma seção seguindo de forma completa os critérios estabelecidos para essa função na maior parte do trecho do eixo proposto. O trecho sul, que conecta com a Rodovia do Sol, deverá utilizar-se de ruas existentes consolidadas, com as correspondentes adequações necessárias.

Modelagem

Para analisar os impactos gerados pela implantação da segunda ponte e do binário na circulação de Guarapari foram realizados estudos de modelagem para o transporte privado. Estes permitem avaliar os benefícios de tempo de viagem, velocidades e saturação da rede, que em conjunto com os demais aspectos relevantes para a tomada de decisão no planejamento da rede (como a priorização dos diferentes modos de transporte e a integração com desenvolvimento urbano e uso do solo), permitem escolher as ações mais alinhadas com os objetivos definidos.

A partir das matrizes de demanda de viagens obtidas do modelo de demanda, são realizadas rodadas do modelo de alocação de viagens obtendo assim o carregamento e a saturação na rede viária principal para as diferentes alternativas (1 e 2).

Os mapas seguintes resumem a situação de carregamento e saturação das vias de acordo com as suas respectivas capacidades e volume de veículos para a Alternativa 1 e para a Alternativa 2 no horizonte de 15 anos. Um valor de saturação maior do que 1,0 indica que há mais veículos utilizando a via do que ela é capaz de comportar sem comprometer criticamente a velocidade de fluxo.



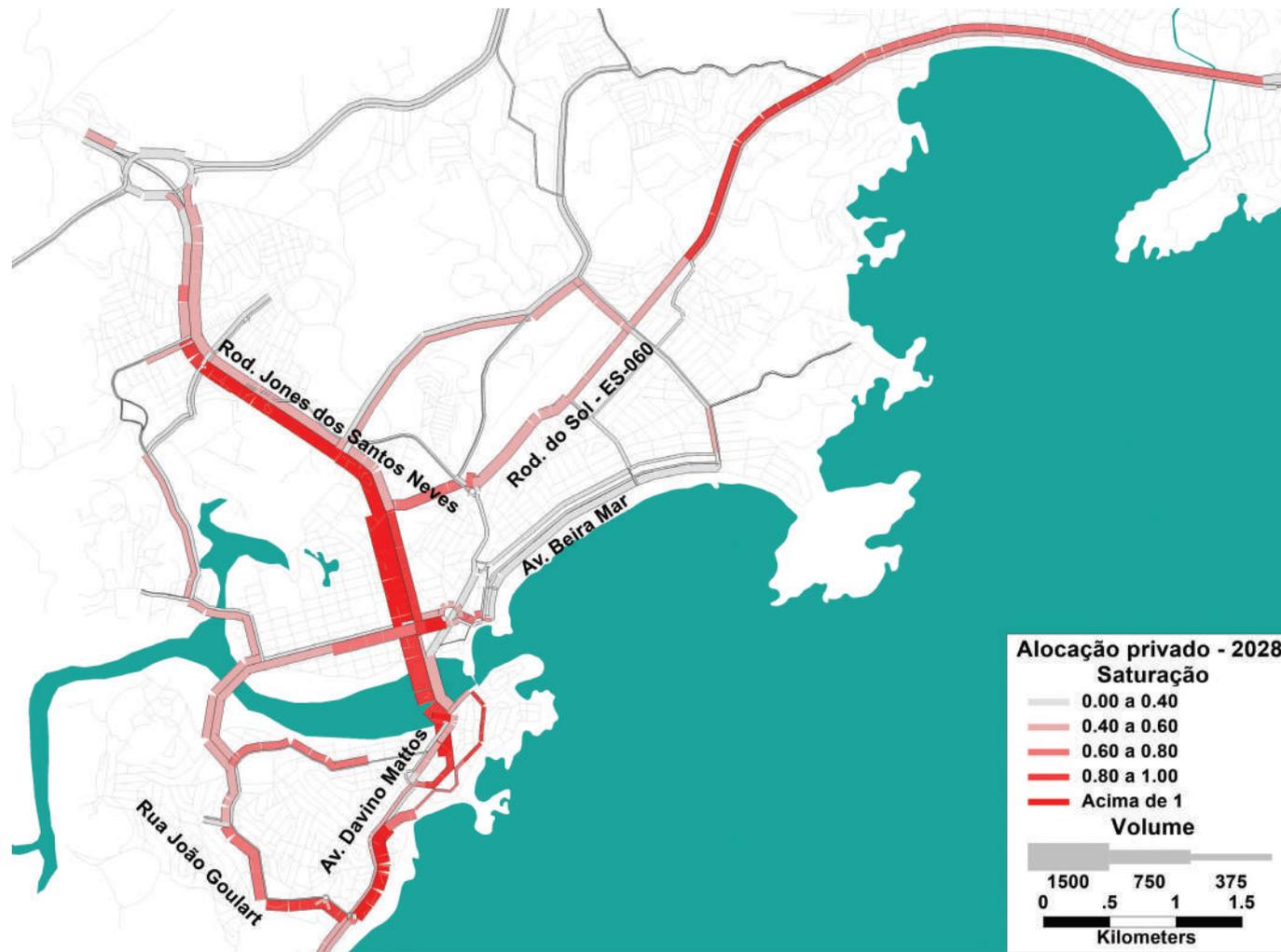


Figura 49: Carregamento e saturação da rede viária proposta da Alternativa 1 de Guarapari em 2028
(Fonte: Análise Logit)

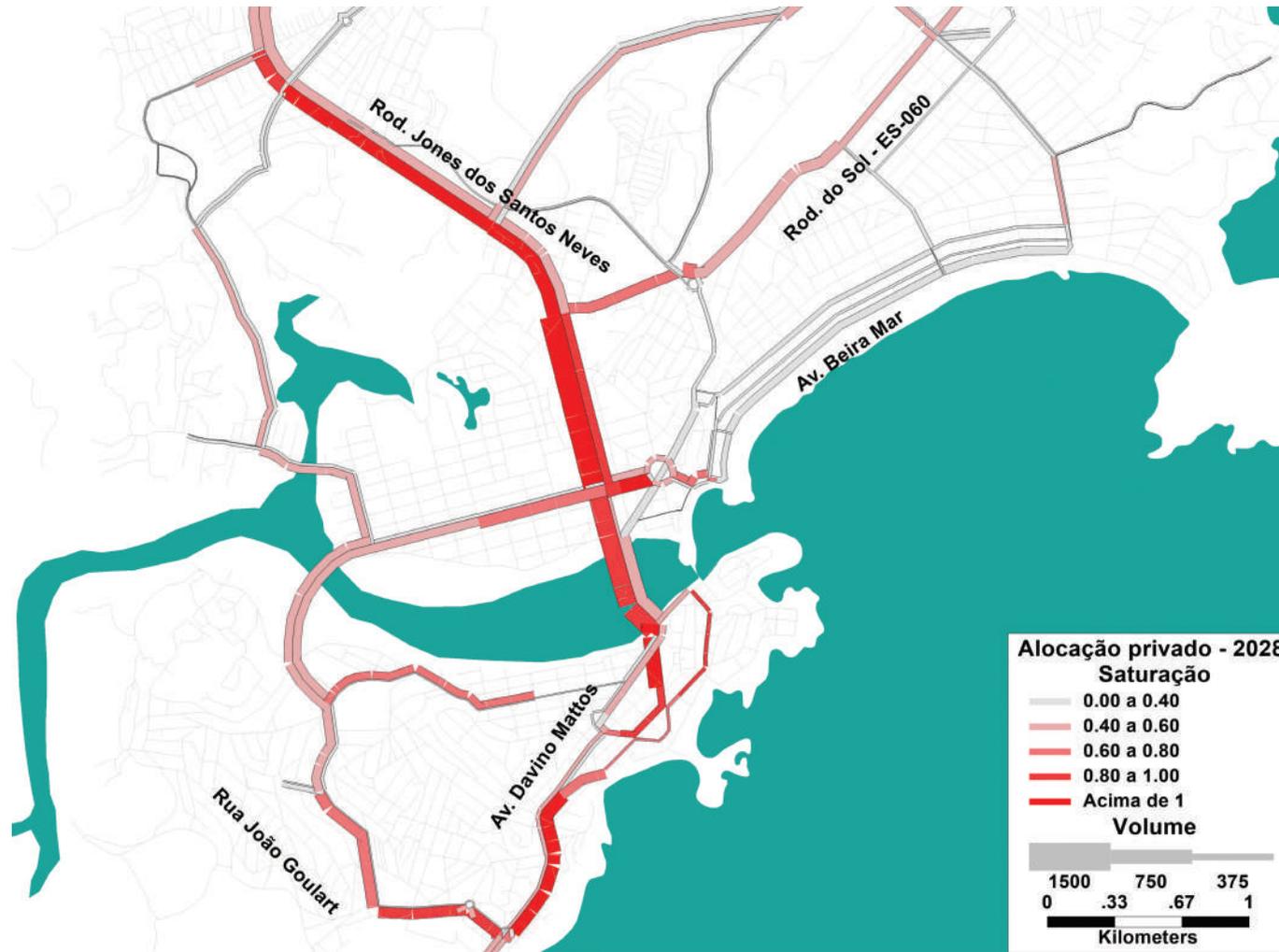


Figura 50: Carregamento e saturação da rede viária proposta na região central da Alternativa 1 de Guarapari em 2028
(Fonte: Análise Logit)



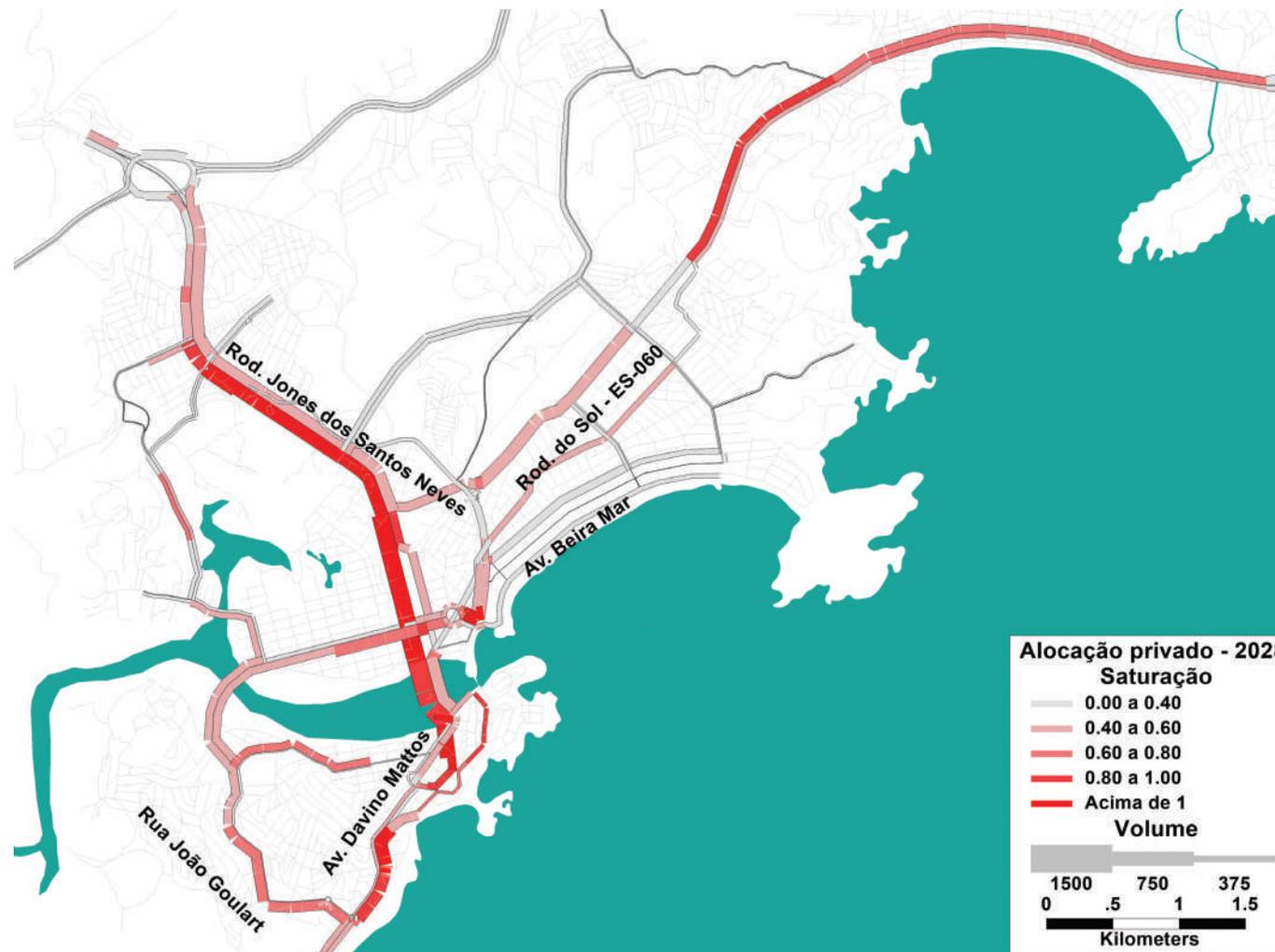


Figura 51: Carregamento e saturação da rede viária proposta da Alternativa 2 de Guarapari em 2028
(Fonte: Análise Logit)



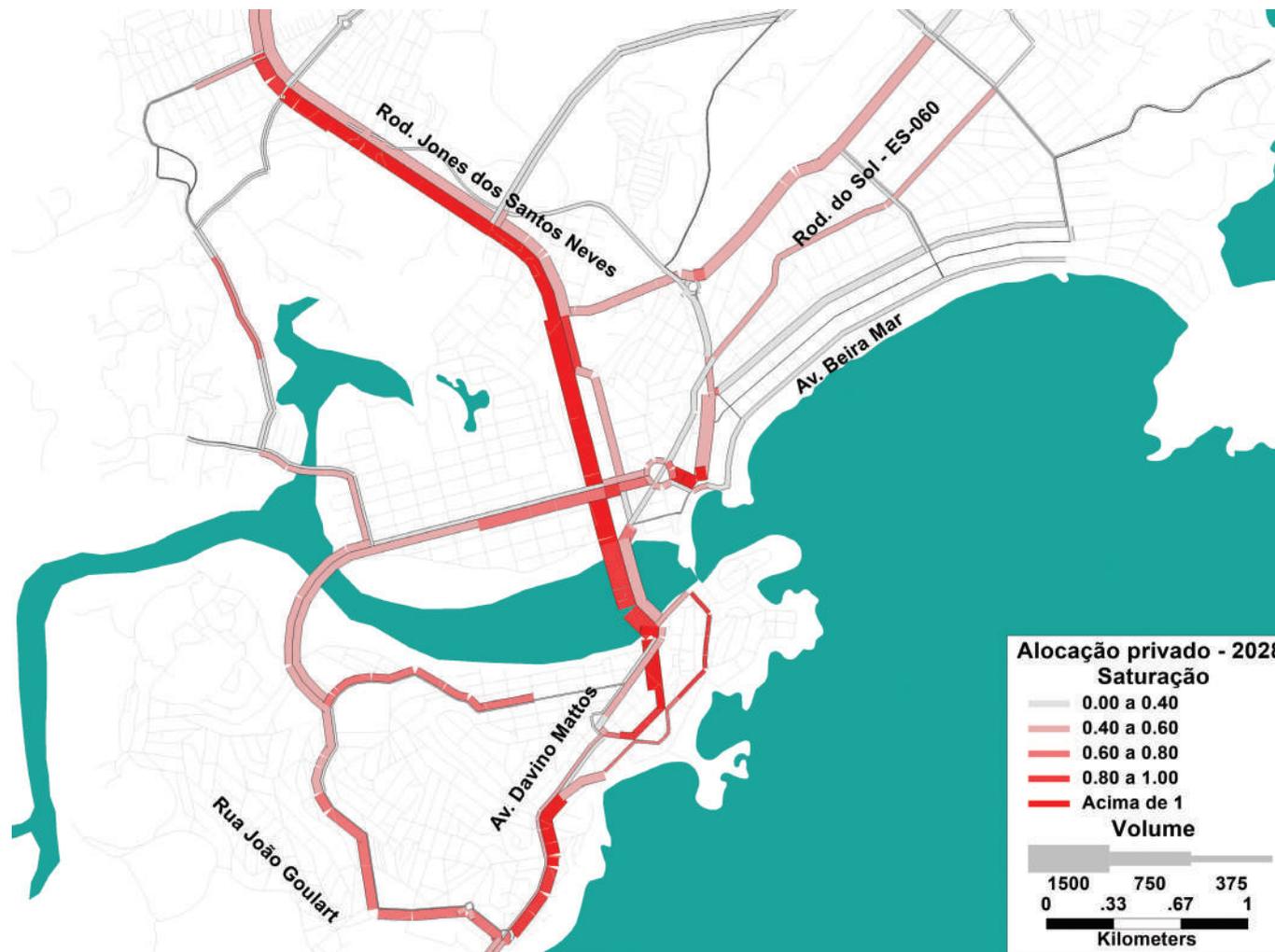


Figura 52: Carregamento e saturação da rede viária proposta na região central da Alternativa 2 de Guarapari em 2028
(Fonte: Análise Logit)



A seguir, são apresentados os principais resultados da aplicação do modelo de demanda e oferta de transporte privado na hora de pico da manhã. Os resultados obtidos são apresentados na forma de indicadores de desempenho da rede. A tabela e as figuras seguintes resumem os indicadores principais de desempenho da oferta física e operativa nos anos horizontes do prognóstico e nos cenários avaliados na hora de pico da manhã.

Tabela 5: Resumo dos indicadores no cenário atual, projeções no prognóstico versus projeções das alternativas propostas para o transporte individual na hora pico manhã (Fonte: Análise Logit)

INDICADORES	CENÁRIO ATUAL	PROGNÓSTICO			ALTERNATIVA 1			ALTERNATIVA 2		
	2013	2018	2023	2028	2018	2023	2028	2018	2023	2028
Tempo Médio de Viagem (min)	9.3	13.5	14.1	14.7	13.7	10.9	11.4	13.2	10.8	11.3
Velocidade Média (km/h)	29.5	25.7	24.8	24.2	26.2	31.2	30.5	27.2	31.5	30.9
Distância Média (km)	4.5	5.8	5.8	5.9	6.0	5.7	5.8	6.0	5.7	5.8
Saturação das vias	0.58	0.66	0.70	0.73	0.57	0.56	0.58	0.53	0.54	0.56

Observa-se na Tabela 5 e com o auxílio dos gráficos da Figura 53 que, com ambas as propostas de intervenções viárias, é nítida a melhora em todos os indicadores apresentados em relação ao prognóstico.

No entanto, a Alternativa 2 apresenta uma melhora acentuada principalmente nos atributos de velocidade e saturação das vias em relação à Alternativa 1.

Nesta alternativa, obtém-se uma redução do tempo de viagem de

aproximadamente 2% e aumento de 6% na velocidade média no curto prazo, apenas com a implementação do binário. Com a construção da ponte, no médio prazo, a redução de tempo melhora 23% e a velocidade média cresce 27%.

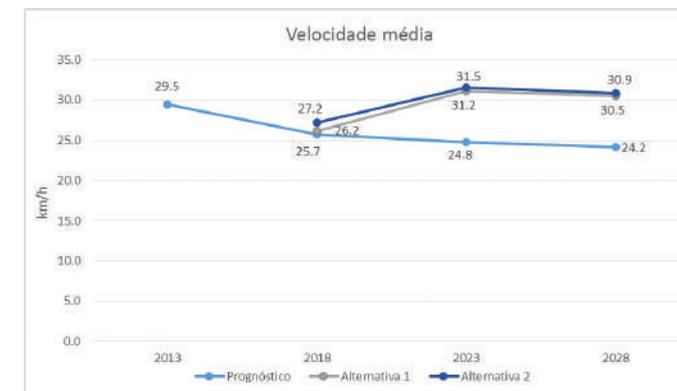


Figura 53: Velocidade média dos automóveis na hora pico manhã (Fonte: Análise Logit)

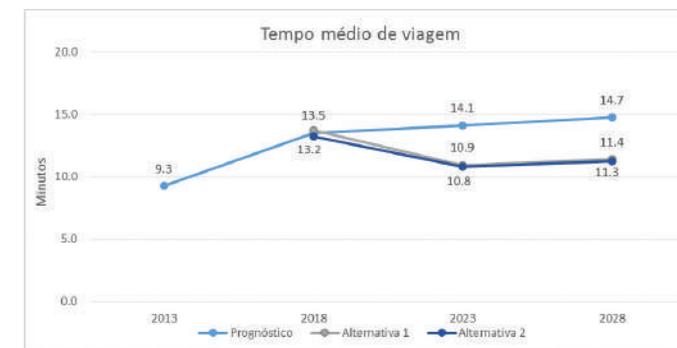


Figura 54: Tempo médio de viagem dos automóveis na hora pico manhã (Fonte: Análise Logit)





Com base nos resultados apresentados na Tabela 5, nos gráficos das Figura 53 e Figura 54 e nos mapas da Figura 49 até a Figura 52, conclui-se que a Alternativa 2 soluciona de maneira mais eficiente a questão da mobilidade em Guarapari, com a geração de maiores benefícios de tempo de viagem e menor saturação da rede, melhorando a conectividade da mesma.

É importante ressaltar também que sem a implantação do binário na Rodovia do Sol será impossível adotar medidas de priorização do transporte público ao longo desse eixo, pois a configuração atual concentra os deslocamentos de atravessamento a uma faixa por sentido nessa única via como conexão arterial. A configuração de binário permitirá a futuro implementar faixas prioritárias ou exclusivas para transporte público mantendo uma faixa para o tráfego geral, que por sua vez representa maior capacidade que a atual ao retirar os ônibus e deixar essas faixas de tráfego geral somente para o transporte privado.

2.1.3.3 CONEXÕES A ESTUDAR

Além das vias coletoras e arteriais propostas descritas anteriormente nos itens 0 e 2.1.3.2, foram identificadas pela Prefeitura algumas possíveis ligações viárias classificadas aqui como “conexões a estudar”. Tais conexões são apresentadas

nesta seção, mas não se constituem enquanto proposta de traçado e sim de indicações de possíveis ligações viárias desejáveis para melhorar a conectividade da rede. Essas propostas devem ser estudadas sob o ponto de vista da sua viabilidade física, urbanística, ambiental e econômica pelo município. Ressalta-se que a implantação do novo viário estrutural deverá estar atrelada às outras diretrizes urbanísticas para que ele se estabeleça de fato como corredor comercial e de uso diverso respeitando as disposições do Plano Diretor.

- Conexão A – que conecta a Av. Gov. Jones dos Santos Neves de forma direta à nova ponte, como alternativa à Av. F;
- Conexão B – que conecta a região central à nova ponte, como complementação ao Projeto de Reurbanização da Orla do Canal de Guarapari;
- Conexão C – que cria um trecho de conexão adicional do eixo de acesso à ponte com a Rodovia do Sol, a sul da rua que atualmente faz essa conexão.



Figura 55: Vias estruturais na área de expansão urbana



2.2 TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Transporte não motorizado é o termo utilizado para caracterizar qualquer forma de transporte movido a energia humana. Trata-se de um modo de transporte inserido no dia-a-dia das pessoas, seja como modo principal, seja como modo complementar, uma vez que o acesso aos modos motorizados sempre é feito por meio de um modo não motorizado.

A presente seção tem como objetivo orientar a prefeitura nas diretrizes de implantação de um sistema de transporte não motorizado, constituído pelo conjunto de fatores e infraestruturas que proporcionam a mobilidade e acessibilidade para pedestres e ciclistas.

É importante destacar que, além da infraestrutura de calçadas para pedestres e vias cicláveis para bicicletas, que garantem conforto, e da configuração da rede, que garante conectividade, outros aspectos também influenciam as escolhas e a qualidade dos deslocamentos não motorizados, tais como atratividade, segurança pública e segurança viária.

Desse modo, a consolidação de uma rede de circulação a pé e de bicicleta envolve também o desenho dos espaços públicos, de forma que estes propiciem áreas de vigilância natural, bem como tratamento adequado à iluminação noturna e sinalização legível, tanto para o pedestres e ciclistas como para os veículos. Adicionalmente, aspectos relativos ao uso do solo lindeiro são também relevantes na medida em que a formação de áreas de uso misto atrai demandas distintas em diferentes períodos do dia, contribuindo para a animação urbana, promovendo atratividade visual, e evitando que determinadas áreas permaneçam desertas durante determinados horários.

Destaca-se também que pedestres e ciclistas possuem similaridades, mas também diferenças, as quais demandam conjuntos diferentes de soluções de infraestrutura para a circulação.

Bicicletas possuem área de abrangência 15 vezes maior que o modo a pé, dado que em uma caminhada de 10 minutos a velocidade média de 5 km/h,

percorre-se uma distância de 0,8 km e em um percurso de bicicleta feito nos mesmos 10 minutos a uma velocidade média de 20 km/h percorre-se uma distância de 3,2 km, conforme ilustra a seguir.

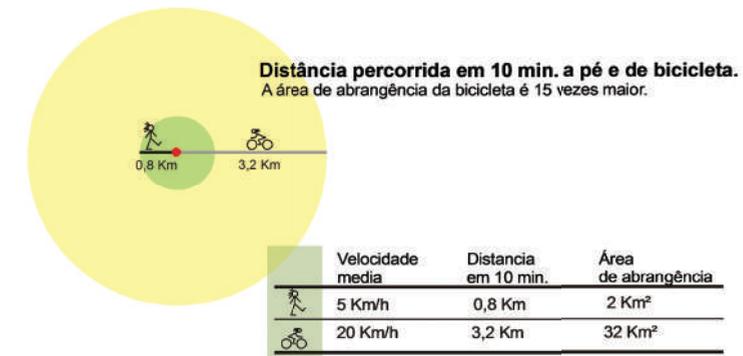


Figura 56 - Distância percorrida em 10 min a pé e de bicicleta
Fonte: Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre

A **Tabela 6** a seguir apresenta as principais similaridades e diferenças entre pedestres e ciclistas.

Tabela 6 - Similaridades e diferenças entre pedestres e ciclistas

SIMILARIDADES	DIFERENÇAS
Menor velocidade que o veículo motorizado	Bicicletas podem atingir velocidades muito mais altas que pedestres
Vulnerabilidade ao clima, poluição sonora, velocidades e volumes de tráfego	Pedestres são o modo mais lento, e podem mudar de direção rapidamente, e parar com frequência
Não necessitam licenciamento	Bicicletas podem utilizar o leito carroçável e seguir as regras de tráfego de veículos motorizado
Incluem amplo espectro de idade e habilidades (podem incluir pessoas com necessidade especiais e não motoristas, como crianças e idosos)	Pedestres demandam infraestrutura segregada

Fonte: Adaptado de LITMAN et al. Pedestrian and Bicycle Planning: A guide to best practices, Victoria Transport Policy Institute, 2014



O presente Plano de Mobilidade visa mostrar os objetivos e o funcionamento da inserção dos modos não motorizados de transporte em todas as políticas públicas de mobilidade e acessibilidade do município, não tendo o propósito de esgotar as possibilidades. Assim, o desenho viário e infraestruturas complementares deverão ser desenvolvidas em projetos básicos e executivos, de acordo com fase de implantação e conforme tipologias selecionadas. Além das propostas aqui apresentadas referentes à infraestrutura, também é considerado um programa de promoção do transporte não motorizado, descrito em detalhe no Plano de Ação (apresentado no relatório de Consolidação dos Trabalho do PMUS), com o objetivo de estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas; aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecer opção de lazer; orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres.

2.2.1 BICICLETAS

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana e para a democratização do uso dos espaços. Esse modo de transporte, entre outros benefícios, reduz o custo de mobilidade das pessoas e contribui para a diminuição da poluição visual, sonora e ambiental.

A bicicleta é um meio bastante eficiente para viagens de curta distância. Em deslocamentos de até 5 km, a bicicleta possui flexibilidade quase igual à de um pedestre, mas com velocidade muito superior. A partir dessa distância a bicicleta perde em eficiência para o transporte motorizado individual e, após 8 km, o transporte público passa a ser mais eficiente na relação tempo vs distância, conforme ilustra a **Figura 57** a seguir.

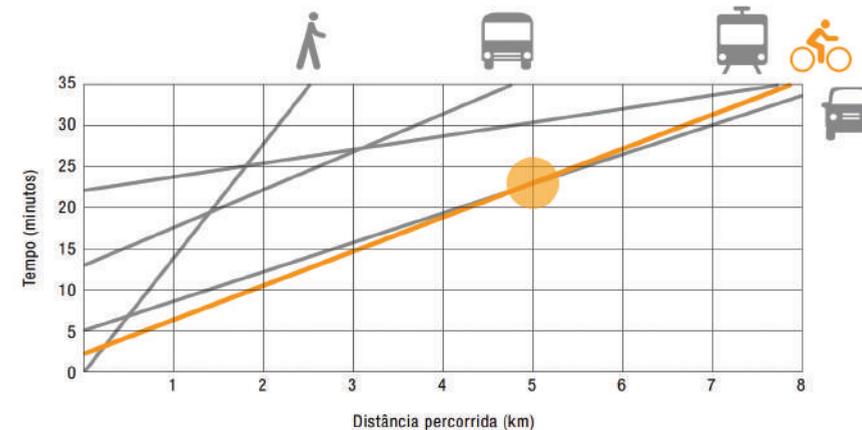


Figura 57 - Deslocamentos porta a porta
 Fonte: Cidades para bicicletas, cidades do futuro, Comissão Europeia, 1999, apud IEMA, A Bicicleta nas cidades.

Postos que em cidades médias as distâncias não são muito acima de 8 km, a bicicleta se apresenta como solução eficiente para deslocamentos diários. Observa-se no entanto, que as informações acima não levam em consideração condições adversas de relevo, as quais exercem papel relevante para o sucesso ou não das iniciativas de estímulo ao câmbio modal.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n 9503/97) considera a bicicleta como veículo, estabelece direitos e deveres para seus usuários e propõe normas de conduta para os motoristas de veículos. Entre os direitos e deveres dos ciclistas, destacase a obrigatoriedade de trafegarem nos bordos das vias e, entre as normas de conduta dos carros, a mais relevante é a de guardarem uma distância mínima de 1,5 m ao ultrapassarem bicicletas.

Aos municípios foi delegada a competência para definir as regras para “planejar, projetar e promover o desenvolvimento” de circulação e segurança



da bicicleta o que deixa claro o papel da municipalidade para inserção da bicicleta como meio de transporte.

Assim, cabe aos municípios desenvolver planos cicloviários para que a bicicleta se torne uma opção de deslocamento para todas as pessoas, indicando onde, quando e como serão implantadas vias cicláveis, com o objetivo de formar diversas conexões em rede possibilitando a circulação de ciclistas por toda a cidade.

Destaca-se no entanto que, embora o plano de circulação cicloviária seja essencial para fundamentar uma política favorável à bicicleta, a criação de outras políticas, tais como campanhas educacionais e de respeito ao ciclista, bem como a criação de espaços dedicados a estacionamento, ou mesmo vestiários nos locais de trabalho, também contribuem para a consolidação da bicicleta como modo de transporte cotidiano.

2.2.1.1 ELEMENTOS

A rede cicloviária é composta pelo sistema viário propriamente dito e as infraestruturas auxiliares, tais como sinalização, estacionamento de bicicletas, entre outros dispositivos que viabilizam a circulação de bicicletas. A seguir são apresentados

os principais elementos que compõe uma rede, bem como os conceitos referentes à inserção no leito carroçável da via às infraestruturas pertinentes para a *ciclabilidade* da via.

Ciclovias

Ciclovias são vias de circulação de bicicletas segregadas fisicamente do restante da via. Esta segregação garante, além da segurança, o menor conflito entre os diferentes meios de transporte e, conseqüentemente, maior conforto. Podem ser uni ou bidirecionais, a depender do espaço que se tenha para implantá-las.



Figura 58 - Exemplos de ciclovias
Fonte: <http://pedalzonasul.blogspot.com.br/>



Ciclofaixas

Ciclofaixas são faixas para circulação exclusiva de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via. Podem possuir separadores e pinturas no solo para a melhor circulação e segurança dos ciclistas.

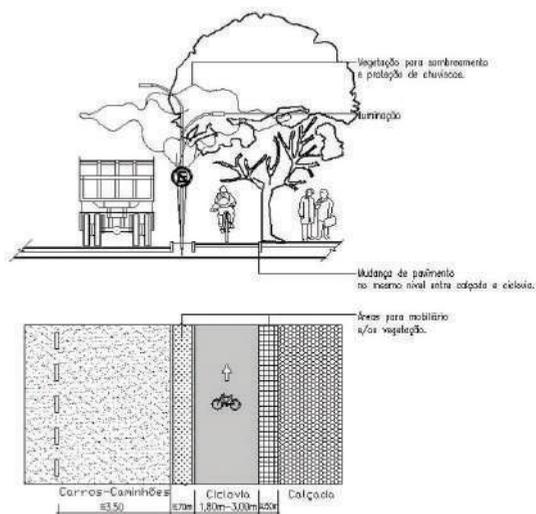


Figura 59 - Exemplos de ciclofaixas, com e sem separadores
Fonte: <http://viatrolebus.com.br/>

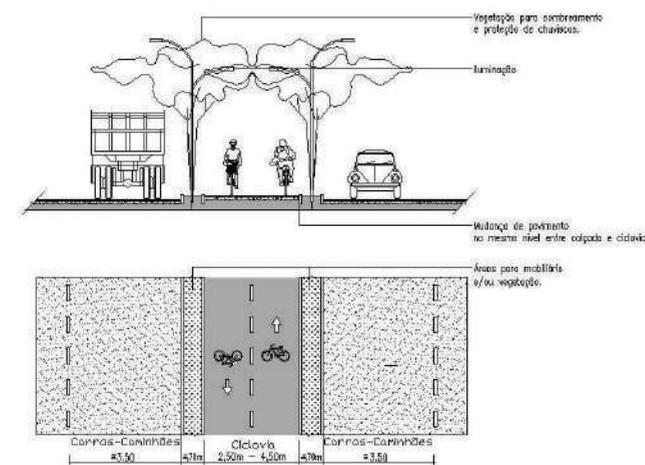


A **Figura 60** a seguir apresenta diferentes exemplos de seções para vias cicláveis.

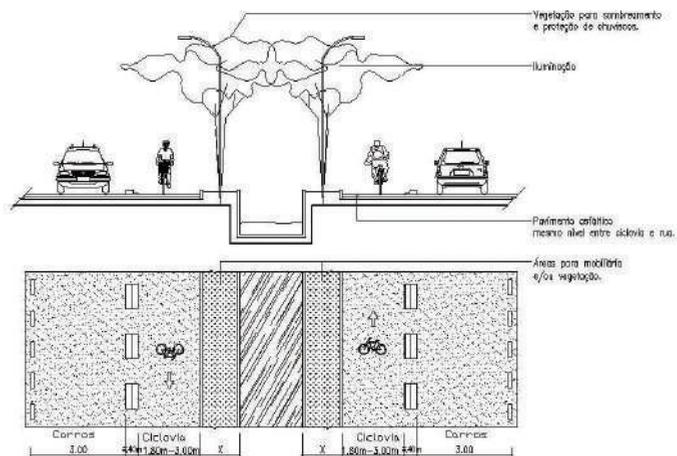
CICLOVIA UNIDIRECIONAL



CICLOVIA BIDIRECIONAL



CICLOVIA NO CANTEIRO CENTRAL



CICLOFAIXA COM SEPARADORES

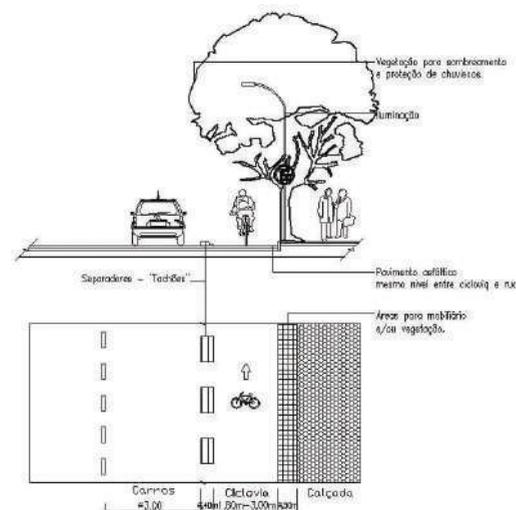


Figura 60 - Exemplos de tipologias infraestrutura cicloviária
Fonte: Plano Cicloviário de Porto Alegre





Ciclorrotas

As ciclorrotas são rotas nas quais as bicicletas compartilham a mesma pista com automóveis (tráfego ao bordo da via). Placas e pinturas no solo indicam a presença e a prioridade a ser dada aos ciclistas.

Ruas locais sinalizadas demarcadas como “rota de bicicleta” indicam que elas são uma ligação em uma rede ciclovária, são conectadas a destinos-chave, ou fornecem uma rota contínua ou direta para ciclistas em um bairro.



Figura 61 – Exemplos de sinalização de ciclorrota
(Fonte: www.vadebike.org/ www.ciclofaixa.com.br/ <http://www.webbikers.com.br/>)

Observa-se que quanto menores forem a velocidade e o volume do tráfego, mais fácil será a coexistência entre ciclistas e motoristas.

Ciclovias operacionais e ciclofaixas de lazer

As ciclovias operacionais são faixas exclusivas instaladas temporariamente e operadas por agentes de trânsito, seja durante eventos específicos, seja em função de operações especiais de tráfego. São isoladas do tráfego geral por elementos removíveis, como cones, cavaletes, grades móveis, fitas, entre outros.

As ciclofaixas de lazer, são ciclovias operacionais geralmente implantadas aos fins de semana, com a finalidade de lazer e promoção do uso da bicicleta.



Figura 62 - Ciclofaixa de lazer
Fontes: <http://viatrolebus.com.br/http://noticias.r7.com/>, 2011/ <http://g1.globo.com/>





Travessias sinalizadas em nível

As travessias de bicicletas recebem sinalização específica e são segregadas visualmente das travessias de pedestres. Em vias semaforizadas e de tráfego intenso, os semáforos podem possuir foco específico para bicicletas.

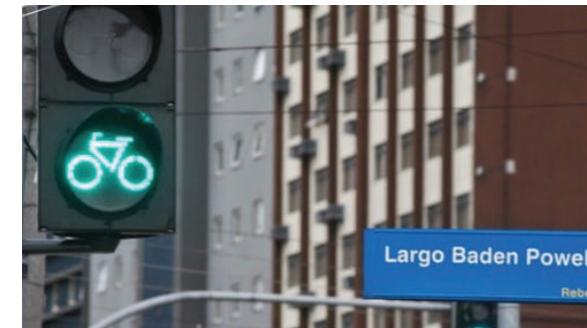


Figura 63 - Exemplos de sinalização de travessia

Fontes: <http://pedalzonasul.blogspot.com.br/> portal.reitoria.ufsc.br/ <http://www.bandab.com.br/>

Ciclopassearelas

As ciclopassearelas são passarelas exclusivas para o tráfego de bicicletas



Figura 64 - Exemplo de ciclopassearela em São Paulo

Fontes: Fotos 1 e 2: Heloisa Ballarini / SECOM/Fotos públicas; Foto 3: <http://noticias.band.uol.com.br/>





Paraciclos e bicicletários

As áreas de estacionamento de bicicleta estimulam seu uso como modo de deslocamento na medida em que oferecem local apropriado para se estacionar com segurança. Além disso, ao prover espaço dedicado a estacionamento de bicicleta, desencoraja o uso de outros mobiliários da rua como postes ou árvores para esse fim.

Comparado ao estacionamento para automóveis, estacionamento de bicicletas é um uso muito eficiente do espaço viário. Dez bicicletas podem ser estacionadas no espaço ocupado por um carro, conforme ilustra a figura a seguir

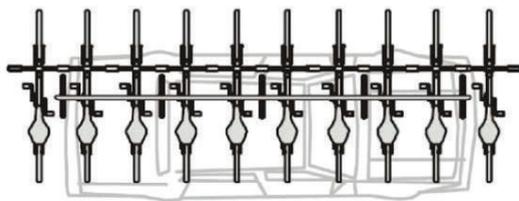


Figura 65 - Comparação do espaço ocupado por um carro e dez bicicletas
Fonte: Plano Diretor de Transporte Não Motorizado do Estado do Rio de Janeiro

Os paraciclos são dispositivos fixos de estacionamento de bicicleta que permitem que estas possam ser presas por cadeado ou corrente, de forma organizada. Este mobiliário urbano pode ter vários formatos, e abrigar uma ou várias bicicletas. Pode ser implantado nas vias ou no interior dos bicicletários.

Bicicletários são por sua vez locais dotados de zeladoria, podendo ser cobertos ou não, reservados para estacionamento de bicicletas.



Figura 66 - Exemplos de áreas de estacionamento de bicicletas
Fonte: ACBD/ <http://www.ktmbikes.com.br/vivoverde.com.br>



Sinalização de orientação para ciclistas (Wayfinding)

O sistema cicloviário deve estar suportado por um sistema de informação que possibilite ao ciclista fazer uso não somente da infraestrutura cicloviária propriamente dita como também informá-lo a respeito de rotas alternativas, trânsito, topografia etc. Assim, a sinalização específica de orientação ao ciclista tem como objetivo apontar rotas cicláveis diretas aos destinos desejados.



Figura 67 - Exemplos de sinalização de orientação específica para bicicletas
Fontes: www.cambridge.gov/ <http://ladotbikeblog.wordpress.com/> <http://mywheelsareturning.com/>

O sistema de informações pode fazer uso também de mapas impressos em pequenos folders e da sinalização horizontal e vertical de orientação ao tráfego em geral. Totens contendo mapas, podem ser estrategicamente locados não somente ao longo das ciclovias e ciclofaixas como também espalhado por toda a cidade.



2.2.1.2 DIRETRIZES

Para garantir a inserção do modo ciclovário no sistema de circulação e atender aos requisitos de conforto, conectividade, atratividade, segurança pública e segurança viária em áreas de viário já consolidado e novos parcelamentos, é proposto um conjunto de diretrizes, que deverão ser observadas quando da elaboração e execução das ações propostas no Plano de Ação conforme metodologia e prazos definidos no referido documento.

Diretrizes gerais

- O poder público deverá realizar campanhas frequentes de valorização do transporte não motorizado, com o objetivo de melhorar a convivência entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
- O poder público deverá promover ações que objetivem mudanças na repartição modal, estimulando o uso de modos não motorizados para viagens de curta distância (microacessibilidade);
- O poder público deverá incluir em sua agenda de planejamento ações voltadas especificamente aos modos não motorizados;
- O poder público deverá investir em sinalização de orientação para ciclistas (wayfinding);
- O poder público deverá buscar fontes de receitas alternativas para investimento e ações

de transporte não motorizado, campanhas, etc., como por exemplo, exploração de receitas publicitárias aplicadas em mobiliário urbano.

Diretrizes para áreas consolidadas

- O poder público deverá promover melhorias de conectividade da rede ciclável, sobretudo em áreas com acesso limitado.
- O poder público deverá promover a readequação da infraestrutura de circulação para ciclistas, dentro de programas específicos de transporte não motorizado.
- O poder público deverá promover a conectividade da rede de circulação para ciclistas, dentro de programas específicos de transporte não motorizado.
- O poder público deverá definir, dentro de programa específico de adequação do mobiliário urbano, as tipologias-padrão de paraciclos e bicicletários a serem implantados em áreas públicas e faixas de serviço de calçada;
- O poder público deverá implantar paraciclos em áreas públicas e faixas de serviço de calçada em áreas de grande atração de pessoas;
- O poder público deverá destinar espaço à implantação de bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos (municipais).
- Estabelecimentos comerciais de médio e grande porte deverão implantar área de estacionamento de bicicletas dentro dos limites

de seu lote, ou, no máximo, utilizando faixa de acesso da calçada, desde que a faixa livre mínima seja garantida.

- O poder público deverá sinalizar adequadamente as áreas de maior circulação de ciclistas, sobretudo para os casos em que restrições de caixa viária e de topografia não permitam a implantação de vias específicas para a bicicleta.
- Todas as benfeitorias realizadas para ampliação ou melhoria da circulação do ciclista devem trazer melhorias também para o pedestre, de modo a evitar que este faça uso da via ciclável como passeio.

Diretrizes para novos parcelamentos

- O agente promotor do loteamento deverá propor rede estrutural ciclovária, atentando para os requisitos mínimos de adequação à topografia, o que passará a ser parte dos requisitos para a implantação de novos parcelamentos.
- A rede local proposta pelo agente promotor do loteamento será composta por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, atentando aos requisitos de compatibilização com a hierarquização viária, conforme descrição:



	CICLOVIA	CICLOFAIXA	CICLORROTA
Vias Arteriais	Permitido	Não Permitido	Não Permitido
Vias Coletoras	Permitido	Permitido	Não Permitido
Vias Locais	Permitido	Permitido	Permitido

- O agente promotor do loteamento deverá observar a manutenção da conectividade das vias propostas em seu parcelamento com o viário circundante, cabendo ao órgão responsável pela aprovação e licenciamento dar as diretrizes para a criação da conectividade e verificar se o projeto atende às necessidades de circulação do município previstas em sua política de desenvolvimento de uso do solo.
- O agente promotor deverá entregar o loteamento com infraestrutura completa de vias cicláveis implantada;
- O agente promotor do loteamento deverá destinar área específica e adequada para implantação de paraciclos e bicicletários, com especial atenção a corredores de comércio e serviço e áreas de uso misto.
- O padrão de pavimentação de vias cicláveis a ser implantado pelo agente promotor do loteamento deverá ser único e contínuo, sem obstruções ou elementos que possam resultar em perigo para o ciclista, como p.ex. implantação de grades de bueiros longitudinais ao sentido da via.
- O agente promotor do loteamento deverá

apresentar ao órgão responsável pela aprovação e licenciamento a definição clara da hierarquia viária, e projeto contendo soluções para redução de velocidade em vias locais.

- Para o caso de ciclovias ou ciclofaixas implantadas em canteiro central de via arterial ou coletora, todos os cruzamentos deverão possuir sinalização luminosa de alerta ou semáforo com tempo de travessia para bicicletas, a depender dos níveis de conflito entre ciclistas e veículos.

2.2.1.3 TRAÇADO PROPOSTO

Guarapari apresenta grande potencial para o aumento da participação da bicicleta na divisão modal devido ao seu relevo pouco acidentado, médias distâncias (a distância do centro do município até Meaípe é de aproximadamente 10 km) e boa aceitabilidade por parte da população que já está acostumada à presença da bicicleta na cidade, apesar de possuir entraves tais como o espraiamento da área urbana e restrições físicas impostas pelo viário urbano já consolidado dificultando, em certa medida, a implantação da infraestrutura.

Dadas as especificidades de Guarapari, foram

adotadas as seguintes premissas para a proposição da rede cicloviária:

- Conexão de trechos da rede existente e que estão atualmente isolados;
- Conexão entre trechos propostos pela Prefeitura ou que já estejam em fase de projeto com a rede existente;
- Criação de rede cicloviária fora da faixa litorânea para estimular o uso da bicicleta para outros motivos além do lazer;
- Expansão da rede até o distrito de Meaípe;
- Expansão da rede até a Praia de Setibão;
- Instalação de bicicletários em locais com maior uso, incluindo a faixa litorânea;
- Instalação de bicicletários onde seja possível a integração com o transporte coletivo para promover a intermodalidade;

O município conta atualmente com 9,62 km de vias cicláveis. O Plano prevê a implantação de mais 71,94 km de vias, sendo 43,30 km de ciclovias, 6,43 km de ciclofaixas e o restante de ciclorrotas sinalizadas. Propõe-se também a implementação de 8 bicicletários estrategicamente localizados que deverão ser instalados simultaneamente às vias cicláveis que lhe dão acesso. É importante destacar que, para os novos parcelamentos de solo urbano, a Prefeitura deverá exigir soluções que atendam aos modos cicloviários, conforme diretrizes propostas neste plano.



A rede estrutural proposta para o viário consolidado deverá ser implantada em 4 (três) fases, sendo:

- Fase 1 – implantação em 2 a 5 anos;
- Fase 2 – implantação em 5 a 7 anos;
- Fase 3 – implantação em 7 a 10 anos;
- Fase 4 – implantação em 10 a 12 anos.

As **Figuras** a seguir apresentam a rede cicloviária estrutural proposta para Guarapari.

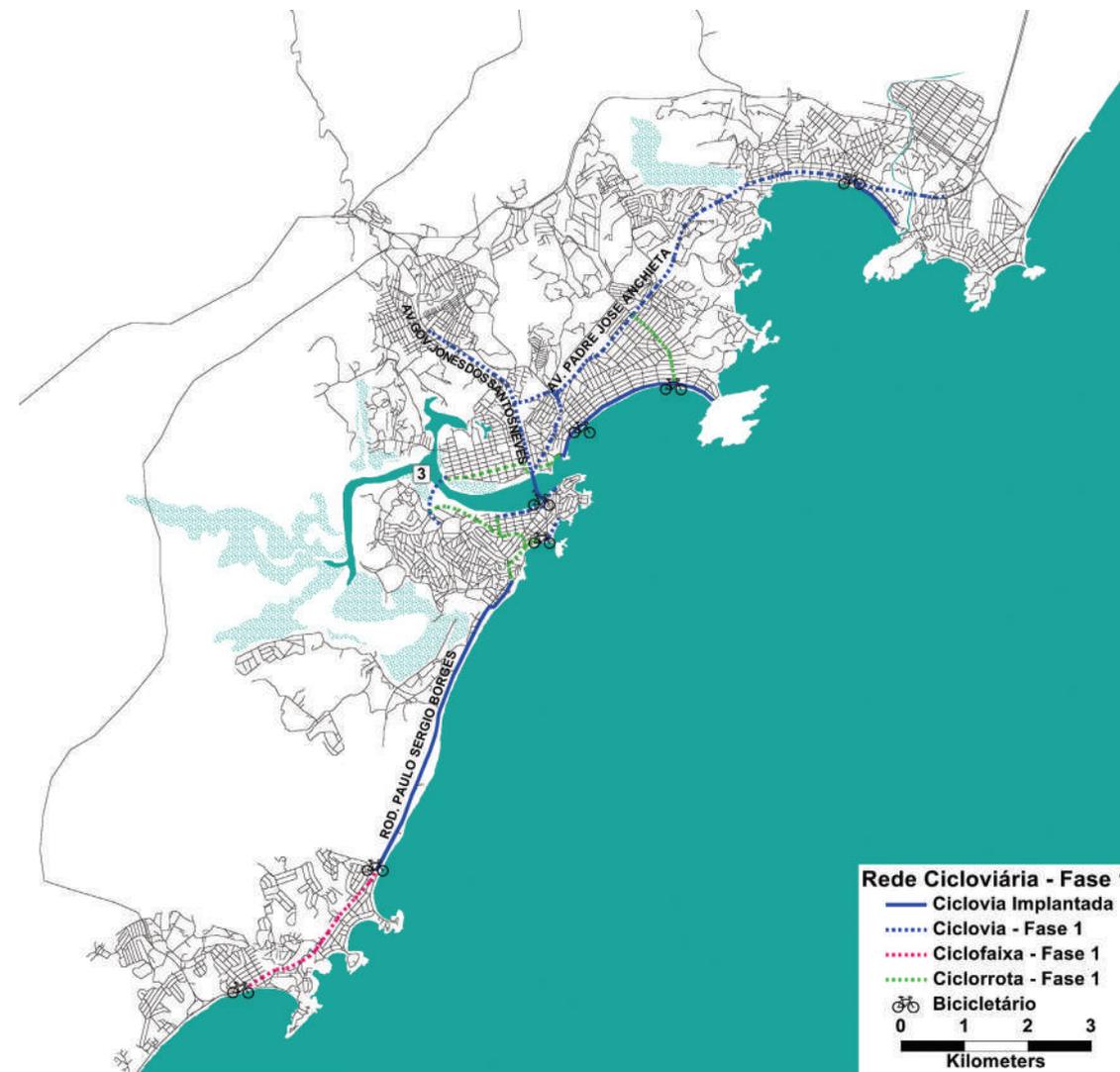


Figura 68 - Rede Cicloviária - Fase 1



**Tabela 7 - Tipologia de Intervenção
Fase 1**

Código	Nome	Tipologia	Faseamento	Extensão [km]
A1	ARTERIAL FUTURA - 03	ciclovía	1	0.29
A1	R. FRANCISCO VIEIRA PASSOS	ciclovía	1	0.74
C1	AV. ANCHIETA	ciclorrota	1	0.27
B1	AV. ANTONIO ROSA NASCIMENTO	ciclofaixa	1	0.24
C1	AV. ELIZIARIO LOURENCO DIAS	ciclorrota	1	1.07
A1	AV. EWERSON DE ABREU SODRE	ciclovía	1	0.85
A1	AV. GOV. JONES DOS SANTOS NEVES	ciclovía	1	2.96
C1	AV. HORACIO SANTANA	ciclorrota	1	0.04
A1	AV. JOÃO RICARDO HADDAD	ciclovía	1	0.63
B1	AV. MEÁIPE	ciclofaixa	1	1.58
A1	AV. PADRE JOSÉ ANCHIETA	ciclovía	1	4.49
C1	AV. PARIS	ciclorrota	1	1.35
C1	AV. RIO MAR	ciclorrota	1	0.06
A1	ES - 060 (ROD. DO SOL)	ciclovía	1	3.25
B1	ES - 060 (ROD. DO SOL)	ciclofaixa	1	0.96
C1	LD. JOSE CAPISTRANO NOBRE	ciclorrota	1	0.43
A1	NOVA PONTE (ARTERIAL FUTURA - 03)	ciclovía	1	0.70
C1	R. ANTONIO MARQUES	ciclorrota	1	0.32
A1	R. DES. LOURIVAL DE ALMEIDA	ciclovía	1	0.56
C1	R. DES. LOURIVAL DE ALMEIDA	ciclorrota	1	0.20
C1	R. EMILIA TRINDADE DA SILVA	ciclorrota	1	0.16
C1	R. FERNANDO DE ABREU	ciclorrota	1	0.33

Código	Nome	Tipologia	Faseamento	Extensão [km]
C1	R. FRANCISCO FURTADO	ciclorrota	1	0.28
C1	R. HEITOR LUGON	ciclorrota	1	0.21
C1	R. HORACIO SANT'ANA	ciclorrota	1	0.11
C1	R. JOÃO BIGOSSI	ciclorrota	1	0.35
C1	R. JOAQUIM DA SILVA LIMA	ciclorrota	1	0.20
A1	R. JOSÉ ALCANTARA BOURGUIGNON	ciclovía	1	0.13
C1	R. MARIO JORGE ASSEF	ciclorrota	1	0.95
C1	R. OSCAR COSTA PEREIRA	ciclorrota	1	0.13
C1	R. PROFESSOR JOSÉ QUEIROZ	ciclorrota	1	0.07
A0	AV. BEIRA MAR	ciclovía	existente	2.99
A0	AV. GOV. JONES DOS SANTOS NEVES	ciclovía	existente	0.49
A0	AV. MICHEL YAZEJI HADDAD	ciclovía	existente	0.58
A0	AV. PREF. EPAMINONDAS DE ALMEIDA	ciclovía	existente	0.98
A0	ROD. PAULO SERGIO BORGES	ciclovía	existente	4.57
AP	AV. DAVINO MATTOS	ciclovía	projeto/ execução	0.14
AP	AV. PEDRO RAMOS	ciclovía	projeto/ execução	0.75
AP	R. JOAQUIM AUGUSTO RIBEIRO DE CASTRO	ciclovía	projeto/ execução	0.31



**Tabela 8 - Tipologia de intervenção
Fase 2**

Nome	Tipologia	Extensão [km]
AV. PAISSANDU	ciclorrota	0.70
AV. ANCHIETA	ciclofaixa	1.77
AV. ANTONIO ROSA NASCIMENTO	ciclofaixa	0.56
AV. ATLANTICA	ciclorrota	2.06
AV. FRANÇA	ciclovia	0.68
AV. GOV. JONES DOS SANTOS NEVES	ciclovia	1.21
AV. JOSÉ ALVES	ciclorrota	0.59
AV. JOSÉ LAURO DE ANDRADE	ciclorrota	0.58
AV. SALVADOR PEÇANHA	ciclorrota	0.50
AV. SANTA CRUZ	ciclorrota	1.33
R. ANTENOR BRAGA	ciclorrota	1.07
R. BRASILIA	ciclorrota	0.83
R. CARANGOLA	ciclorrota	0.17
R. CASTRO ALVES	ciclorrota	0.49
R. DO BOM PASTOR	ciclorrota	0.21
R. DOMINGOS JOSÉ BARBOSA	ciclorrota	0.25
R. EUGÊNIO CARDOSO BODART	ciclorrota	0.80
R. GUACUI	ciclorrota	0.34
R. IRMÃ ANGELICA	ciclorrota	0.66
R. JOAQUIM DE JESUS FERREIRA	ciclorrota	0.63
R. JUIZ DE FORA	ciclorrota	0.28
R. LINDOLFO NUNES	ciclorrota	0.18
R. LOURENÇO DIAS	ciclorrota	0.24
R. VALDIR VIEIRA DA CONCEIÇÃO	ciclorrota	0.37
R. VIRGINIA MARTINS DOS SANTOS	ciclorrota	0.22
TOTAL		16.72

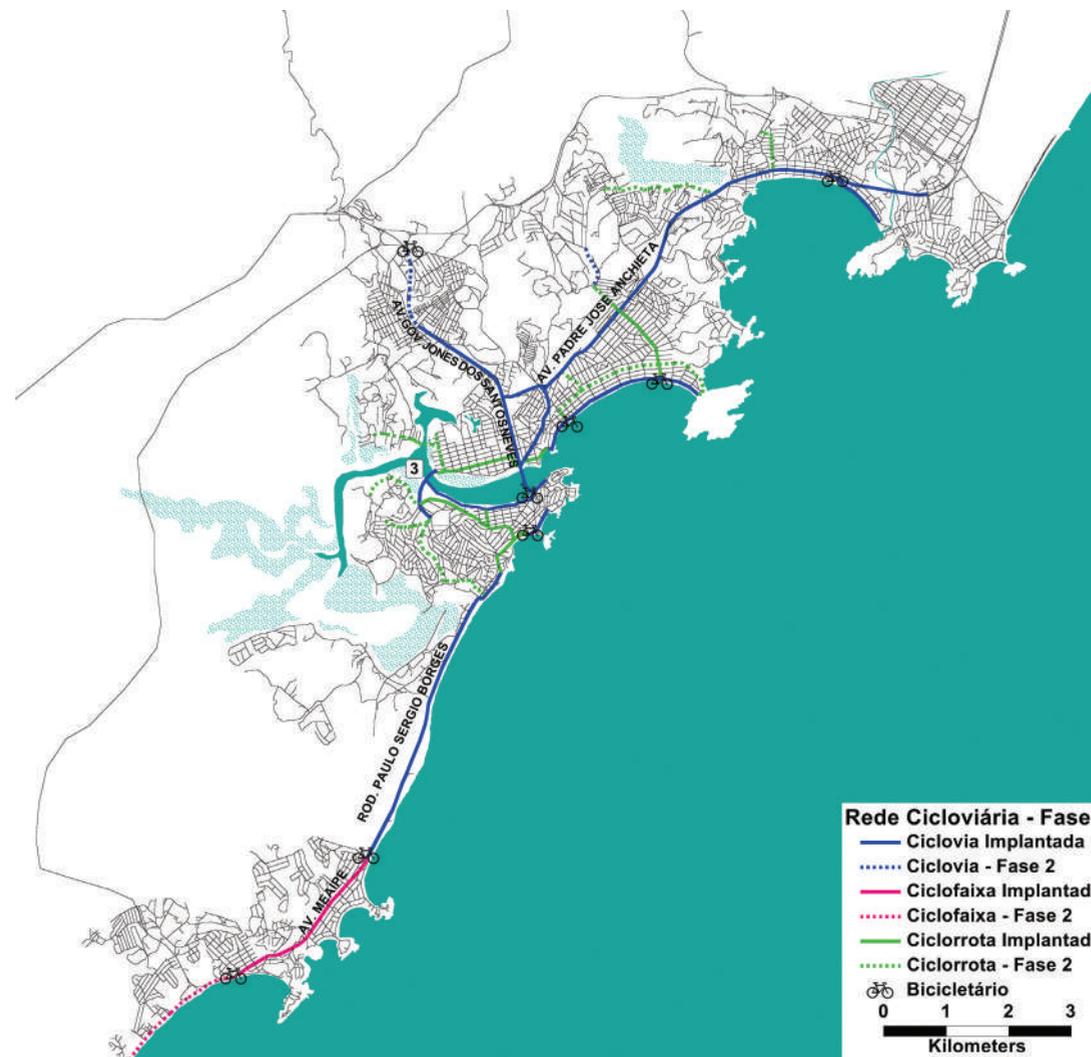


Figura 69 - Rede Ciclovária - Fase 2



Tabela 9 - Tipologia de intervenção
Fase 3

Nome	Tipologia	Extensão [km]
AV. DIAMANTE	ciclovía	1.39
AV. MANOEL RODRIGUES PINHEIRO	ciclovía	0.80
AV. NUBIA FERREIRA ALVES	ciclorrota	1.01
AV. PREF. EPAMINONDAS DE ALMEIDA	ciclovía	0.40
AV. VITORIA	ciclovía	0.91
COLETORA FUTURA - 01	ciclovía	2.34
CONEXÃO A ESTUDAR - A	ciclovía	1.32
CONEXÃO A ESTUDAR - B	ciclovía	1.33
ES - 060 (ROD. DO SOL)	ciclovía	1.57
EST. DE JABUTICABA	ciclovía	0.24
EST. DE JABUTICABA	ciclorrota	0.94
EST. ROTA DO TURISMO	ciclorrota	0.67
R. DOMINGOS JOSÉ BARBOSA	ciclovía	1.06
R. EUGÊNIO CARDOSO BODART	ciclorrota	0.48
R. PROJETADA	ciclofaixa	1.32
ROD. DO CONTORNO SALMA YAZETI HADDAD	ciclovía	3.47
TOTAL		19.25

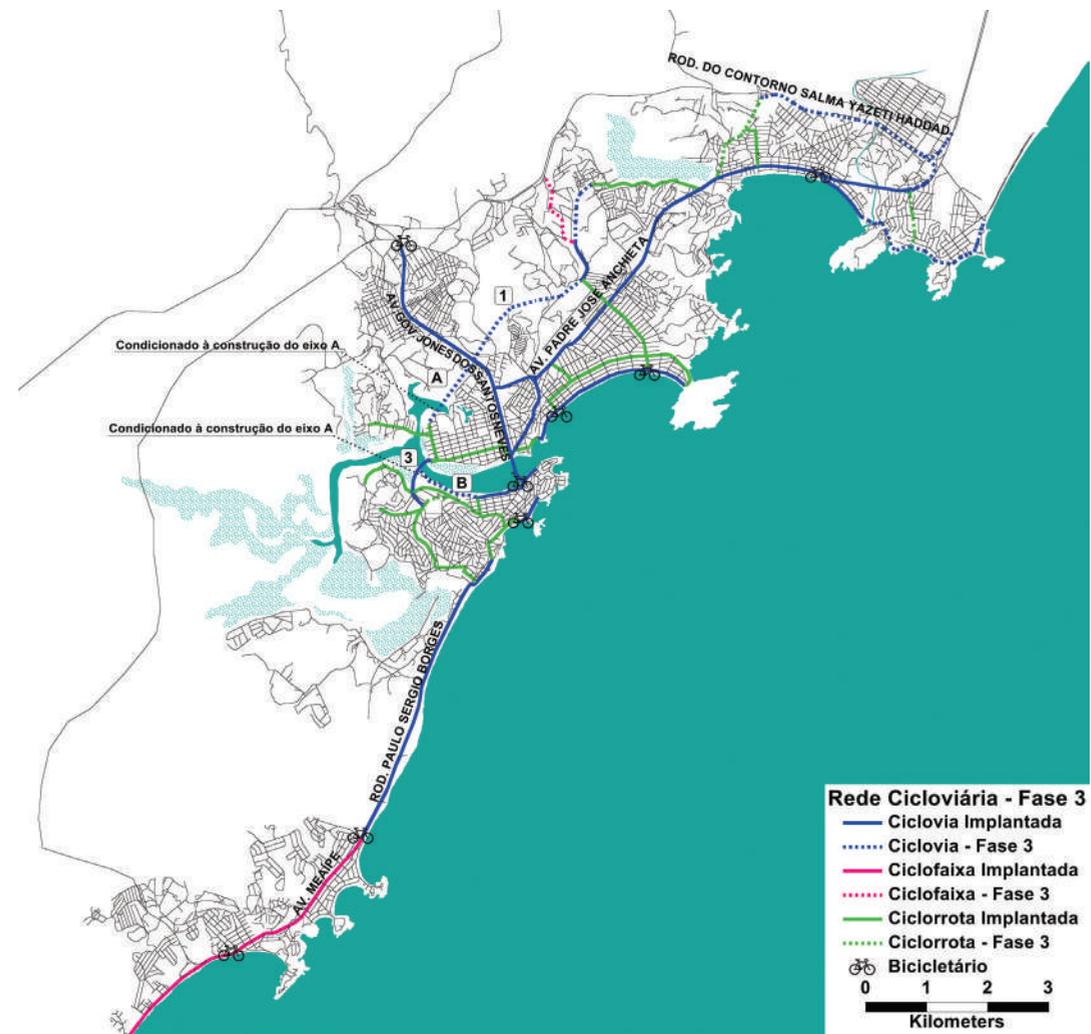


Figura 70 - Rede Cicloviária - Fase 3



Tabela 10 - Tipologia de intervenção
Fase 4

Nome	Tipologia	Extensão [km]
ES - 060 (ROD. DO SOL)	ciclovía	12.36

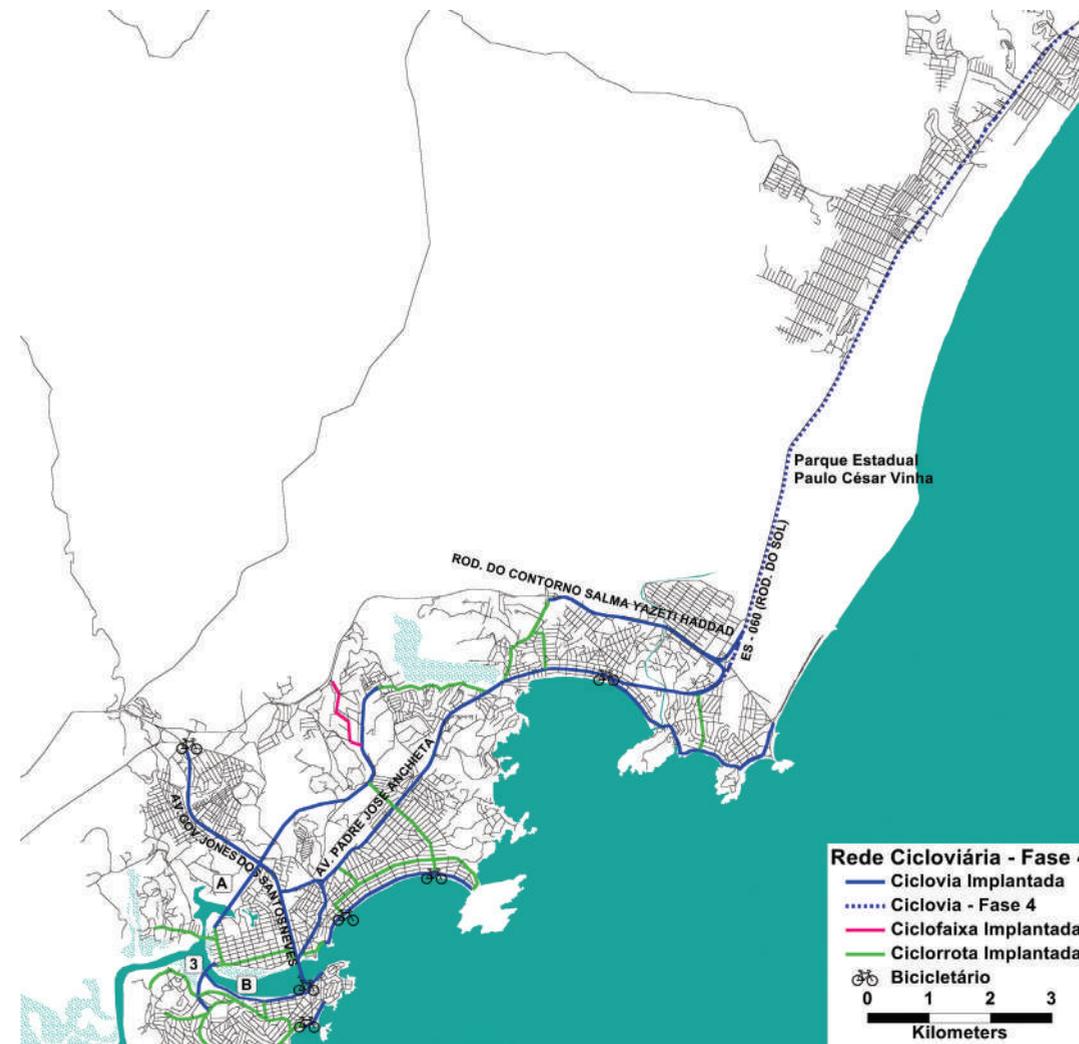


Figura 71 - Rede Ciclovária - Fase 4



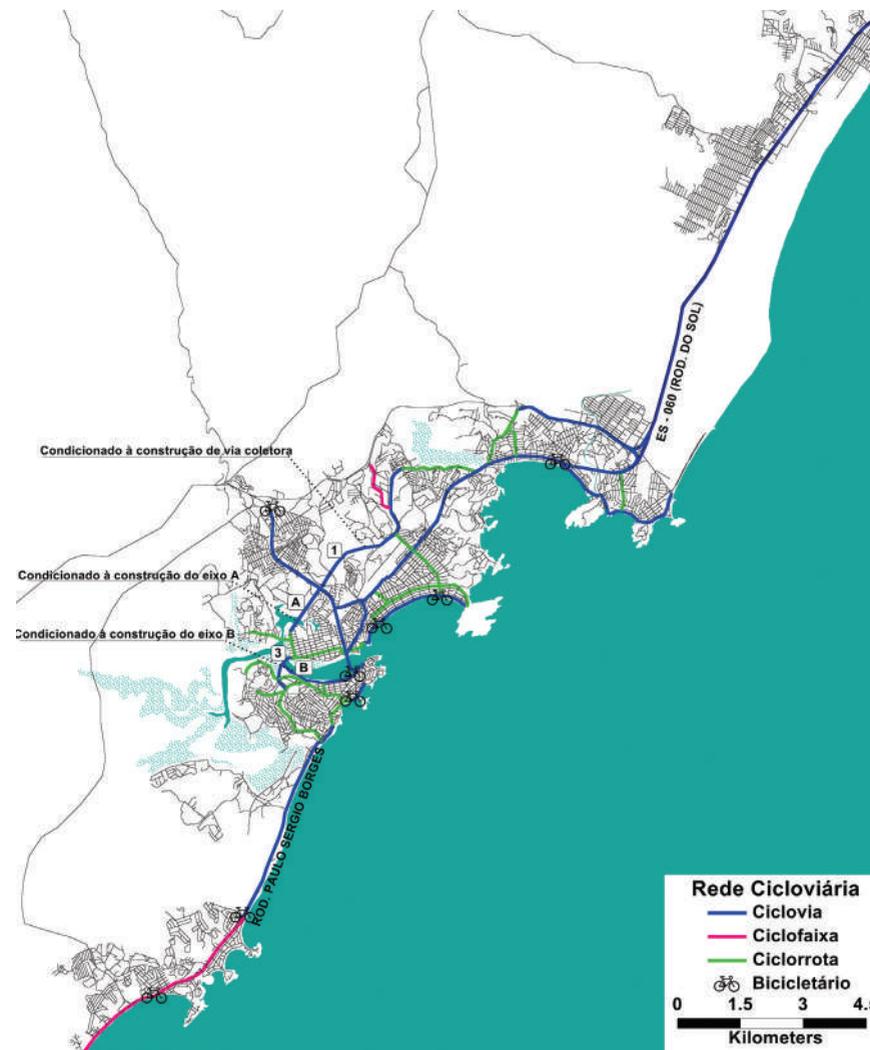


Figura 72 - Rede Ciclovária Completa





2.2.2 PEDESTRES

No contexto geral da mobilidade urbana, o espaço de circulação de pedestres exerce papel fundamental. Não se trata de considerar apenas as viagens a pé, que por si só já têm significativa participação no contexto geral da divisão modal, mas de considerar também os trechos que envolvem o acesso a outros modais.

Para efeito de definição, deslocamentos a pé são considerados todos aqueles realizados de forma autônoma pelo cidadão, mesmo que com o auxílio de acessórios, desde que as dimensões, o peso e a velocidade sejam compatíveis com o referencial humano.

Diferentemente dos demais modos de transporte, o modo a pé não possui padrões homogêneos de comportamento, uma vez que depende de variáveis intrínsecas a cada indivíduo. Vários são os aspectos que interferem no comportamento do pedestre, a começar pelos objetivos pelos quais este se movimenta no espaço.

A problemática das calçadas no Brasil é de extrema importância para o próprio acesso aos direitos do cidadão. *O Estatuto da Cidade - Lei Federal 10.257/2001* - regulamenta o direito à cidade como um direito de todos. Este, por sua vez, é entendido como o “direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao

trabalho e ao lazer para as presentes e futuras gerações”. A calçada, portanto, representa um dos elementos da infraestrutura urbana e do sistema viário urbano, este por sua vez classificado como um conjunto de normas do município, as quais orientam o tráfego de veículos, pessoas, mercadorias nas vias públicas do espaço urbano; o trânsito, portanto, é um dever de Estado.

De um modo geral, a maior parte dos municípios do Brasil considera as calçadas uma responsabilidade dos proprietários. Entretanto, muitos juristas enxergam aí uma inconstitucionalidade, uma vez que as calçadas, conforme previsto no art. 98 do Código Civil, são bens públicos, que são de responsabilidade do Estado.

Há ainda o Art. 23 da Constituição Federal de 1988, que prevê a conservação dos patrimônios públicos pelo Estado e também o próprio direito constitucional de ir e vir. Logo, a atribuição da responsabilidade aos proprietários, além contrariar a Constituição Federal, também causa uma ausência de padronização dessa parte da via pública, prejudicando a mobilidade como um todo.

Deste modo, diversas campanhas e projetos relacionados ao tema, em especial a Campanha Mobilize, defende que as calçadas devem ser de responsabilidade do Poder Público. Vale lembrar ainda que diversos conhecedores no assunto classificam as calçadas como um “sensor” da qualidade de vida das pessoas nas cidades.

Atualmente diversas ações e campanhas tem

mostrado a importância das calçadas como um aspecto fundamental para a mobilidade urbana e o direito à cidade. Muitas cidades, por sua vez, já estão modificando as suas legislações e realizando projetos e campanhas para a melhora das condições dos pedestres.

Em Guarapari, a questão não é abordada na Lei Orgânica Municipal, porém aborda o tema nas Leis: (i) Lei 2072/01: dispõe sobre a construção de muros e calçadas em terrenos baldios e dá outras providências; (ii) Lei 2326/03: autoriza o Poder Executivo a construir ou recuperar calçadas. Fora isto, as calçadas são abordadas no Código de Postura Municipal (Lei 009/09), em que é consolidada a responsabilidade dos proprietários em relação às calçadas. Por último, a Prefeitura Municipal, assim como Cachoeiro de Itapemirim, adotou o Projeto Calçada Cidadã (Lei nº 2598/2006), para que o cidadão consiga construir ou reconstruir uma calçada adequada.

2.2.2.1 ELEMENTOS

A rede de caminhada a pé é composta por calçadas, dispositivos de travessia, sinalização, bem como outros dispositivos de circulação e transposição tais como passarelas, escadarias e tuneis. A seguir são apresentados os principais elementos de infraestrutura componentes da rede de circu-



lação de pedestres.

Calçadas

De acordo com a classificação do Código de Trânsito Brasileiro (CNTB/97), as calçadas públicas são “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e quando possível, à implantação de mobiliários urbanos, sinalização, vegetação e outros fins”. Deste modo, estas são fundamentais para a mobilidade da população.

As calçadas podem ser divididas em três tipos de faixas, definidas conforme função.

São elas:

Faixa livre de passeio:

É a área livre destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou infraestrutura, mobiliário, vegetação, rebaixamento, etc. Deve possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante, em qualquer condição, bem como sinalização tátil direcional e de alerta, em áreas de transição.

Faixa de serviço

Faixa normalmente adjacente ao meio fio, destinada à implantação de equipamentos e mobiliário urbano, vegetação, postes de sinalização e ou-

tras interferências tais como postos de inspeção de concessionárias de serviços públicos, grelhas de exaustão, etc.

Faixa de acesso

Faixa em frente ao imóvel ou terreno que pode receber vegetação, rampas, toldos, propaganda, bem como mobiliários de uso intermitente tais como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis, sendo dispensável em calçadas de até 2 m.



Figura 73 – Divisão funcional das calçadas
Fonte: Prefeitura de São Paulo, Programa Passeio Livre, 2014



Figura 74 - Sinalização podotátil
Fontes: Fotos 1 e 2: <http://mozaik.com.br>;
Foto 3: <http://www.engeform.com.br/>



Travessias em nível

As travessias de pedestres em nível podem ser rebaixadas, ou seja, no nível da via de veículos, acessíveis por meio de rampa, ou elevadas ao nível da calçada (lombo faixas), exigindo que o veículo reduza a velocidade para fazer a transposição.

Recomenda-se que as travessias em nível sejam sempre perpendiculares às vias, de modo a diminuir a exposição dos pedestres aos veículos.

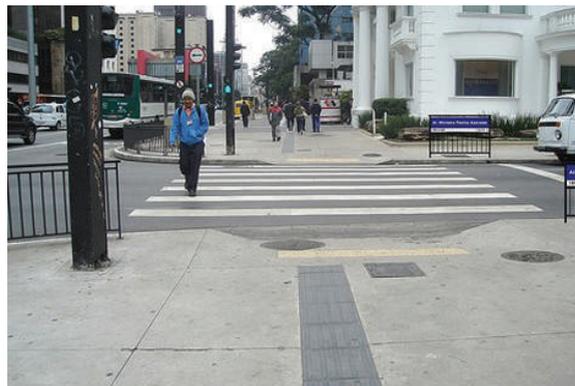


Figura 75 - Exemplos de faixas de travessia de pedestres e sinalização

Fonte: Prefeitura de São Paulo, Programa Passeio Livre, 2014/ <http://www.jornalpasso.com.br/> www.meustransporte.blogspot.com

Passarelas e passagens subterrâneas

As passarelas e passagens subterrâneas permitem a travessia dos pedestres com segurança, eliminando o conflito pedestre/veículo. São recomendadas para vias em que a velocidade dos veículos é elevada, vias com grande volume de veículos, vias muito largas, pontos críticos de acidentes por atropelamento e nas passagens por ruas sem saída.

Passarelas e viadutos de pedestres podem ser eficientes para proporcionar cruzamentos seguros e, quando bem projetados, podem ser mais confortáveis do que as opções subterrâneas. Eles podem ser estruturas livres ou integradas com grandes estruturas de pontes.

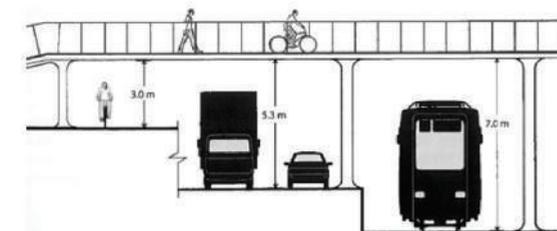


Figura 76 - Passarelas para transporte não motorizado

Fonte: Velo Quebec





Já as passagens subterrâneas de pedestres e ciclistas podem ser considerados como uma alternativa para passarelas e são frequentemente usadas para cruzar barreiras construídas tais como rodovias e ferrovias. É requerido um padrão geralmente mais alto de projeto para túneis em comparação com passarelas, devido a problemas maiores de segurança e acesso.

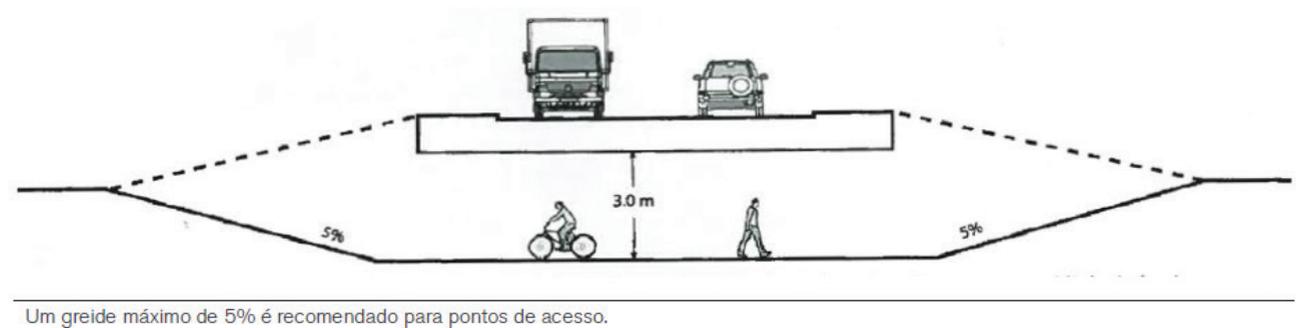


Figura 77 - Passagens subterrâneas para transporte não motorizado
Fonte: Velo Quebec

Na passarelas e passagens subterrâneas, rampas de pedestres devem ser sempre previstas e, em adição às rampas (porém nunca em substituição), escadas podem ser incluídas onde for conveniente e prático.



Figura 78 - Exemplos de passarelas e passagens subterrâneas
Foto 1: Heloisa Ballarini / SECOM; Fotos Públicas; Foto 2: Visit Greenwich





Escadarias

Embora seja desejável que toda a rede de circulação seja acessível, determinadas áreas, em função da topografia, não permitem a implantação de calçadas planas, ou ao menos com inclinação confortável, sendo necessária a implantação de escadas, para garantia ao menos parcial de acesso. Destaca-se no entanto que as escadarias não devem nunca constituir única opção de acesso a determinada localidade, a qual deve ser provida de acessos alternativos com condições adequadas de acessibilidade.



Figura 79- Exemplos de escadarias

Foto 1:<http://veja.abril.com.br>; Foto 2: <http://alcolet.blogspot.com.br/> ; Foto 3: Luiz Fernando M. Soares/Panoramio



Figura 80 - Exemplos de dispositivos para bicicletas em escadarias
Fonte: <http://imaginefazerassim.blogspot.com.br/>



Sinalização de orientação para pedestres (*Wayfinding*)

O sistema de circulação a pé deve estar suportado por um sistema de informação que possibilite ao pedestre fazer uso não somente da infraestrutura de como também informá-lo a respeito de rotas alternativas, trânsito, topografia etc. Assim, a sinalização específica de orientação ao pedestre tem como objetivo apontar rotas diretas aos destinos desejados.



Figura 81 - Exemplos de sinalização de orientação específica para pedestres
Fontes: <http://www.acquiredigital.com/> <http://new.pentagram.com/>

O sistema de informações pode fazer uso também de mapas impressos em pequenos folders e da sinalização horizontal e vertical de orientação ao tráfego em geral. Totens contendo mapas, podem ser estrategicamente locados não somente ao longo das calçadas como também espalhado por toda a cidade.

2.2.2.2 DIRETRIZES

Para atender aos requisitos de conforto, conectividade, atratividade, segurança pública e segurança viária em áreas de viário já consolidado e novos parcelamentos, é proposto um conjunto de diretrizes, que complementam, de forma mais restritiva, as disposições contidas na **Lei nº 2.598, de 03 de**

julho de 2006.

As diretrizes propostas para as redes de caminhada a pé deverão ser observadas quando da elaboração e execução das ações propostas no Plano de Ação, conforme metodologia e prazos definidos no

referido documento.

Diretrizes gerais

- O poder público deverá realizar campanhas frequentes de valorização do transporte não motorizado, com o objetivo de melhorar a con-



vivência entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

- O poder público deverá promover ações que objetivem mudanças na repartição modal, estimulando o uso de modos não motorizados para viagens de curta distância (microacessibilidade);
- O poder público deverá incluir em sua agenda de planejamento ações voltadas especificamente aos modos não motorizados;
- O poder público deverá investir em sinalização de orientação específica para pedestres (wayfinding);
- O poder público deverá buscar fontes de receitas alternativas para investimento e ações de transporte não motorizado, campanhas, etc., como por exemplo, exploração de receitas publicitárias aplicadas em mobiliário urbano.

Diretrizes para áreas consolidadas

- Em calçadas cuja faixa livre de passeio não possuir o mínimo de 1,20 m admissível pela Lei nº 2.598, de 03 de julho de 2006, caberá ao poder público promover desapropriação de lote lindeiro (desde que área não edificada), ou retirar parte da via de veículos ou faixa de estacionamento junto à guia para adequar o espaço de circulação de pedestres, arcando com os custos das intervenções;
- As calçadas poderão possuir áreas perme-

áveis desde que somente nas faixas de serviço ou de acesso, sendo que as faixas livres deverão obedecer os critérios de calçamento previstos na Lei nº 2.598, de 03 de julho de 2006;

- O poder público deverá estimular a padronização de calçamento, buscando evitar discontinuidades na faixa livre e na sinalização podotátil, facilitando a legibilidade e sinalização (menor poluição visual);
- Em calçadas cuja faixa de serviços for maior ou igual a 0,80 m, o poder público deverá implantar arborização e adequar iluminação, conforme critérios a serem definidos em programas específicos para este fim;
- A rede de fiação aérea, deverá ser enterrada nas áreas centrais, em médio e longo prazo, dentro de programa específico de requalificação da área central;
- O poder público deverá promover melhorias de conectividade da rede de caminhamento de pedestres, sobretudo em áreas com acesso limitado;
- O poder público deverá promover a readequação da infraestrutura de circulação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, dentro de programas específicos de melhorias de infraestrutura para pedestre;
- O poder público deverá promover a readequação do mobiliário urbano, estabelecendo critérios para implantação bem como regula-

mentando o uso de publicidade e propaganda em áreas públicas;

- O poder público deverá promover o reposicionamento do mobiliário urbano implantado em local inadequado, notificando os proprietários quando à necessidade de readequação;
- O mobiliário urbano poderá ser implantado somente na faixa de serviços ou na faixa de acesso, de modo a manter a faixa livre de passeio dentro dos limites mínimos recomendados;
- Postos de gasolina deverão possuir área delimitada de acesso para entrada e saída e calçada de acordo com os padrões definidos por lei, de modo a evitar conflitos com a circulação de pedestres;
- Estabelecimentos comerciais que possuam vagas de estacionamento dispostas no recuo deverão, em curto prazo, afixar sinalização de alerta para veículos que saem de ré, e em médio prazo deverão readequar suas áreas internas de estacionamento, passando ao máximo de dois acessos (entrada e saída) a veículos por lote (exceto polos geradores de tráfego, que terão regulamentação própria);
- Deverão ser implantados redutores de velocidade nas vias em que se observarem conflitos entre pedestres e veículos, sobretudo em vias locais e áreas de grande concentração de pessoas e travessias;



- Deverão ser implantados semáforos com temporização para pedestres (com ou sem botoeira) em todas os cruzamentos semaforizados onde se observar grande concentração de pessoas e travessias.

Diretrizes para novos parcelamentos

- O agente promotor do loteamento deverá atender entregar loteamento com infraestrutura completa de calçada implantada;
- O agente promotor do loteamento deverá implantar todos os dispositivos de acessibilidade conforme legislação;
- O agente promotor do loteamento deverá atender dimensões mínimas para a implantação de calçadas associadas à hierarquização viária, conforme descrição:

	Faixa de Serviço	Faixa Livre	Faixa de Acesso
Vias Arteriais	1,00 m	1,50 m	0,80
Vias Coletoras	0,80 m	1,50 m	0,80
Vias Locais	0,80 m	1,20 m	-

- O agente promotor do loteamento deverá observar a manutenção da conectividade das vias propostas em seu parcelamento com o viário circundante, cabendo ao órgão responsável pela aprovação e licenciamento dar as diretrizes para a criação da conectividade

e verificar se o projeto atende às necessidades de circulação do município previstas em sua política de desenvolvimento de uso do solo;

- Além da implantação de infraestrutura e dispositivos de acessibilidade, o agente promotor do loteamento deverá implantar arborização, iluminação pública e mobiliário urbano (quando pertinente) de acordo com diretrizes a serem fornecidas pelo órgão responsável pela aprovação;
- O agente promotor do loteamento deverá destinar área específica e adequada para implantação de mobiliário de grande porte (como bancas de jornal, lixeiras públicas de coleta seletiva ou lixeiras coletivas de condomínios/ estabelecimentos comerciais, bicicletários de médio porte, etc.), de modo a impedir a criação de gargalos ou barreiras visuais na área de circulação de pedestres;
- Novos parcelamentos não deverão possuir rede de fiação aérea, devendo essa infraestrutura ser enterrada;
- As calçadas poderão possuir áreas permeáveis desde que somente nas faixas de serviço ou de acesso, sendo que as faixas livres deverão obedecer os critérios de calçamento sugeridos na cartilha Calçada Cidadã;
- O padrão de calçamento a ser implantado pelo agente promotor do loteamento deverá ser único e contínuo, de modo a evitar des-

continuidades na faixa livre e na sinalização podotátil, facilitando a legibilidade e sinalização (menor poluição visual);

- O mobiliário urbano poderá ser implantado somente na faixa de serviços ou na faixa de acesso, de modo a manter a faixa livre de passeio dentro dos limites mínimos recomendados;
- Postos de combustível deverão possuir área delimitada de acesso para entrada e saída e calçada de acordo com os padrões definidos por lei, de modo a evitar conflitos com a circulação de pedestres;
- Não serão permitidas vagas de estacionamento dispostas no recuo das edificações, sendo permitido no máximo dois acessos (entrada e saída) a veículos por lote (exceto polos geradores de tráfego, que terão regulamentação própria);
- O agente promotor do loteamento deverá apresentar ao órgão responsável pela aprovação e licenciamento a definição clara da hierarquia viária, e projeto contendo soluções para redução de velocidade em vias locais;
- Todos os semáforos implantados em novos loteamentos deverão possuir temporização para pedestres (com ou sem botoeira) ou sinalização vertical de preferência no caso de conversão.



Diretrizes para áreas em obras

- No caso de obras em calçadas, o agente executor da obra poderá sinalizar com separadores (tipo cone) parte da via de veículos, garantindo a circulação temporária de pedestres com segurança, observando-se que para tal, deverá obter autorização do poder público;
- Para o caso de desvio provisório, em função de obras na calçada ou em lote lindeiro, o agente executor deverá atentar para a manutenção de rampas de acesso e larguras mínimas de passagem;
- A sinalização de obras jamais poderá obstruir a calçada;
- Abrigos de ônibus precisam permanecer acessíveis a pedestres, devendo ser relocados provisoriamente se esse acesso não puder ser garantido.

2.2.2.3 DEFINIÇÃO DAS ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA INTERVENÇÃO

Conforme destacado anteriormente, Guarapari já possui lei específica para melhoria e qualificação de calçadas, bem como lei que autoriza o Poder Executivo a construir ou recuperar calçadas. Essa situação torna a implantação de planos de requalificação em áreas prioritárias mais fáceis de serem viabilizados, se comparados com outros municípios que ainda não possuem tais dispositivos.

Dentre as ações propostas no Plano de Ação, está a criação de um programa de requalificação da área central, cujo objetivo é realizar um conjunto de obras ligadas sobretudo à infraestrutura viária, promovendo alterações voltadas à priorização dos modos coletivos e não motorizados.

Dentro desse programa, estão compreendidas ações específicas para a circulação de pedestres. Os limites da área selecionada para receber as intervenções voltadas ao pedestre dentro do programa de requalificação da área central são apresentados a seguir.



Figura 82 - Área prioritária de intervenção

As intervenções na área prioritária consistem em:

- Ampliação das áreas de pedestres e retirada de faixas de estacionamento junto à guia;
- Adaptação de calçadas e travessias de acordo com critérios da Lei nº 2.598, de 03 de julho de 2006 (Calçada Cidadã); Reorganização e priorização dos fluxos de ônibus, bem como revisão do acesso e localização dos pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo.

3. GESTÃO DA MOBILIDADE





3. GESTÃO DA MOBILIDADE

3.1 TRANSPORTE PÚBLICO

Este capítulo apresenta as questões referentes ao transporte público, incluindo diretrizes e propostas nos diferentes aspectos relevantes a este elemento da mobilidade. A primeira seção apresenta uma síntese da caracterização da oferta e da demanda de viagens. As quatro seções seguintes propõem uma estratégia para o fortalecimento e melhoria do sistema de transporte coletivo municipal, abordando aspectos institucionais, operacionais, de infraestrutura, de planejamento e normativos. Por último é abordada a questão da mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência.

3.1.1 CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

3.1.1.1 OFERTA

A cidade de Guarapari dispõe de serviço de transporte público coletivo municipal operado pela Asatur, com 47 linhas urbanas, além de 10 linhas distritais operadas pela Asatur, Viação Guarapari e Viação Cidade Saúde. Foi realizada pesquisa de Frequência e Ocupação Visual, que permitiu averiguar a oferta do serviço de transporte público (frequência de veículos) e a demanda de passageiros do sistema em pontos de interesse da rede viária.

A Figura 83 e a Figura 84 ilustram os dados levantados de frequência na hora pico manhã (das 7h45 às 8h44): as maiores frequências são observadas na ponte da Av. Gov. Jones dos Santos Neves e na Av. Ewerson de Abreu Sodré, em ambos os sentidos, e na Av. Anchieta, sentido centro. A seguir, na Figura 85 e na Figura 86 são expostas as frequências na hora pico tarde (18h15 às 19h14), que seguem os mesmos padrões das observações da hora pico da manhã.

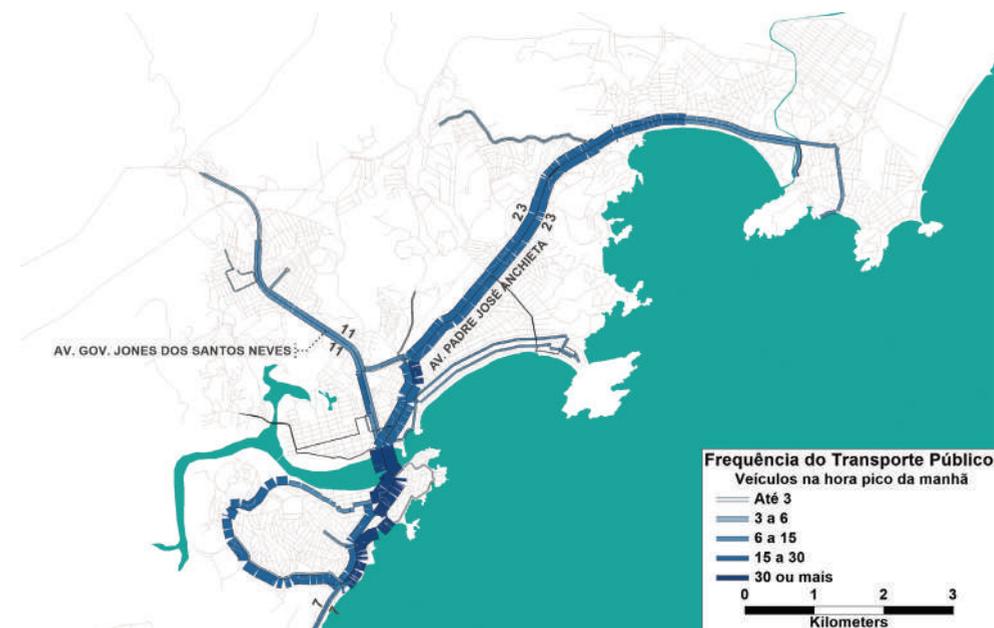


Figura 83: Frequência das linhas municipais na HPM



Figura 84: Frequência das linhas municipais na HPM no centro



Figura 85: Frequência das linhas municipais na HPT





3.1.1.2 DEMANDA

No quesito demanda de passageiros, a Figura 87 mostra os dados obtidos na hora pico manhã: as maiores demandas são observadas na ponte da Av. Gov. Jones dos Santos Neves, na Av. Padre José Anchieta e na R. Antônio Cláudio Coutinho, todas sentido centro. A seguir, na Figura 88 são expostas as frequências na hora pico tarde, que têm seus maiores valores na ponte da Av. Gov. Jones dos Santos Neves sentido bairro/norte, na Av. Padre José Anchieta sentido leste e na R. Antônio Cláudio Coutinho sentido sul.



Figura 86: Frequência das linhas municipais na HPT no centro

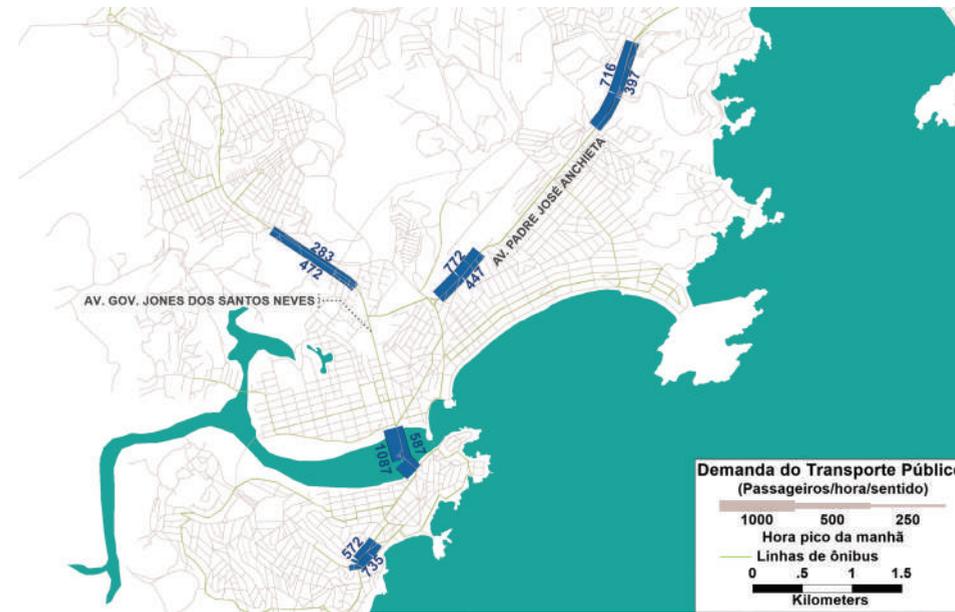


Figura 87: Demanda verificada das linhas municipais na HPM



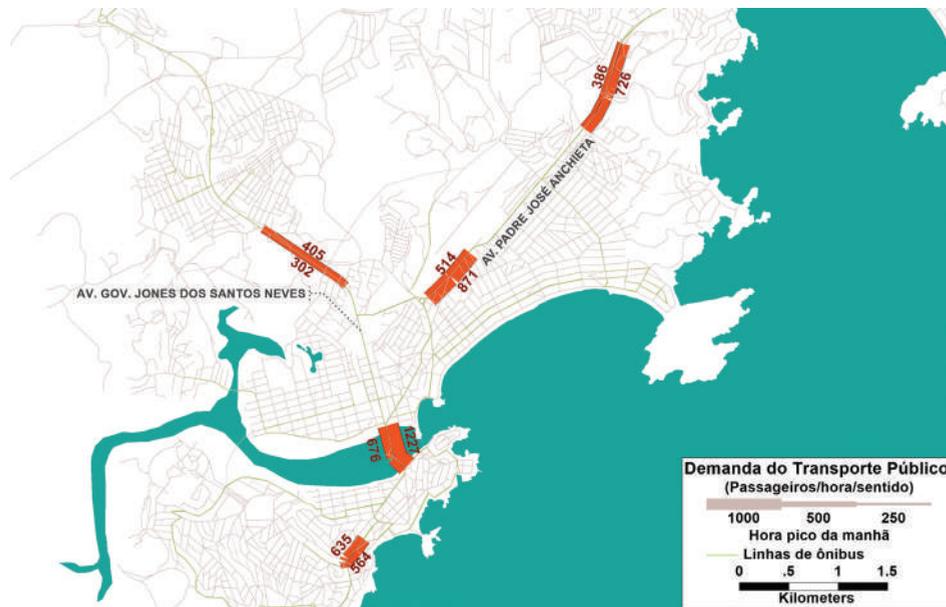


Figura 88: Demanda verificada das linhas municipais na HPT

3.1.1.3 COBERTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Para realizar uma adequada análise da cobertura do sistema de transporte público é necessário ponderar, simultaneamente, a demanda de cada bacia da cidade e a oferta existente de transporte.

Este diagnóstico das condições existentes de oferta e acesso ao sistema é parte essencial do processo de melhoria do sistema de transporte público do município, que passa também pela compreensão das dinâmicas da cidade

para propor alterações que venham suprir as necessidades da população. O crescimento populacional, a ocupação (regular ou irregular) de novas áreas e o desenvolvimento de polos de emprego são fatores responsáveis pelas mudanças percebidas nos padrões de deslocamento que ocorrem com o tempo. Por isso é necessário rever periodicamente a necessidade de readequar o sistema de transporte público às necessidades de seus usuários. A análise da área de cobertura do sistema de transporte público (Figura 89) permitiu concluir que há diversas áreas da cidade fora dela.

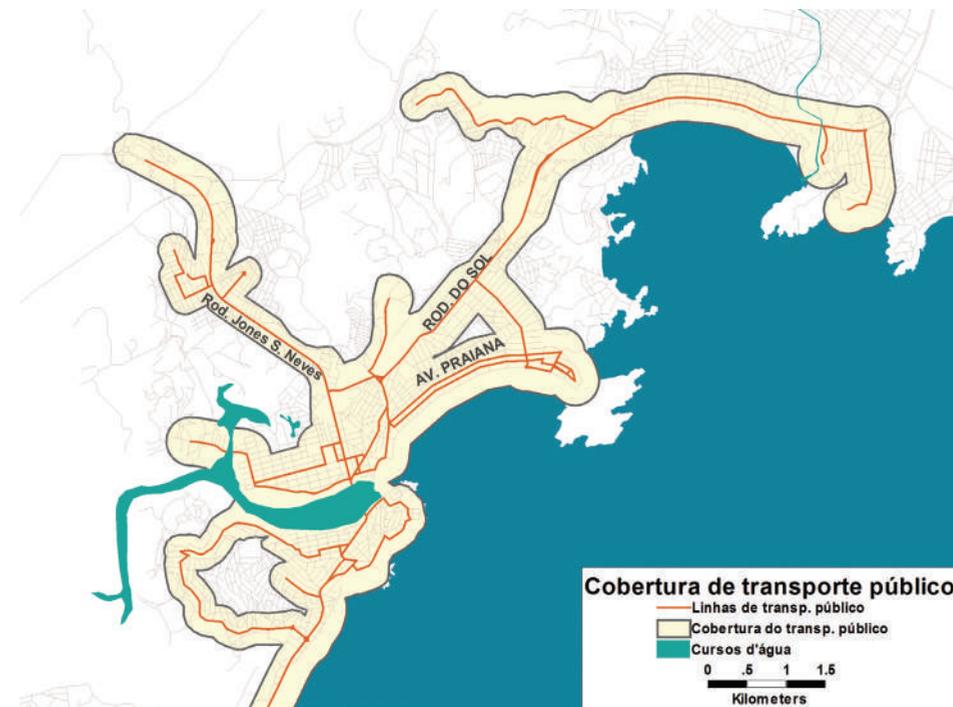


Figura 89: Área de cobertura da rede de transporte municipal (região central)
Fonte: Elaboração própria LOGIT



As áreas não lindeiras à cobertura da rede são identificadas na Figura 90 e Figura 91 a seguir. A análise mostrou que 69% da população do trecho litorâneo de Guarapari está dentro da área de cobertura da rede de transporte público, o que corresponde a cerca de 73.000 pessoas.

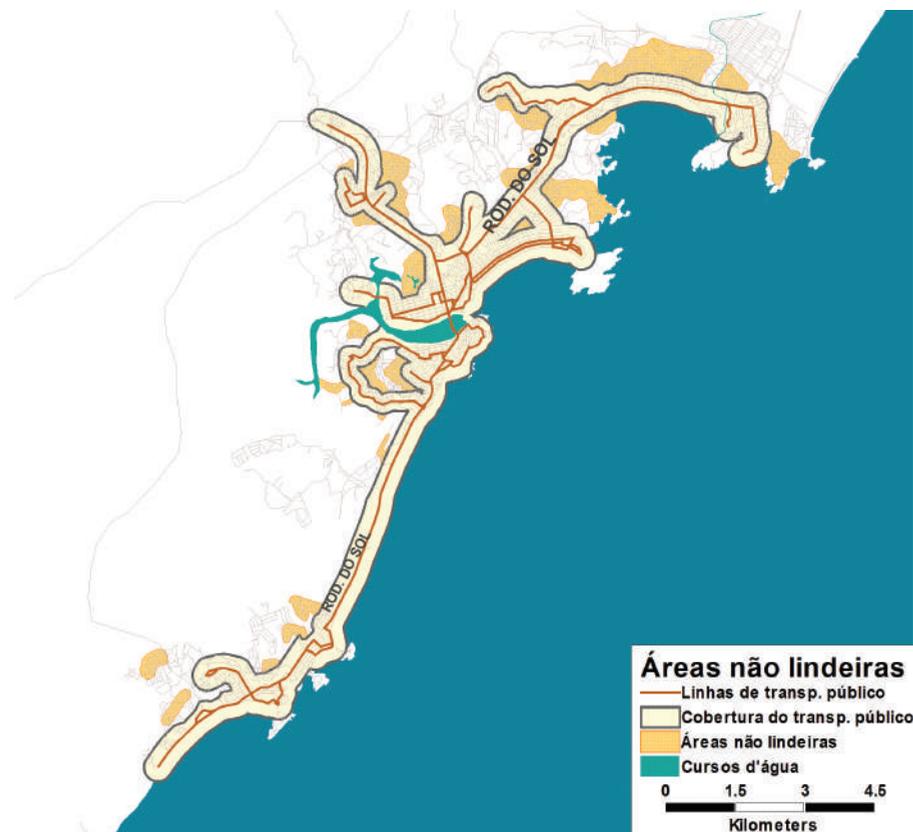


Figura 90: Áreas não lindeiras às áreas de cobertura da rede de transporte coletivo
Fonte: Elaboração própria LOGIT

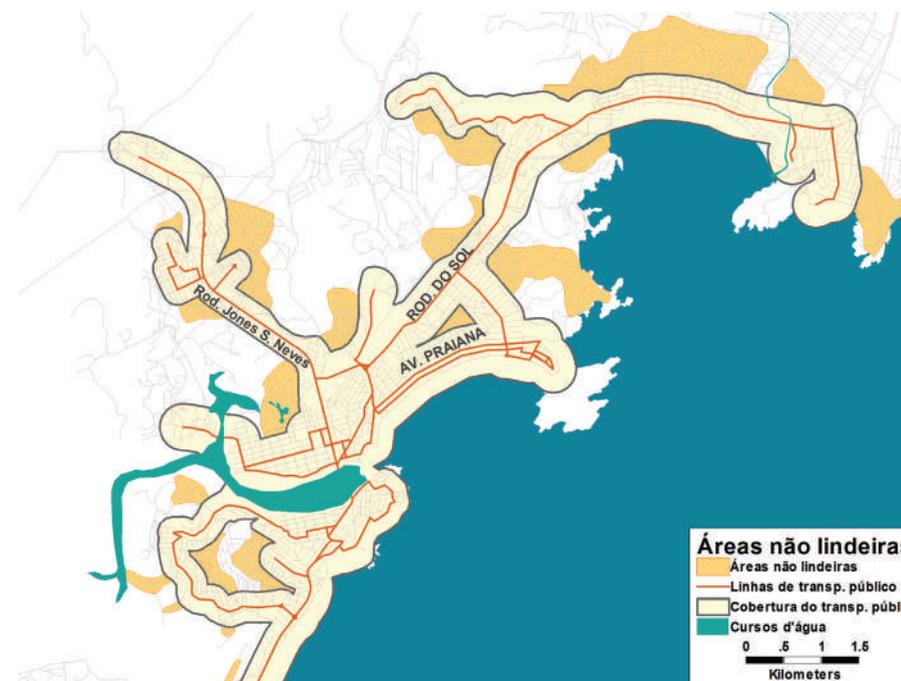


Figura 91: Áreas não lindeiras às áreas de cobertura da rede (região central)
Fonte: Elaboração própria LOGIT

Nota-se que as áreas não lindeiras à cobertura da rede se localizam principalmente em áreas de topografia acidentada, onde distâncias que pareceriam curtas, vistas de cima, acabam se tornando impeditivas para pessoas de mobilidade reduzida devido à declividade ou ao desenho viário não-ortogonal. Em alguns pontos, o viário tem baixa conectividade, o que significa, por exemplo, que tomar um ônibus numa rua imediatamente paralela (a 100 metros da rua de origem, em linha reta, por exemplo), pode requerer uma caminhada de 500 metros ou mais devido à falta de vias conectando ruas paralelas, o que ocorre tipicamente em áreas com topografia



acidentada ou com ocupação não planejada. Em alguns casos, essa situação pode ser abordada por meio de escadas ou vias de pedestres que aumentem a conectividade da rede, diminuindo tais distâncias de caminhada. Contudo, quando tais opções não existem, pode ser mais efetivo estender a linha de ônibus para que ela chegue às áreas desatendidas, conforme o caso.

Assim, as necessidades identificadas no sistema de transporte público se concentram no aumento área de cobertura em diversas regiões da cidade. As alternativas para aumentar a cobertura dependem de análise específica de novas linhas ou mudança de linhas existentes associado à análise de frota veicular adequada em função da demanda e das condições físicas de cada área.

A partir da verificação das áreas já atendidas pelo sistema de transporte coletivo e da demanda de cada região, foram estabelecidas as áreas em que há prioridade em melhorar a cobertura de transporte público, conforme mostrado na Figura 92.

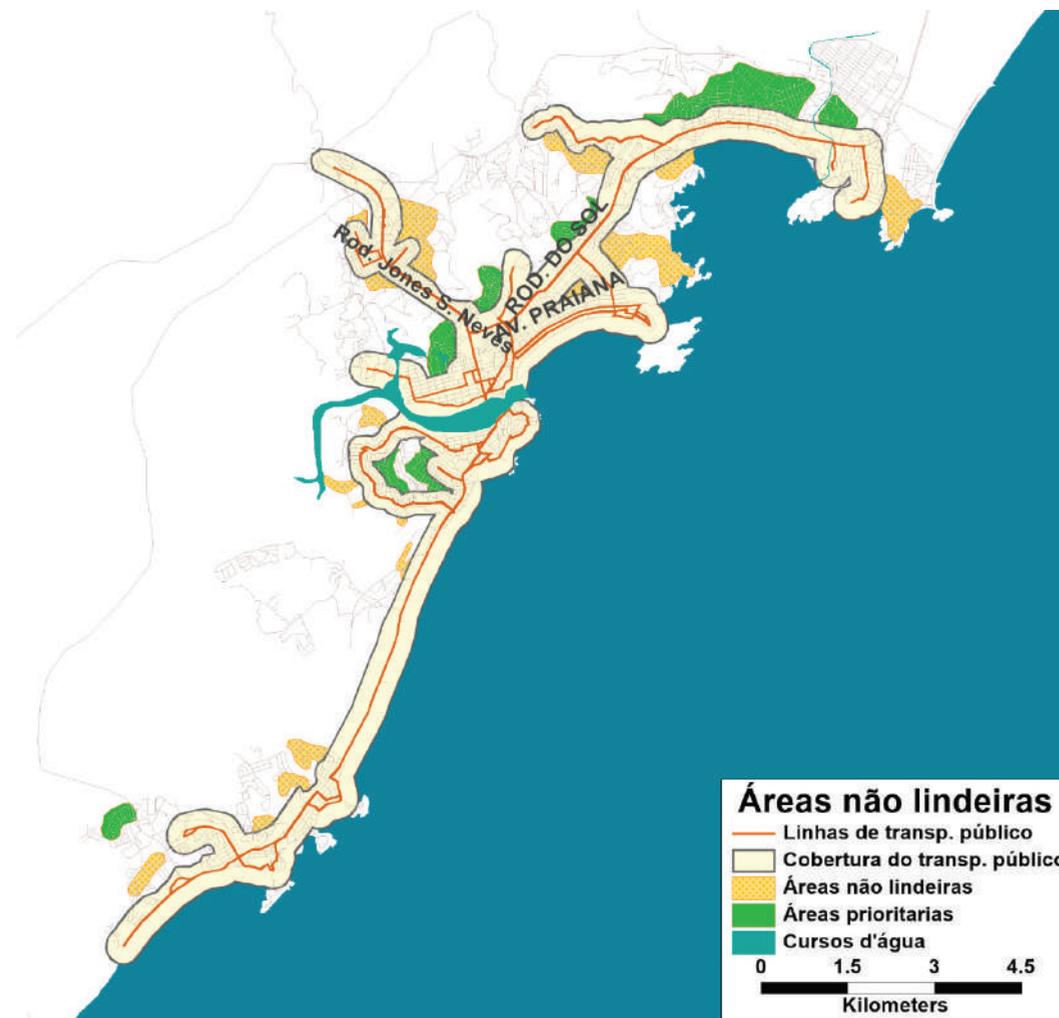


Figura 92: Áreas prioritárias para a readequação do sistema de transporte público
Fonte: Elaboração própria LOGIT



3.1.2 ESTRATÉGIA DE FORTALECIMENTO E MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO

O serviço de transporte público do Município de Guarapari reflete uma situação típica de muitas cidades brasileiras, onde as empresas que prestam o serviço foram estendendo a rede ao longo de décadas na medida que a cidade se expandiu e o poder público exercendo o papel de ratificador dessas propostas, sem se colocar necessariamente como planejador do sistema.

Na etapa de diagnóstico foi identificada a necessidade de **regularizar e formalizar a execução a prestação dos serviços de transporte público**, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95. Para tanto é necessário realizar procedimento licitatório destinado à concessão do sistema correspondente às linhas atualmente exploradas pelas autorizatárias.

Por outro lado também foi evidenciado na etapa de diagnóstico a necessidade de **fortalecimento do poder público como regulador, gestor e planejador do sistema de transporte público**. A situação descrita acima, em que os operadores assumiram historicamente atribui-

ções de programação da oferta e de propositores de mudanças nas linhas de ônibus, leva o poder público a não desenvolver capacidades técnicas e de gestão referentes ao transporte público que de outra forma se veria obrigado a realizar. Dessa forma, uma das medidas de maior prioridade em importância e no tempo, é avançar no fortalecimento institucional para empoderar a Prefeitura nas atribuições críticas para a gestão e controle do transporte público. Dentre essas atribuições pode-se ressaltar as seguintes, listadas em ordem crescente das mais operacionais às mais estratégicas:

- Monitorar o serviço e identificar falhas no cumprimento da oferta programada;
- Fiscalizar o serviço prestado para identificar falhas nos itens de qualidade de serviço previstas (estado de manutenção da frota, limpeza, atuação dos condutores, ocorrência de acidentes, etc.);
- Agir junto aos operadores para aplicar as devidas notificações e/ou penalizações em função do não cumprimento do serviço em quantidade ou qualidade de acordo com o previsto;
- Melhoria e atualização permanente da infraestrutura do sistema de transporte público (paradas, abrigos, vias de circulação de ônibus, sistema de informação a usuários);
- Avaliação do serviço prestado e identi-

cação de quedas no nível de serviço (ocupação e intervalos) por meio de levantamento de campo periódicos ou processamento e análise dos dados de monitoramento;

- Realização de estudos de demanda periodicamente para atualização da oferta e revisão do cálculo da tarifa técnica;
- Atualização da oferta programada em função da evolução da demanda, do crescimento urbano e do surgimento de novos polos geradores de viagens que derivem em defasagem na programação da oferta;
- Estudar a necessidade de reestruturar a rede de transporte público, de implementar medidas de integração ou outro tipo de mudança no planejamento do sistema para melhorar o serviço prestado e/ou ganhar eficiência.

O fortalecimento do poder público para cumprir efetivamente as atribuições descritas acima implica em **três processos** de transição diferentes, que devem ser realizados preferencialmente em sequência um após o outro em função das relações de precedência. Os três processos de transição são:

- Regularização da forma de prestação do serviço por meio de licitação;**
- Empoderamento da Prefeitura como regulador da concessão;**
- Medidas de reestruturação da rede de transporte público.**



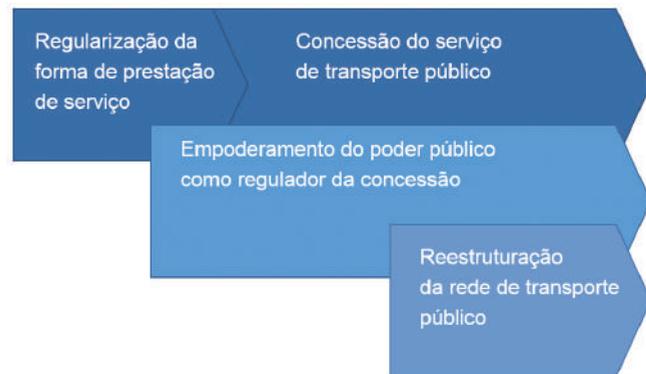


Figura 93. Processos de transição para o fortalecimento e melhoria do transporte público

Após suspensão dos processos licitatórios de 2008 (Edital de Concorrência 003/2008) e de 2010 (Edital de Concorrência 005/2010), a Prefeitura convocou uma nova licitação (Edital de Concorrência 007/2012) na modalidade Concorrência Pública, do tipo melhor proposta técnica com tarifa fixada, para a Outorga de Concessão de Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Guarapari. Este último foi objeto de paralização determinado pelo Tribunal de Contas do Estado e encontra-se suspenso desde 2012.

Nesse sentido, é preciso primeiro regularizar a concessão devido às obrigações legais inadiáveis. Nesse processo de regularização é recomendável prever a inclusão de medidas de ordem normati-

vo que permitam ao poder público assumir gradualmente novas atribuições de gestão e controle ao longo do período de vigência da nova concessão do transporte público, tais como a disponibilidade completa de dados de monitoramento e de bilhetagem para controle, avaliação e planejamento do sistema. Também é fundamental que a nova concessão, que deve ser feita na modalidade de concessão do sistema e não linha a linha, permita a mudança e atualização de serviços, linhas e ramais em função das necessidades de mobilidade do município, bem como permitir a reestruturação da rede para ganhar eficiência, nível de serviço e maior conectividade e integração. O concessionário será resguardado pelo princípio de garantia de equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Não menos importante é o objetivo de empoderar a Prefeitura para exercer as atribuições de regulador com efetividade. Esse processo de fortalecimento do poder público é, no entanto, mais demorado e deve ser levado adiante como algo gradual e com avaliação periódica dos avanços para estabelecer prioridades a cada passo em função dos resultados desse processo de transição. Por um lado é preciso assegurar à Prefeitura – por meio dos órgãos com competências relativas ao planejamento, regulação, controle e fiscalização do serviço de transporte – os meios para realizar as atribuições a), b) e c) descritas

acima, responsabilidades de curto prazo que garantem o cumprimento da oferta prevista dentro dos níveis de serviço preestabelecidos. Isto implica em recursos humanos (como agentes fiscais devidamente treinados para suas atribuições), recursos materiais (instrumentos de fiscalização e controle, veículos para deslocamento, instalações físicas e equipamentos para desenvolver as atividades administrativas, etc.). Esses itens são tratados no capítulo Desenvolvimento Institucional e são objeto do programa de desenvolvimento institucional que compõe os projetos estruturantes do presente trabalho. Por outro lado, a melhoria gradual e permanente do serviço de transporte público depende do fortalecimento técnico e gerencial das atribuições de natureza mais analítica e de monitoramento, revisão e avaliação da demanda e da oferta, como são as atribuições e), f) e g). Essas capacidades também são objeto das propostas de fortalecimento institucional, porém são de horizonte de mais longo prazo.

Os imbróglis jurídicos enfrentados pelo município nos temas de transporte urbano têm estreita relação com a ausência da atividade de planejamento da mobilidade urbana na Prefeitura de Guarapari. Não há uma instituição no Poder Executivo (secretaria, departamento, gerência) ou cargo totalmente dedicado ao tema, tampouco há realização de pesquisas para definição de demanda ou verificação de satisfação de usuário. Os



cargos mais diretamente relacionados ao assunto concentram-se na fiscalização do sistema (como descrito abaixo), o que não oferece a abrangência de atribuições suficientes requerida para a adequada gestão e planejamento da mobilidade. O trânsito não é municipalizado e a Polícia Militar tem pequeno efetivo para as atividades correlatas, inclusive para aplicação de multas. A remoção e guarda de veículos está concedida a uma empresa privada na cidade, mas há diversos problemas na execução do serviço (demora na chegada de guinchos, por exemplo) indicando necessidade de revisão nessa delegação.

A fiscalização dos serviços prestados pelas operadoras de transporte coletivo fica a cargo da Secretaria Municipal de Fiscalização, na Gerência de Fiscalização de Transporte e Trânsito. Recentemente, foi criado o cargo de Secretário Adjunto de Segurança e Transporte nessa Secretaria, por meio da Lei Complementar Nº.045, de 28 de maio de 2013, além dos já existentes cargos de Gerente de Fiscalização de Transporte e Trânsito, Subgerente de Trânsito e Subgerente de Transporte Coletivo e Individual. Dessa forma, para as atividades de transporte e trânsito há poucos funcionários, o que impossibilita que exista uma atividade sistemática de fiscalização de cumprimento de horários, itinerários, segurança dos veículos, condições veiculares, quantidade de passageiros transportados, etc.

Finalmente, havendo consolidado os avanços descritos acima, que permitirão a operação de um sistema de transporte público com controle efetivo por parte do regulador, ficarão dadas as condições para a reformulação da rede de transporte público e a forma de organização dos serviços. As ações de reestruturação da rede de transporte público devem ser formuladas e implementadas uma vez que as condições mínimas estejam dadas, tanto em termos de disponibilidade de dados operacionais mais precisos para efeitos de planejamento quanto em termos de capacidade do poder público de controlar com efetividade que aquilo que for planejado seja cumprido de forma consistente e sistemática.

A partir dessas premissas, é proposto um conjunto de diretrizes para orientar as ações referentes ao transporte público para o Município de Guarapari.

Diretrizes

- Jurídico: Regularização da concessão;
- Gestão: Fortalecimento dos mecanismos de gestão e controle da operação;
- Operação e infraestrutura: Medidas de priorização da rede viária e melhoria da infraestrutura para a circulação do transporte público;
- Planejamento - curto prazo: Definições de padrões de prestação de serviço e atualização da oferta;

- Planejamento - médio/longo prazo: medidas de reestruturação da rede de transporte público.

As seções seguintes descrevem as diretrizes e apresentam propostas para as quatro primeiras diretrizes, aplicáveis desde o curto prazo. A última diretriz, que consiste em desenvolver estudo para reestruturação da rede de transporte público, no passo seguinte que o município deve dar uma vez iniciadas as ações que assegurarão as condições normativas, de capacidade técnica e gerencial da Prefeitura como regulador do sistema, de priorização do transporte público e infraestrutura de apoio e de critérios de programação do serviço. Esse estudo de reorganização do sistema de transporte público deverá ter como objetivo identificar propostas de racionalização da rede de transporte coletivo, necessidade de ampliação da cobertura e atualização da oferta em função de estudo de demanda e a análise e avaliação de esquemas de integração.



3.1.3 REGULARIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

Conforme descrito nos estudos jurídicos da Etapa 3 e nos itens de ações normativas relatórios de formulação e avaliação de propostas da Etapa 4 deste trabalho (apresentados de forma integrada no relatório de Consolidação dos trabalhos de Plano de Mobilidade), uma das necessidades mais prioritárias referentes ao sistema de transporte público é a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95.

Para tanto, o Plano de Ação apresenta as disposições básicas para avançar nesse sentido. Em primeiro lugar é preciso criar uma secretaria ou órgão responsável pela mobilidade no município, desejavelmente concentrando os diversos aspectos incluindo transporte público e trânsito, e atribuir formalmente a esse órgão a responsabilidade de gestão e controle da e regulamentar atribuições referentes à concessão de transporte público para e adequar a prestação do serviço aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana. A elaboração do Edital para licitação da concessão do sistema de transporte público coletivo

municipal deverá propor especificações técnicas e disposições jurídicas que garantam mecanismos de controle e fiscalização do poder público e que permita a atualização e reorganização da rede de transporte público ao longo do período de duração da concessão. É recomendável que o contrato de concessão permita a incorporação de novos mecanismos de controle e monitoramento, disponibilização de informações operacionais e da demanda, adoção de sistemas tecnológicos e instrumentos de controle por parte do poder público e adoção de sistemas de bilhetagem sob especificações definidas pelo poder público.

Após a realização do procedimento licitatório é recomendável definir um processo de monitoramento, avaliação e revisão do funcionamento do sistema e do desempenho do poder público na execução das atribuições de regulador do sistema sob a nova concessão. As seções seguintes descrevem propostas em diferentes aspectos relacionados à operação do transporte público, a serem considerados como implementações graduais nesse processo de transição.

3.1.4 MONITORAMENTO E CONTROLE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

O poder público tem a responsabilidade de verificar o cumprimento dos requisitos contratuais do transporte público. Entre essas obrigações devem ser incluídos mecanismos de controle da operação que permitam a fiscalização por meio de parâmetros objetivos do cumprimento do serviço programado.

É importante considerar alguns princípios básicos para a concepção, planejamento, operação e avaliação do sistema de transporte público:

- Acesso amplo e universal ao transporte público;
- Disponibilidade, confiabilidade, modicidade tarifária e segurança;
- Eficiência operacional, rapidez e frequência;
- Informação a usuários visível, compreensível e atualizada.

A formulação de mecanismos de gestão e controle operacional deve visar a identificação de variáveis claramente mensuráveis que consigam traduzir os aspectos mais relevantes do sistema. Essas variáveis devem ser formuladas na forma de indicadores, com referências de nível de serviço e metas a serem alcançadas.

A oferta de serviço deve ser controlada não somente em termos da quantidade total de viagens (**frequência total** por hora, período ou por dia) mas também na **regularidade** e/ou **pontualidade**



das viagens de forma a garantir confiabilidade ao sistema.

A **cobertura espacial** da rede – isto é, o conjunto de áreas atendidas pelos itinerários das linhas – também é um parâmetro importante que determina o acesso amplo e universal do sistema. O **atendimento correto e completo desses itinerários**, portanto, deve ser controlado para garantir que cada viagem ofertada dê serviço em todo o trajeto previsto sem deixar viagens incompletas, mesmo que seja observada baixa demanda. Mudanças de frequência ou segmentações de linhas somente devem ser feitas de forma planejada, com justificativa suficiente e com divulgação ampla e antecipada aos usuários.

Além dos parâmetros relacionados à quantidade de oferta no tempo e no espaço, existem outros aspectos relacionados ao **estado de manutenção da frota, de limpeza e de imagem do sistema** que devem ser assegurados para manter o transporte público um serviço seguro, atrativo, acessível e amigável. A avaliação de vários desses itens, mesmo que de natureza qualitativa, são passíveis de fiscalização rigorosa por meio de inspeções periódicas, tanto da frota como da infraestrutura de apoio, usando instrumentos de controle e critérios claros de avaliação objetivos preestabelecidos.

A seguir são propostos um conjunto de indicadores e parâmetros para controle e gestão do serviço de transporte público:

FREQÜÊNCIA DE VIAGENS

DEFINIÇÃO:

- Cumprimento do número de veículos por hora previsto na programação de serviço em cada período de operação (pico/fora pico), medido como porcentagem de descumprimentos sobre a frequência total prevista.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Com sistema de monitoramento automático/remoto da frota: horaria (hora a hora);
- Com registro manual: observações aleatórias semanais (toda semana).

o Observações:

- Deve ser medido em diferentes períodos do dia, porém tem maior impacto nos períodos de maior demanda;
- Este indicador é relevante para o regulador do sistema para controlar que a oferta prevista seja de fato cumprida. Os operadores têm um incentivo natural para reduzir o número total de viagens, principalmente em linhas e períodos com menor concentração de demanda, pois implica em manter custos variáveis sem aumentar a receita tarifária.



REGULARIDADE

DEFINIÇÃO:

- Número de vezes que o intervalo entre viagens consecutivas da mesma linha supera a demora máxima permitida (número de “atrasos” entre dois ônibus da mesma linha), medido como porcentagem de descumprimentos sobre a frequência total prevista.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Com sistema de monitoramento automático/remoto da frota: permanente (intervalo entre todas as viagens de cada linha nos pontos de controle);
- Com registro manual: observações aleatórias semanais (toda semana).

o Observações:

- Cumprir frequências por si só não garante uma oferta suficiente e adequada, pois os “buracos” de serviço e a “aglomeração” de ônibus de uma mesma linha (*bus bunching* ou comboios involuntários) têm forte impacto negativo para os usuários, causando maior tempo de espera e/ou superlotação dos veículos. Uma linha que cumpre toda a frequência prevista porém sem manter regularidade resulta em um nível de serviço tão ruim quanto o de uma linha que não alcança a frequência programada;
- Este indicador é mais relevante para as linhas com frequência de viagens mais elevadas.

PONTUALIDADE

DEFINIÇÃO:

- Número de vezes que o horário de partida não é cumprido dentro da margem de atraso permitida, medido como porcentagem de descumprimentos sobre a frequência total prevista.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Com sistema de monitoramento automático/remoto da frota: permanente (todas as viagens de cada linha);
- Com registro manual: observações aleatórias semanais (toda semana).

o Observações:

- A fiscalização pode ser complementada por observações e alertas de usuários;
- É recomendável não tolerar margens de adiantamento de viagens (sair antes do horário programado), pois para o usuário um serviço adiantado pode implicar em risco de perder a viagem, o que bem mais grave do que incorrer em atrasos, principalmente para linhas com frequências baixas (em cujos casos o tempo de espera até o seguinte ônibus é muito maior);
- Este indicador é mais relevante para linhas com frequência de viagens mais baixas, principalmente em serviços com número reduzido de viagens ao dia (por exemplo, linhas com somente uma ou duas partidas em todo o período da manhã).



ATENDIMENTO COMPLETO DE ITINERÁRIO

DEFINIÇÃO:

- Número de ocorrências em que uma viagem não completa o trajeto previsto no itinerário desse serviço, medido em número absoluto de descumprimentos independentemente do número total de viagens previstas.

o Observações:

- Este indicador é particularmente relevante em áreas afastadas, de baixa densidade ou em linhas que atravessam vazios urbanos. A tendência natural do operador é “dar meia volta” antes de chegar à cabeceira da linha, deixando usuários dessas áreas sem serviço;
- Esse tipo de descumprimento é mais comum em sistemas sem monitoramento ou uso de tecnologia para registro dos trajetos, pois o controle por parte do regulador do sistema realiza-se tipicamente nos eixos que concentram maior número de rotas e portanto longe das cabeceiras de áreas menos densas ou isoladas geograficamente.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Com sistema de monitoramento automático/remoto da frota: permanente (todas as viagens de cada linha);
- Com registro manual: observações aleatórias mensais em pontos de controle.

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E LIMPEZA

DEFINIÇÃO:

- Verificação por meio de checklist por fiscalização aleatória ou inspeções periódicas, com lista completa de itens de controle como estado de conservação e limpeza dos veículos (interna e externa) e da infraestrutura de apoio.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Verificações diárias de responsabilidade dos operadores e verificação mensal por parte da fiscalização do poder público.

FALHAS DOS VEÍCULOS EM OPERAÇÃO

DEFINIÇÃO:

- Quantidade de quebras de veículo na via pública, medido como quociente sobre a frota em operação.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Mensal.





GRAU DE OCORRÊNCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

DEFINIÇÃO:

- Quantidade de acidentes e/ou incidentes com ou sem vítimas, que tenham sido, comprovadamente, causados pelo Concessionário ou pelo estado do veículo, medido como quociente sobre a frota operacional no período.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Mensal.

GRAU DE EMISSÃO DE FUMAÇA

DEFINIÇÃO:

- Soma dos produtos das quantidades de veículos enquadrados em cada padrão de nível de emissão de fumaça, N3, N4 e N5, pelos respectivos pesos.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Semestral.

SATISFAÇÃO DE PASSAGEIROS

DEFINIÇÃO:

- Indicadores de avaliação qualitativa de opinião dos usuários.

PERIODICIDADE DE MEDIÇÃO:

- Registro de reclamações (via telefônica, por internet o pessoalmente junto aos operadores ou ao poder público) ou por meio de pesquisas de opinião com periodicidade semestral ou anual.

Os parâmetros escolhidos para a regulação e controle do sistema devem ser coletados sistematicamente, seja de forma periódica (com recorrência previamente definida) ou de forma contínua, dependendo da variável de controle. A fonte de informação pode variar: levantamentos por amostragem, com medições periódicas ou aleatórias; pesquisas de opinião sobre aspectos subjetivos ou objetivos sobre o serviço prestado; controle direto por parte

do regulador do sistema ou indireto por meio de relatórios de terceiros; etc. Nesse sentido, os sistemas de monitoramento remoto da frota, sistemas de bilhetagem eletrônica e outras tecnologias oferecem atualmente fontes confiáveis e rápidas de ter informação completa do sistema e exercer o controle operacional com muita eficácia. O relatório de Consolidação dos trabalhos do Plano de Mobilidade contém uma descrição completa da proposta de imple-





mentação de sistemas de tecnologia para apoio à gestão da mobilidade, incluindo sistemas de monitoramento e bilhetagem para o transporte público. O Plano de Ação apresenta a estratégia de implementação de cada sistema e as diretrizes para a integração dos mesmos, cujas especificações técnicas são propostas no relatório do Projeto Estruturante de Tecnologias (Produto 7.1). A implementação futuramente de um centro de controle integrado permitirá uma maior eficiência na utilização desses recursos, na coordenação intersetorial, e principalmente aumentar a efetividade da regulação do serviço de transporte público e da circulação na rede viária. Os sistemas de tecnologia oferecem complementarmente insumos extremamente valiosos para avaliação e planejamento contínuos.

Tecnologias de monitoramento e bilhetagem

Os sistemas tecnológicos de apoio à operação, monitoramento e bilhetagem do sistema de transporte público (ITS) podem estar sob completa responsabilidade dos operadores, do poder público ou com atribuições parciais para ambos os lados.

São apresentadas 3 alternativas de organização dos sistemas tecnológicos (bilhetagem, monitoramento e controle) para o transporte público coletivo municipal:

- ITS Alternativa 1: Implantação/desenvol-

vimento de ITS unicamente por parte de operadores privados;

- ITS Alternativa 2: Implantação/desenvolvimento de ITS por parte do operador privado acompanhado pelo poder público;
- ITS Alternativa 3: Implantação/desenvolvimento de ITS por parte do poder público.

Atualmente no Município de Guarapari, o desenvolvimento, a operação e a seleção da tecnologia dos sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de frota, e outros dependem exclusivamente dos operadores do transporte público. O município não tem o controle dos sistemas nem o conhecimento dos parâmetros de operação que são utilizados no transporte público, apenas são apresentados relatórios mensais pelo operador à Prefeitura. Portanto, o município se encontra na Alternativa 1.

No entanto, ao se aumentar o tamanho e a complexidade da rede, surge a necessidade de monitoramento e controle por parte do poder público. Para isso, é desejável definir uma estratégia de evolução onde o poder público assuma gradualmente responsabilidades para avançar da Alternativa 1 para a 2.

Tendo em conta a situação atual, próximo passo é a implementação da Alternativa 2: o Desenvolvimento do ITS por parte de operador privado

acompanhado pelo poder público. Neste estágio, desenvolvimento, operação e seleção da tecnologia dos sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de frota, e outros dependem dos investimentos realizados pelos operadores do transporte público, e a Prefeitura estabelece as bases técnicas e de controle sobre as quais o sistema em conjunto evoluirá. O poder público não define que tipo de equipamento ou fornecedor tecnológico será adquirido para o sistema, entretanto define características técnicas básicas e requisitos mínimos que este deve cumprir. O poder público deve ter um controle mais aprofundado e atualizado sobre o transporte público, pois já que o mesmo é um serviço público e, portanto, responsabilidade do poder público.

Esta alternativa procura aproveitar as tecnologias já existentes na cidade e a experiência dos operadores para acessar a informação que este gera sem precisar de grandes investimentos.



Figura 94: Situações de ITS

Por exemplo, a frequência dos ônibus é facilmente controlável por meio de um sistema de gestão de frota. Este sistema pertence e é controlado pelo operador de transporte público, mas não o impede de compartilhar informações com a Prefeitura em tempo real.

A criação de um centro de monitoramento operacional (CMO) é recomendada para esta alternativa. O CMO não chega a ter as capacidades de um Centro de Controle (CC), mas permite o monitoramento da operação do transporte público.

O CMO é formado essencialmente por Estações de Trabalho (computadores com acesso a internet) que permitem receber dados em tempo real e relatórios operacionais. O CMO permite a visualização dos dados para consulta, mas não permite modificá-lo, em que fica claro que nenhuma das operações será modificada, ou seja, o CMO permite observar incidentes em tempo real, mas não consegue concertá-los. Ainda assim, é possível entrar em contato com o operador após saber da existência do inconveniente para que seja solucionado, bem como notificar que a frequência não está sendo cumprida.

Conhecendo os problemas específicos, o poder público pode notificar a população dos mesmos e tomar as providências correspondentes.

Além disso, será possível contar com um acompanhamento permanente das operações realizadas pelo setor privado.

Este sistema deve ser implantado gradualmente, à medida que o poder público caminha em direção ao monitoramento global. O primeiro passo consiste em poder verificar se um ônibus desvia sua rota e só depois são gerados os controles mais profundos.

Em Guarapari, para que um CMO tenha sentido, é importante elaborar as bases técnicas do sistema de bilhetagem eletrônica, controle e gestão de frota e informação ao usuário para as linhas de ônibus que ainda não contam com tais tecnologias. O Projeto Estruturante de Tecnologia elaborado em conjunto com o Plano de Mobilidade apresenta as especificações técnicas adequadas ao Município de Guarapari para o sistema de bilhetagem, controle e monitoramento.

Uma das considerações mais importantes das bases técnicas é fomentar o uso de um único cartão ou meio de pagamento (Guaracard) para todo o sistema de transporte da cidade.



Figura 95: Entorno ideal da Guaracard

Para conseguir que se compartilhe um mesmo meio de pagamento em toda a cidade é importante compatibilizar as tecnologias e compartilhar informação. Para tal, poderia chegar a ser necessário (sempre é recomendável) criar um consórcio entre as empresas de transporte.

As bases do sistema de bilhetagem eletrônica serão dadas inicialmente pela tecnologia existente e compartilhada por todos os operadores. Recomenda-se que a evolução das tecnologias ocorra em comum acordo com o poder público do ponto de vista tecnológico. E deve ser definido



junto aos operadores quais informações do sistema de gestão de frotas serão fornecidas ao poder público.

O mesmo deve ser realizado para os sistemas de informação ao usuário. Há uma variedade de opções para o compartilhamento de informações em tempo real, como horários e rotas de ônibus. A informação pode chegar ao usuário por meio de displays eletrônicos em pontos de ônibus, como via aplicativos para computadores e smartphones que tenha todas as informações que o usuário precisa, enfatizando a localização de pontos de parada, quais linhas passam em cada um e os horários de chegada dos ônibus em tempo real (para tal é preciso o sistema de controle de frota e um sistema de gestão de operação).

Dado que Guarapari é uma cidade turística, o sistema de informação ao usuário é fundamental. Por isso, isto deve estar disponível para todos os usuários, sejam estes frequentes ou turistas, e ser facilmente compreendido por aqueles que não vivem na cidade, incluindo mapas.

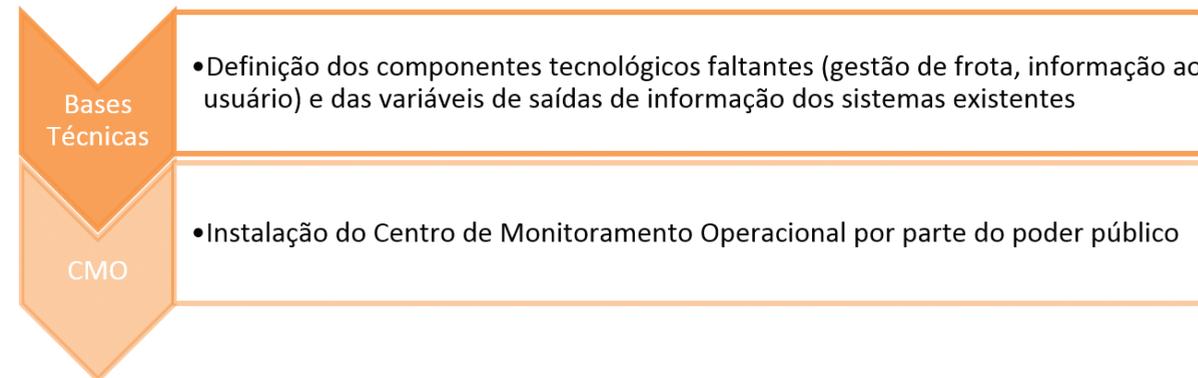


Figura 96: Processos a seguir

Dentro da definição das bases técnicas, deverá ser incluída também a definição dos relatórios a serem elaborados no CMO.

No período de transição entre os estágios, é importante não perder de vista que é de que os acordos com os operadores sejam feitos nas melhores condições. Atualmente eles controlam tudo sobre ITS no transporte público e essa mudança pode ser considerada intromissão em seus negócios. Pode mesmo tornar-se necessário alterar ou atualizar alguma legislação ou regulamentação para atender às novas exigências do sistema, por isso será fundamental destacar, como já mencionado, o fato de que o transporte público é um serviço público e, portanto, responsabilidade do poder público.

Devem ser aproveitadas as tecnologias que são atualmente utilizadas na cidade, sempre que

sejam coerentes e funcionais com os objetivos e serviços desejados, para diminuir o impacto do investimento necessário. Sempre no espectro das definições técnicas que foram feitas, é preciso lembrar que impor às empresas em situação de gastos excessivos pode produzir efeitos negativos na relação com os operadores, como mencionado no parágrafo anterior. Cada modificação feita deve considerar a realidade da cidade e de seus operadores, sendo pensada especificamente para a mesma. É pouco possível implementar exatamente as mesmas soluções de outras cidades, apesar de terem sido bem sucedidas, em uma cidade diferente. Devem ser tomadas como um exemplo e como estudos de caso relevantes, mas cada cidade precisa de uma solução adequada para si mesma.

Outro ponto a considerar é que o pessoal deve



ser qualificado para desempenhar as funções decorrentes desta transição. A existência de um centro de monitoramento operacional implica que será necessário contratar ou capacitar o pessoal já existente para que estes permaneçam como operadores do centro e tenham uma base de conhecimento técnico que os habilite a utilizar os sistemas e equipamentos do CMO.

A formação do pessoal deve incluir não só os sistemas tecnológicos com que vão trabalhar no CMO, mas também conceitos operacionais de transporte público. É muito importante entender o que deve ser monitorado e os problemas com que lidam diariamente as operadoras.

As questões que devem ser conhecidas são:

- ITS (sistemas de tecnologia e informação);
- Gestão de Frota;
- Programação de Serviço;
- Despacho de ônibus;
- Etc.

Finalmente, deve ter-se em mente que o objetivo final é sempre recuperar para o município a supervisão do transporte público. Apesar de não ser considerado a curto ou médio prazo, conceder ao poder público o controle total sobre o transporte público (Alternativa 3), devem ser deixadas firmemente estabelecidas as bases e princípios para avançar para essa instância sem problemas.



Figura 97: Etapas ITS para Transporte Público

Tecnologia veicular: padrão de emissões

Ao cumprir a regulamentação de realizar a renovação da frota veicular se obterá como resultado a prestação de um serviço mais ecológico e com uma melhor imagem, pois o uso de tecnologias verdes pode melhorar a percepção do usuário de transporte público.

Para isso é importante considerar que os ônibus são propriedade privada dos diferentes operadores do transporte. Sem a regulamentação específica que indique as porcentagens da frota que devem estar de acordo com as regulamentações vigentes, não é possível obrigar a renovação da mesma.

A renovação da frota é um processo que se recomenda realizar por etapas e a quantidade de ônibus que forem comprados em cada uma delas dependerá diretamente da idade dos ônibus a serem substituídos. Não é possível solicitar aos entes privados que substituam um ônibus de 5 anos, mas podem substituir um veículo de 10 ou 15 anos de idade.

Durante os estudos do Plano de Mobilidade, foram apresentadas as alternativas tecnológicas

disponíveis: ônibus diesel, a gás ou híbridos. Determinou-se que a melhor opção é a utilização de ônibus diesel com filtro conforme os padrões PROCONVE (atualmente é o PROCONVE-7 que regulamenta o nível de emissões dos ônibus). Esta alternativa é mais conveniente porque representa menores custos de investimento e manutenção. Este combustível já vem sendo utilizado na região evitando assim problemas de abastecimento.



Figura 98: Vantagens da renovação por ônibus diesel

A tecnologia diesel é altamente provada e conhecida pelos operadores atuais, pois com as novas tecnologias de refinação de combustível atingiu-se



um diesel de baixo teor de enxofre (S-50 e S-10) com baixas emissões de poluentes.

Esta renovação de frota por ônibus diesel não requer investimentos específicos em infraestrutura para a cidade nem para os operadores de transporte, como no caso do ônibus a gás que necessita da instalação de uma estação de abastecimento de gás natural). Além disso, os valores de manutenção não variam muito. Os custos da renovação são apenas devidos ao custo do ônibus.

3.1.5 PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

As ações anteriores visam assegurar as condições jurídicas e institucionais para que cada parte exerça seu papel: o poder público, como regulador e gestor do sistema, e os concessionários, como operadores do serviço. Dadas essas condições é possível propor medidas de racionalização que poderão ser efetivamente executadas pelo operador e controladas pelo regulador, tanto na operação como no planejamento do sistema.

Para efeitos de planejamento foi definida a seguinte classificação das linhas de transporte público, de forma a identificar o tipo de ligação e nível de frequência que cada linha oferece:

- Linhas urbanas:
 - o Serviços regulares: linhas urbanas que apresentam frequências regularmente ao longo de todo o período de operação. A frequência é definida pela demanda crítica de cada período pico, ou pela frequência mínima.
 - o Serviços de horários específicos: linhas urbanas com itinerários complementares, cobertura espacial em áreas de baixa demanda e/ou com redundância em relação a outros itinerários (isto é, áreas já atendidas por outros trajetos). Esses serviços oferecem viagens em número menor e concentradas nos períodos de interesse para garantir a acessibilidade mínima: nos picos da manhã e da tarde, eventualmente também no período de almoço/meio-dia.
- Linhas rurais ou distritais:
 - o Linhas que dão serviço fora do perímetro urbano do distrito sede.

Esta seção apresenta quatro eixos de ação com propostas para definir padrões de referência para nível de serviço, definições para organização do sistema atual, recomendações de curto e médio prazo para priorização do transporte público e diretrizes para futuras ações de reestruturação do sistema de transporte público, no médio prazo.

3.1.5.1 DEFINIÇÃO DE PADRÕES DE NÍVEL DE SERVIÇO

O serviço de transporte público é o meio que garante à população de uma área urbana o acesso às atividades e às oportunidades que precisam ou desejam levar a cabo. É nesse contexto que assume importância a necessidade de estabelecer critérios claros para a programação da oferta, pois são uma referência fundamental para definir padrões que garantam um serviço de qualidade e confiável para os usuários ao mesmo que também servem como parâmetros objetivos para o controle da operação junto aos concessionários. O itinerário das linhas define aspectos importantes da qualidade do sistema para os usuários, como as distâncias de caminhada, distâncias de viagem e a conectividade da rede. No entanto, há alguns parâmetros de operação sem os quais não é possível oferecer nível de serviço satisfatório, por mais adequados que sejam os itinerários das linhas. Duas das principais variáveis que devem ser claramente estabelecidas para o planejamento, fiscalização e avaliação do serviço são a ocupação máxima e a frequência mínima para o dimensionamento da oferta, principalmente para os períodos de pico. A ocupação máxima serve para determinar o número mínimo de veículos por hora por sentido que minimizem a ocorrência de superlotação. A



minimização de superlotação tem dois objetivos: i) oferecer um serviço dentro de níveis de qualidade e conforto aceitáveis nos períodos de maior demanda, e ii) reduzir as ineficiências operacionais que resultam em filas e demoras nos pontos de parada. Por outro lado a frequência mínima é o parâmetro que permite garantir ao usuário a confiança de conseguir uma opção de transporte dentro de um tempo máximo de espera.

Esses parâmetros servem de base para a definição da programação da oferta e tem impacto direto na estimativa de custos do sistema e conseqüentemente na tarifa técnica. É portanto fundamental assegurar o cumprimento da oferta programada por meio dos instrumentos de monitoramento e controle descritos acima. Caso contrário, cada vez que a oferta prevista não for cumprida, os usuários do sistema estarão pagando por um serviço inferior ao que deveriam ter, seja na forma de superlotação, maior tempo de espera ou mesmo maior tempo de viagem total.

É importante ressaltar que ambos parâmetros – ocupação máxima e frequência mínima – guardam uma relação direta com outro aspecto do desempenho do sistema: a regularidade de operação, isto é, manter todos os intervalos entre ônibus da mesma linha o mais próximo possível do intervalo médio previsto. Toda vez

que abre-se um “buraco” na operação ocorre a acumulação de passageiros à espera do próximo ônibus nos pontos de parada – incorrendo em maior tempo de espera e tempo total de viagem – e uma superlotação dos veículos que chegam com demora a causa do acúmulo de passageiros nos pontos. É por esse motivo que faz-se fundamental um controle efetivo da operação, tal como indicado na seção anterior. Além disso, quando a regularidade ocorre repetidamente, gera nos usuários perda de confiabilidade no sistema de transporte público, o que no longo prazo se induz parte da população a abandonar o transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Conforme mencionado na seção anterior, nas linhas que operam com baixa frequência a pontualidade é tão importante como a regularidade, e portanto a fiscalização e controle são críticos para manter o nível de serviço planejado.

3.1.5.2 MEDIDAS DE PRIORIZAÇÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Existem alguns aspectos relacionados à infraestrutura que podem trazer benefícios significativos à operação e à qualidade de serviço

final para usuários do sistema de transporte público. A seguir são abordados três desses aspectos: priorização no uso da rede viária, infraestrutura para o transporte público e informação a usuários.

Priorização do transporte público no uso da rede viária

A operação do transporte público está sujeita aos condicionantes impostos pela rede viária, pelos sistemas de controle de tráfego, pelo perfil da demanda e principalmente pelo congestionamento de tráfego por onde circula. Dessa forma, quando ocorre a saturação de uma rua por onde passa uma linha de ônibus, todos os passageiros desse veículo estão sujeitos à redução de velocidade do tráfego geral. Agora, o consumo de superfície viária de passageiros de automóvel é muito superior à dos passageiros de ônibus ((aprox. 60m²/pessoa para carros e 10m²/pessoa para ônibus convencional, isto é, o transporte privado é 6 vezes mais espaçoso ou ineficiente que o transporte público)) e portanto os usuários de transporte individual têm a maior parte da responsabilidade por essa lentidão, impondo tempos de viagens maiores aos que utilizam o transporte coletivo. Essa situação é a principal premissa para a adoção de medidas de priorização do transporte público no uso da rede viária, criando faixas e vias exclusivas



para os ônibus, por uma questão não somente de equidade e justiça mas também de eficiência no uso da infraestrutura pública para circulação veicular.

Medidas de priorização para o transporte público na rede viária:

- Proibir estacionamento nas vias principais vias de circulação do transporte público.
 - o Essa intervenção pode ser implementada gradualmente, com a devida compatibilização com a política de estacionamento e um controle da distribuição da oferta de vagas na via pública.
 - o É possível adotar a proibição em diferentes graus:
 - Proibição do lado direito unicamente: elimina o conflito de carros entrando e saindo das vagas de estacionamento no meio fio que criam obstáculo a passagem dos ônibus, os quais circulam primordialmente do lado direito em função dos pontos de ônibus;
 - Proibição de ambos os lados: elimina o conflito descrito acima e libera maior capacidade para circulação veicular, incrementando a eficiência da operação do transporte público, maiores velocidades médias, menores tempos de viagem e menor requerimento

de frota de ônibus para oferecer a mesma frequência de viagens.

- Dedicar faixas ou vias para uso exclusivo ou prioritário para o transporte público
 - o A dedicação de faixas exclusivas pode ser feita com ou sem segregação física. A segregação completa é mais comum em faixas à esquerda, esquema operacionais típicos de cidades maiores;
 - o As faixas exclusivas à direita estão em geral sujeitas à necessidade de convivência com o tráfego de transporte privado para realizar conversões à direita, o que resulta em perdas de eficiência operacional. Por esse motivo recomenda-se reduzir aquelas conversões à direita que sejam prescindíveis;
 - o É possível implementar esquemas de segregação permanente ou em horários específicos. Recomenda-se, no entanto, evitar muita flexibilidade nos horários de proibição de automóveis pois isso gera margem para o descumprimento e invasão das faixas pelo transporte privado nos horários não permitidos.

O capítulo de Redes de Circulação apresenta a proposta de implantação de um binário que permita a ampliação da capacidade do eixo da Rodovia do Sol visando principalmente a requalificação viária e urbana que permitirá a

adoção de medidas de priorização do transporte público, bem como a adequação da infraestrutura para outros modos com a ampliação de calçadas e construção de ciclovias.

O binário proposto compreende as vias que conformam a principal conexão estrutural que conecta as regiões de Setiba, Santa Monica, Perocão e as viagens externas provenientes de Vila Velha, com o centro de Guarapari, Muquiçaba e demais regiões ao sul, conforme indicado no mapa da Figura 99.

Além de ser a principal opção para as viagens de passagem, é também uma importante via de uso misto (comercio, serviços, etc.) com alta densidade de atração de viagens. No entanto, apesar da sua importância, é uma avenida relativamente estreita para a função que exerce, e essa restrição de seção (uma faixa por sentido) gera não só saturação para o tráfego atualmente mas, o que é mais grave, um gargalo para a cidade a futuro, impedindo a adoção de medidas para priorização do transporte público e melhoria da infraestrutura para pedestres e ciclistas.

As seções viárias propostas transformarão a atual avenida de uma faixa por sentido em um binário com duas faixas por sentido, e abrirá espaço para a implantação de uma ciclovia bidirecional e ampliar as calçadas da Rodovia do Sol entre o trevo de Muquiçaba (rotatória do Extrabom) e o fim do perímetro de urbanização contínua, nos bairros Jardim Boa Vista e Santa Rosa (Figura





100). O principal objetivo da faixa adicional é permitir a implantação de faixa exclusiva para o transporte público, complementado pela conexão até o acesso à ponte com faixas exclusivas para ônibus nas avenidas indicadas na Figura 99.



Figura 99: Reorganização do fluxo e conformação do binário

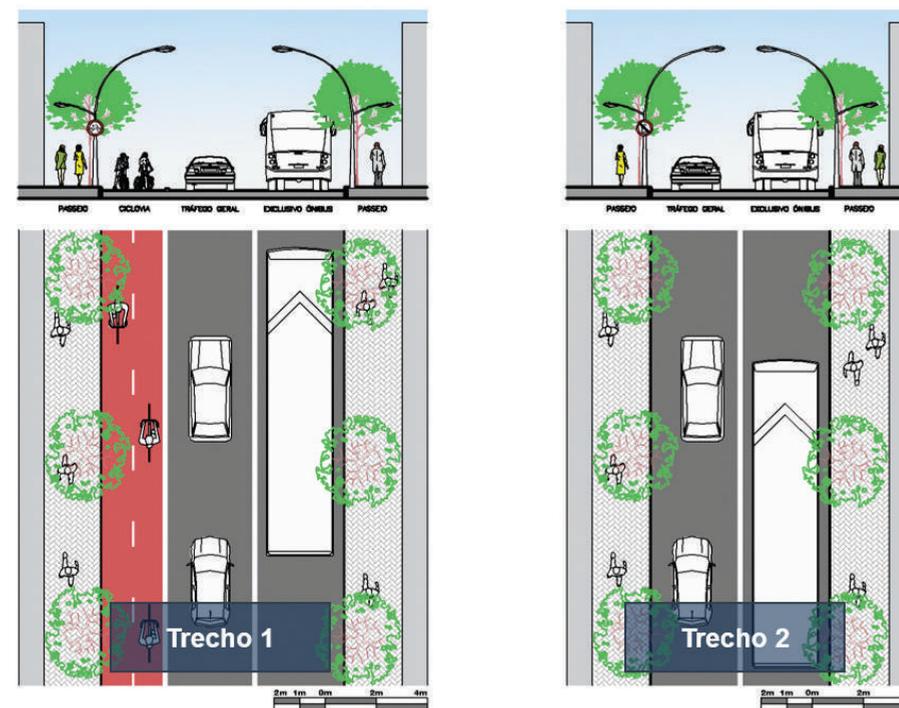


Figura 100: Exemplos de seção viária com faixas exclusivas para transporte público
Fonte: Elaboração LOGIT (<http://www.streetmix.net/>)





Adicionalmente, recomenda-se estender gradualmente a adoção desse tipo de medidas (proibição de estacionamento e/ou faixas exclusivas) para as demais vias concentradoras de transporte público, de forma coordenada com a reorientação da política de estacionamento.

Infraestrutura viária para o sistema de transporte público

O sistema de transporte público por ônibus deve circular sobre vias com pavimentação adequada e regular. A pavimentação das vias com circulação de transporte coletivo devem ter prioridade sobre o restante das vias da cidade.

O tráfego contínuo sobre vias sem pavimentação adequada implica em diferentes problemas para a passagem do transporte coletivo. Os veículos de transporte urbano de média e alta capacidade não costumam estar projetados para enfrentar superfícies muito irregulares e sem pavimentação. Vibração, desgaste de pneus, amortecedores e carroceria são alguns dos problemas que impactam a manutenção das unidades, inclusive reduzindo a vida útil dos mesmos, e portanto elevam o custo do sistema.

Adicionalmente, esse tipo de condicionante também implica em alguns problemas para os usuários do sistema. A exposição a partículas suspensas de terra e pó gerados em ruas sem pavimentação, bem como a vibração excessiva

devida a irregularidades e buracos resulta em piora importante no nível de serviço, tanto para os passageiros que dependem do transporte público sem ter outra opção para seus deslocamentos quanto para os usuários em potencial que tendem a deixar de usar o sistema em detrimento de outras opções menos desconfortáveis.

O Programa de melhorias de infraestrutura para transporte público proposto no Plano de Ação engloba este aspecto dentre as ações prioritárias do Plano de Mobilidade, recomendando não somente a pavimentação do leito de rolagem (priorizando aquelas com maiores frequências de ônibus) mas também executar trabalhos de adequação e manutenção corretiva em calçadas e passeios de ruas com circulação de transporte público.

Outro elemento de infraestrutura que deve ser considerado como componente básico do sistema de transporte público são os abrigos de ponto de parada de ônibus bem como a identificação dos pontos em áreas de menor demanda que não possuem abrigos mas dependem também de sinalização clara e visível para facilitar o acesso ao sistema. As áreas com maior demanda, cuja área de espera deve ser a mais adequada possível, ou aquelas que requerem abrigos para espera devido à sua localização ou características específicas do entorno urbano. O Plano de Ação inclui a proposta de projetar família de abrigos e paradas para transporte público e infraestrutura de sistema de informação aos usuários, como parte do Pro-

grama de melhorias de infraestrutura para transporte público, seguido da construção e instalação dos mesmos, contidos também dentro das ações prioritárias do Plano de Mobilidade.

Sistema de informação a usuários

Outro elemento fundamental para fazer do transporte público um serviço acessível e universal é a existência de um bom sistema de informação ao usuário. Para que o transporte coletivo seja uma opção atrativa e prática, uma das condições básicas é a disponibilidade de informação atualizada, clara e completa sobre as linhas, itinerários e frequências (e/ou horários), bem como valores de tarifas e formas de pagamento.

A informação deve ser confiável e clara. Os sistemas de informação dependem em grande parte de sua imagem, pois o usuário deve poder confiar que a informação é atualizada e útil. Sistemas com materiais precários ou em mal estado não permitem ao usuário confiar na informação pois pode assumir que está obsoleta. É recomendável que o sistema de informação ao usuário conte com a imagem do município e a marca do sistema seja elaborada de forma integrada a esta imagem.

A informação disponível pode ser de natureza estática ou com informação variável e atualização automática. Esta última depende da existência de sistemas de monitoramento remoto da fro-



ta, e a informação sobre o serviço de transporte público pode ser mostrada em pontos de parada bem como disponibilizada via internet para acesso por computador ou dispositivo móvel com acesso à internet. A informação eletrônica como atualização online oferece um serviço de enorme utilidade para os passageiros. A existência dessa facilidade, no entanto, não dispensa a necessidade da informação estática nos pontos de parada.

A seguir apresentam-se diretrizes para o sistema de informação fixa ou estática:

- Homogeneização e atualização da sinalização em pontos onde não há espaço para a instalação de painéis ou abrigos com maior quantidade de informação.

o Assegurar a existência de postes ou totems de identificação dos pontos de parada em todos os itinerários do sistema, principalmente em vias com presença de mais de uma linha.

o Este tipo de identificação deve ser:

- Simples;
- De materiais visíveis e refletores da luz para ser percebidos com maior facilidade no escuro;
- Ter a imagem e identidade do sistema;
- Mostrar as linhas que param nesse ponto;

- Se possível, mostrar o sentido de circulação, destino ou resumo do itinerário.

- **Projetar e instalar sistema de informação geral a usuários em abrigos, pontos de transferência e destinos importantes**

o Esses elementos devem ser introduzidos na cidade como ferramenta que ofereça maior autonomia aos usuários do sistema, sejam eles residentes ou visitantes. Com uma correta integração, esse tipo de elementos permite guiar desde seu ponto de origem até o seu destino final dos usuários do sistema de transporte público;

o Não é preciso colocar informação e sinalização em todos os lugares possíveis, pelo contrário: com menor quantidade de elementos porém integrados adequadamente gera-se uma comunicação mais eficiente e menos sujeita a inconsistências e sem induzir equívocos, guiando o usuário a cada etapa da sua viagem;

o A sinalização deve conter no mínimo:

- Informação sobre o sistema de transporte, linhas e trajetos, eventualmente frequências ou horários quando relevante;
- Destinos no entorno e pontos de interesse;
- Informações e mapas do restante da cidade.

3.1.6 TRANSPORTE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA

De acordo com o Decreto Federal nº 5.296/2004, considera-se deficiência a limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e enquadramento nas categorias de deficiência auditiva, física, visual, mental ou múltipla especificados. Além disso, determina-se que pessoas com mobilidade reduzida são aquelas que não se enquadram nos conceitos de deficiência, mas que, por alguma razão, possuem dificuldade de se deslocar.

Segundo ainda o Censo de 2010, 23,9% da população brasileira possui alguma deficiência. Desta forma, a questão da acessibilidade para esses dois grupos de pessoas torna-se de extrema importância e requer uma atenção por parte do município no que diz respeito a implantação de um sistema de atendimento e deslocamento especial ou a adaptação da infraestrutura urbana municipal (calçada, vagas para estacionamento, rampas de acesso, etc.).

Em Guarapari, a questão é abordada em algumas leis, porém não existe uma regulamentação específica que trata do direito da acessibilidade dos deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida. Destaca-se a Lei 3.174/2010, que abor-



da a necessidade de se adaptar os logradouros e as edificações públicas para a realidade dos deficientes, e também a Lei 3.581/2013, que permite o desembarque entre as paradas obrigatórias tanto por deficientes, quanto por pessoas com mobilidade reduzida

As leis que tratam destes temas, mesmo que de maneira pouco aprofundada, são:

- Lei 1.202/1989: Dispõe sobre a isenção de pagamento de passagens de ônibus para pessoas com deficiência e seu acompanhante, mediante cadastro nas sociedades assistenciais ou na secretaria responsável;
- Lei 1.829/1998: Institui programa de atendimento médico domiciliar a paciente portador de deficiência física;
- Lei 2.862/2008: Institui o Dia Guarapariense de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência;
- Lei 9/2008 - Código de Obras: Determina-se a reserva de vagas para deficientes físicos;
- Lei 3.174/2010: Dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros, das edificações e do mobiliário urbano de uso público, de acordo com os critérios da NBR – 9050 (ABNT), a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência;
- Lei 3.347/2011: Cria o Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência Física, Sensorial e Mental – COM-

DEFISEM;

- Lei 2.250/2012: Dispõe sobre a exigência de rampas de acesso para deficientes nos projetos de edificações comerciais ou residenciais;
- Lei 3.581/2013: Assegura aos usuários do transporte coletivo com deficiência e mobilidade reduzida o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias;
- Lei 3.687/2013: Assegura a matrícula para pessoas com deficiência locomotora na escola pública mais próxima de sua residência.

Apesar das leis tratarem de alguns direitos das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, é preciso realizar avanços na implementação dessas diretrizes promovendo ora a devida adaptação da infraestrutura urbana, ora o desenvolvimento de serviços de transporte. Existem diferentes meios para garantir opções de transporte para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, podendo-se concentrar em duas abordagens principais: i) através de serviço de traslado com agendamento; e ii) adaptação da frota e infraestrutura de transporte público. O Plano de Ação apresenta referências e alternativas para essas soluções, que podem ser de fato complementares, pois a coexistência de frota de transporte público municipal adaptada para deficientes físicos e de serviço de traslado via agendamento garantem mais opções e atendem diferentes necessidades.

3.2 GESTÃO DO USO DA INFRAESTRUTURA DE CIRCULAÇÃO

3.2.1 GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO

Apresentação

O controle do tráfego é um aspecto que toma maior relevância à medida que as cidades crescem e mudam de escala e complexidade, até tornar-se elemento crítico para a gestão da mobilidade. Um dos primeiros passos para criar sistemas de controle, junto com a consolidação do marco normativo e o fortalecimento institucional, é a instalação de tecnologias de controle em pontos críticos da cidade. Destaca-se que o adequado gerenciamento de tráfego depende do fortalecimento da organização institucional, através da ampliação da capacidade de planejamento e gestão do município: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto/médio/longo prazos, estratégias, métodos de acompanhamento e avaliação, uso eficiente dos recursos, capacidade de



articulação com parceiros e transparência. Na parte institucional e normativa é preciso avançar no processo de municipalização do trânsito, aspecto abordado em seção abaixo e tratado em maior detalhe no capítulo de desenvolvimento institucional. Este capítulo concentrar-se-á em aspectos de gestão e tecnológicos.

Do ponto de vista dos elementos básicos para gerenciamento de tráfego citados acima, a escolha dos pontos de controle depende das características da rede viária e da demanda de viagens, e a inclusão de novos pontos de controle deve acontecer em função do crescimento urbano. Os dispositivos de controle são essencialmente semáforos e câmeras de segurança. Os pontos básicos a serem cobertos, em primeira instância, são as vias e interseções com alto volume de tráfego, seja de passagem (vias arteriais) ou pela localização em áreas de maior densidade populacional e de atividade comercial, bem como cruzamentos críticos do ponto de vista da segurança viária. Entre eles podemos citar os edifícios públicos (municipais, cartórios, hospitais), escolas primárias e secundárias e ruas de tráfego intenso.

A complexidade da operação e gestão desses dispositivos deve ser definida a partir das necessidades e da escala da cidade. Inicialmente são implementados dispositivos de forma pontual nos pontos críticos, e gradualmente integrados até que seja conveniente implementar um centro de controle de tráfego. Portanto, a decisão é

fundamentalmente em que momento implementar um centro de controle, sendo desejável trabalhar com a perspectiva futura de incorporar os diversos componentes tecnológicos de controle e monitoramento ligados à mobilidade (incluindo monitoramento e bilhetagem do transporte público) em um único centro de controle integrado.

Instrumentos e tecnologias de apoio

No Centro de Controle os semáforos são programados de acordo com as necessidades horárias do tráfego. Este sistema deverá ser capaz de garantir o controle centralizado de semáforos, desejavelmente em tempo real, do tipo adaptativo. Neste tipo de sistema, o computador opera os semáforos segundo uma concepção de rede de tráfego, utilizando um modelo matemático que calcula de forma dinâmica os tempos de ciclo, defasagens e frações de verde com base em um algoritmo que utiliza dados obtidos pelo sistema de detecção veicular.

O sistema é denominado em “tempo real” uma vez que adequa os tempos de verde de um ciclo ao perfil do tráfego que efetivamente está sendo medido naquele ciclo, proporcionando uma redução do número de paradas e atrasos provocados pelos semáforos.

Podem ser elaborados, também, sistemas de prioridade de passagem para o transporte público por TSP (Transit Signal Priority).

TSP é uma estratégia operacional que facilita o movimento de veículos, seja de ônibus ou de carros, por meio de cruzamentos controlados por semáforos.

Os objetivos do TSP incluem melhor aderência ao itinerário juntamente com o aumento da eficiência no tempo de viagem, minimizando os impactos à operação normal do tráfego.



Figura 101: Etapas de controle de tráfego

A implantação de câmeras de vídeo em interseções conflitivas permite observar engarrafamentos e posteriormente elaborar as soluções necessárias através dos organismos de gestão e controle de tráfego, bem como o monitoramento em tempo real de ocorrência de incidentes nos pontos críticos da rede viária permitindo a reação rápida e oportuna.

Estas câmeras podem também ser utilizadas para realizar o controle de segurança na área.

O Plano de Ação apresenta a proposta de elaboração das definições técnicas em vista da integração de todos os sistemas tecnológicos de suporte à mobilidade, bem como a estratégia proposta



para implantação gradual do sistema integrado de controle de tráfego.

Municipalização do trânsito

A Prefeitura de Guarapari não possui trânsito municipalizado, e a Polícia Militar tem pequeno efetivo para as atividades correlatas, inclusive para aplicação de multas. Não há uma instituição no Poder Executivo (secretaria, departamento, gerência) ou cargo totalmente dedicado à gestão pública da mobilidade urbana. Para municipalizar o trânsito, cabe à prefeitura entrar com solicitação junto ao DENATRAN, conforme já consta de proposta do atual prefeito.

A cidade tem desafios de ordem institucional a superar para avançar na gestão do trânsito: deve-se desenvolver estrutura administrativa e operacional para geri-lo e, além de municipalizar o trânsito, é necessário prover meios e instrumentos para a prefeitura desempenhar as competências advindas da municipalização do trânsito: contratar e treinar agentes de trânsito para fiscalização e operação do sistema viário, inclusive aplicação de multas; implantar política de estacionamento em vias públicas, incluindo vagas rotativas; implementar sistema de monitoramento de tráfego e de sinalização viária e criar e garantir o pleno funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) para julgamento de multas. O seguinte passo é elaborar programa de capacitação para os agentes de trânsito e órgão

gestores, que realize treinamentos e garanta a evolução na definição das atribuições e na garantia da execução das mesmas de forma adequada.

3.2.2 CIRCULAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA

Parte importante da gestão do tráfego concerne também o controle da circulação de transporte de carga. Segundo REYMÃO (2002), “o transporte de carga em área urbana é, antes de tudo, uma atividade essencial para a economia urbana. O movimento urbano de bens é o lado escondido do transporte e, por causa do crescimento dos impactos econômicos e ambientais, torna-se imprescindível um conhecimento mais profundo a respeito das operações logísticas, principalmente nas grandes áreas metropolitanas”. A partir dessa definição, é perceptível que a interação entre pessoas e cargas em um determinado espaço representa uma questão importante para ser abordada na legislação, uma vez que o transporte urbano de cargas é um modo de transporte que influencia no funcionamento do sistema viário das cidades e na mobilidade urbana.

Entretanto, o tema é ainda pouco aprofundado principalmente por estar associado a uma atividade apenas geradora de externalidades negati-

vas, sejam estas de cunho ambiental, social ou econômico. Assim, a regulamentação desta atividade de maneira integrada com os outros modos de transporte, considerando as suas características particulares, deve ser realizada pelo município tendo como objetivos promover a segurança, a acessibilidade e a mobilidade para a sociedade. As sugestões de diretrizes para a regulamentação da atividade no município são:

- Sempre que possível, estabelecer uma política de internalização dos espaços destinados à carga e descarga;
- Desenvolver base de dados para possibilitar a elaboração de um Plano de Logística Urbana da cidade;
- Estabelecer prioridades e restrições ao transporte urbano de cargas;
- Desenvolver medidas de controle e fiscalização para o transporte urbano de cargas (autorização da atividade no município, cadastros, etc.);
- Disciplinar os serviços de carga e descarga e definir os critérios específicos para a circulação no município (horários, toneladas, comprimento, capacidade);
- Definir os limites de peso e dimensões atendendo a definições da Resolução nº 12/1998 do CONTRAN;
- Adotar medidas mínimas de segurança atendendo aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN (Resolução nº 68/1998);



- Definir as operações de carga e descarga considerando o tempo necessário para o carregamento ou descarregamento;
- Definir alternativas para a questão do transporte urbano de cargas, tais como: sistemas de licenças de acesso, criação de centros de distribuição de cargas, parcerias entre empresas transportadoras, definição de rotas específicas, delimitação e zonas ambientais, pedágios urbanos, entre outras.

As ações propostas para disciplinar o transporte de carga em Guarapari são apresentadas no Plano de Ação.

3.2.3 ESTACIONAMENTO

Considerações gerais para formulação de políticas de estacionamento

As regulamentações e políticas de estacionamento impactam a forma urbana e influenciam as decisões de viagem dos cidadãos e diversos assuntos relacionados à qualidade de vida, incluindo: mobilidade, acessibilidade, congestão viária, emissões atmosféricas associadas aos veículos motorizados, dentre outros.

É importante lembrar que o município deve ter

certo grau de controle sobre diversos aspectos da política de estacionamento, tais como:

- Definição de diretrizes e objetivos da política de estacionamento (por exemplo: incentivar o aumento da rotatividade, desestimular o uso do automóvel para viagens pendulares, priorizar modos não motorizados, recuperação do espaço público e/ou transporte público);
- Determinação dos espaços e horários habilitados para o estacionamento em via pública;
- Determinação de cobrança para estacionamento em trechos da via pública, definição de estrutura de precificação (única ou diferenciada por setores; fixa ou variável ao longo do dia; linear ou progressiva, etc.) e determinação e ajuste de valores;
- Determinação de autorizações para categorias especiais: residentes, pessoas portadoras de deficiência, serviços de emergência (ambulância, bombeiros, etc.);
- Definição de requisitos de número e tipo de vagas de estacionamento para novas edificações e polos geradores de tráfego.

A oferta de estacionamento de uma determinada área pode ser classificada em três grandes grupos:

- Estacionamento em via pública: trechos de

via onde é permitido o estacionamento, seja de um lado da rua ou em ambos;

- Estabelecimentos de estacionamento de acesso público: bolsões de estacionamento, edifícios com vagas de estacionamento em regime de acesso público (shopping centers, prédios comerciais, etc.) ou edifícios com fim exclusivo para estacionamento aberto ao público. Podem ser pagos ou gratuitos, de natureza privada ou pública (concessionado ou com operação pública) mas sempre de acesso aberto a qualquer usuário;
- Estacionamento privado: vagas em edifícios comerciais ou residenciais de acesso privativo e uso exclusivo de proprietários, inquilinos ou pessoas e veículos autorizados.

É recomendável que o poder público estabeleça uma política de estacionamento que abranja todas as modalidades. No entanto, o poder de intervenção em cada modalidade é diferente e depende de fatores como as restrições legais e requisitos mínimos e máximos para edificações novas e existentes, atribuições da Prefeitura sobre parques de estacionamento públicos e privados ou existência de concessões ou autorizações para operação dos mesmos, entre outros. O principal elemento para gestão de estacionamento por parte do poder público é o estacionamento em via pública. Assim, é preciso, inicialmente, determinar uma política clara para essa modalidade e, em seguida, definir diretrizes de médio e longo



prazo para as demais modalidades. As recomendações nesta etapa do trabalho referem-se primordialmente ao estacionamento em via pública.



Figura 102. Elementos da política de estacionamento

Princípios básicos para uma política de estacionamento

É importante considerar alguns aspectos ao definir uma política de estacionamento de forma a garantir alinhamento com uma abordagem integral e sustentável para a mobilidade.

- O estacionamento impõe custos diretos e indiretos significativos. Estes custos devem ser internalizados, de maneira que seus usuários – e não o público em geral – arquem com os custos gerados por aqueles que utilizam tal meio de transporte;

- Uma boa política de acessibilidade urbana deve considerar a alternativa de subtração do estacionamento em via pública para uso do espaço viário para usos sociais, tal como ciclovias, ampliação de calçadas e faixa exclusiva de transporte coletivo, promovendo melhor uso da via e, portanto, do espaço público;
- O aumento indiscriminado da oferta de estacionamento cria incentivos ao uso do automóvel e se traduz em subsídio indireto ao mesmo, já que induz redução de preço de estacionamento;
- A criação de instrumentos que incentivem a rotatividade nos estacionamentos em via pública garante uso mais eficiente do espaço público destinado a este fim;
- As boas práticas recomendam que o poder público avance em ter o controle sobre a oferta global de estacionamento, principalmente nas áreas de maior demanda de viagens de transporte individual motorizado;
- Isto deve se refletir em medidas que permitam controlar a criação de novos estabelecimentos de estacionamento, de forma a congelar a oferta e impedir a criação de novos incentivos ao uso do carro.

Os fundamentos de estacionamento sobre a via são simples. Em essência, a oferta de estacionamento é fixa. Isto é, pode ser afetada pelo número de rampas nas calçadas, pela disposição

das vagas de estacionamento (ao longo da rua, a 30°, 45° etc.) e pelas proibições e demais restrições (de horário, por exemplo). Assim sendo, essa oferta pode ser modificada pela política de estacionamento. Já a demanda é variável e pode mudar em função das vantagens e desvantagens das alternativas de meios de transporte existente. Em outras palavras, se há incentivos para usar o automóvel uma pessoa não optará por viajar de transporte público, de bicicleta ou a pé, mesmo que essas opções sejam viáveis para o deslocamento que deseja realizar. A oferta de estacionamento cumpre um papel fundamental nessa escolha e deve ser entendida como tal na hora de formular as políticas.

Por outro lado, se existem vagas de estacionamento em menor quantidade do que os condutores desejam, estes devem circular em busca de um lugar até que se libere uma vaga. Em alguns casos, isto faz com que condutores busquem alternativas ilegais de parada, como, por exemplo, paradas de ônibus, zonas de carga e descarga, faixas de pedestre, vagas de uso exclusivo, saídas de emergência, dentre outros. À luz disso, a fiscalização cumpre um papel crucial na gestão de estacionamento e, portanto, na adequada implementação da política estabelecida.

Na maioria das zonas urbanas densamente povoadas, há uma demanda excessiva de estacionamento sobre a via pública. Nas zonas onde o estacionamento é gratuito ou subvalorizado,



tem-se quase sempre as margens das vias cheias de veículos. Assim, é fundamental criar regras claras que regulamentem o estacionamento em via pública de forma a garantir um uso eficiente, do ponto de vista da infraestrutura urbana disponível, e justo do ponto de vista do acesso e “consumo” desse bem público por parte de qualquer indivíduo.

Gerenciar a demanda

O gerenciamento da demanda busca racionalizar o uso da oferta de estacionamento através da combinação do estabelecimento de preços, prazos e restrições a grupos de usuários. Para tanto pode-se usar uma combinação de instrumentos, como por exemplo:

- Restrição a grupos de usuários: Esta restrição se dá em rua predominantemente comercial, onde é desejável garantir maior rotatividade das vagas e é preciso assegurar áreas de carga e descarga de mercadorias. Neste caso, automóveis particulares não podem estacionar, mas os de distribuição de carga – ou os demais que se deseja conceder a permissão – sim. É necessário, também, determinar o tempo de permanência máximo permitido, assim como definir se é cobrado pelo uso da vaga;
- Zonas proibidas: São zonas onde é permanentemente proibido estacionar automóveis, ou o tipo de veículo que se deseja restringir.

É uma medida comumente associada à reivindicação do espaço anteriormente usado para estacionamento;

- Precificação ou cobrança: Implantação de cobrança pelo uso do estacionamento em via pública em determinados trechos de via. Originalmente associado ao uso de parquímetros, observam-se hoje muitas opções de tecnologia que oferecem maior flexibilidade nas formas de pagamento e maior eficácia no controle e fiscalização. As novas tecnologias, especialmente de equipamentos que trabalham com cartões de crédito, tornaram possível implementar esquemas de preço variável por performance, que consiste em variar os preços de acordo com a ocupação média para atingir níveis otimizados – normalmente em torno de 85% - evitando tanto saturação como subocupação. Há exemplos de cidades como San Francisco, EUA, que começaram a experimentar tarifas diferenciadas para os horários de pico, ou então de acordo com o espaço disponível por quadra e por tempo;
- Requisitos de estacionamento privado: consiste em definir os parâmetros de oferta de vagas de estacionamento em novas edificações de forma alinhada com a estratégia de gestão da mobilidade. Os códigos de edificação tradicionalmente estabelecem número mínimo de vagas, no entanto recomenda-se

migrar para a definição de faixas com máximo de vagas. Assim, podem ser especificados requisitos máximos de oferta de estacionamento de acordo com o tipo de estabelecimento (residencial/comercial) e com sua localização (mais ou menos acessível por transporte público). Desta forma, locais bem servidos por transporte público terão que respeitar valores máximos de oferta de vagas para incentivar o uso do transporte coletivo em detrimento ao do automóvel. Também pode-se associar a oferta de vagas de um estabelecimento à quantidade de vagas para bicicleta disponíveis: ao invés de disponibilizar 100 vagas para automóveis, por exemplo, disponibilizar 80 vagas de automóvel e 30 de bicicleta, o que exige menos espaço de garagem;

- Instrumentos para controle da oferta global dentro dos perímetros de alta concentração de atividades e viagens. As melhores práticas em gestão de estacionamento para áreas centrais atualmente vêm adotando normativos de gestão que permitam ao poder público ter controle sobre o total de vagas dentro de um determinado perímetro. Para tanto é preciso inicialmente elaborar o mapeamento e inventário do número total de vagas disponíveis em áreas de interesse, incluindo a oferta em via pública, em estabelecimentos fechados de acesso público e estacionamen-



to privado. Feito isto, a prefeitura congela a oferta de estacionamento em uma determinada área. A partir daí, toda a criação de novas vagas no perímetro, seja em estacionamento público ou privado, passa a ser condicionada à supressão de vagas na via pública de forma a manter constante o total de vagas na área. Como resultado, aumenta a disponibilidade de espaço viário disponível para usos sociais, que podem variar de calçadas mais largas, faixas exclusivas de transporte coletivo e ciclovias a *parklets* e praças. Este é um instrumento que o poder público deve ter como meta, ainda que a implantação não se dê no curto prazo.

O município já tem avanços significativos na gestão do estacionamento, contudo, a importância deste tema na gestão da mobilidade urbana exige que continue a avançar na efetiva implantação do estacionamento rotativo em via pública. Para atingir este objetivo, é preciso decidir quem será responsável por sua gestão e qual será a forma de implantação do sistema, assunto explorado a seguir.

Gestão do estacionamento em via pública

Grau de controle da operação por parte do município

A operação do estacionamento em via pública (controle, cobrança e fiscalização) pode ser realizada em diferentes modalidades, com arranjos

que podem variar de acordo com a distribuição das diferentes atribuições. Há elementos que recaem tipicamente sobre o poder público – aplicação de infrações e remoção de veículos – mas o restante da operação pode ser concentrado em órgãos do poder público ou concessionada a terceiros.

Existem de forma geral duas alternativas para a realização do controle e cobrança do estacionamento em via pública:

- A operação municipal, em que a Prefeitura se encarrega de todos os aspectos da operação desde a definição da tecnologia a ser utilizada, os trabalhos de inspeção e controle, e cumprindo também com a implementação do sistema, a seleção do pessoal para as equipes de fiscalização e inspeção, a manutenção dos equipamentos que serão instalados, a geração e gestão de infrações etc.;
- A outra alternativa é a concessão da operação, caso em que a Prefeitura outorga a concessão do estacionamento a um operador privado, o qual, durante um período determinado, será encarregado da operação e exploração do sistema implementado para controle de estacionamento, sob normas preestabelecidas.

A exploração de estacionamento rotativo em Guarapari já foi alvo de lei aprovada pela Câmara em 2013, mas não chegou a ser implantada. Dada a importância da gestão do estacionamen-

to, que é um instrumento de gerenciamento da demanda por transporte individual motorizado na cidade, recomenda-se a operação do estacionamento rotativo no âmbito municipal.

Esse passo pode trazer benefícios à mobilidade da cidade ao criar mecanismos de controle mais efetivos, o que resultará em maior rotatividade e, conseqüentemente, em um uso mais eficiente e equitativo desses espaços. Para tanto, é importante estabelecer um processo de avaliação e ajuste ao longo dos primeiros anos dessa nova modalidade de controle para identificar inconsistências e detectar eventuais necessidades de revisão do esquema de alocação de vagas e de cobrança do serviço. Recomenda-se que a Prefeitura se reserve o direito de definir mudanças nas vagas de estacionamento em via pública para compatibilizar projetos de requalificação do espaço urbano e da rede viária.

Meios de pagamento

Uma vez decidida a forma de operação do estacionamento na via pública, o passo seguinte é definir o meio de pagamento. Existem atualmente diversas alternativas que abrangem desde as opções mais simples até soluções de tecnologia mais sofisticada.

A escolha do meio de pagamento depende de vá-



rios fatores, tanto relacionados à modalidade de operação e a características da entidade operadora quanto a características da oferta e da demanda locais. Pode-se optar por uma ou mais opções de meio de pagamento de acordo com a disponibilidade de espaço físico na cidade e do tipo de tecnologia mais adequado ao público local, e em função da modalidade de controle da operação:

- **Possibilidade 1:** Cobrança manual ou assistida;
- **Possibilidade 2:** Parquímetros individualizados por vaga ou tradicionais;
- **Possibilidade 3:** Parquímetros multi-vagas ou quiosques;
- **Possibilidade 4:** Pagamento com dispositivos móveis.

Deve ser considerado que qualquer solução tecnológica não será válida nem efetiva sem um correto planejamento de políticas de estacionamento por parte do poder público. O documento de Consolidação dos trabalhos do Plano de Mobilidade, que contém todos os relatórios completos desenvolvidos ao longo da elaboração deste trabalho, apresenta recomendações específicas sobre as tecnologias, no entanto, a escolha deve ser feita em função do arranjo e contratação da operação do serviço.

3.3 SEGURANÇA VIÁRIA

3.3.1 INTRODUÇÃO

A segurança viária é um problema que atinge em todo o mundo as áreas social, econômica, de desenvolvimento e saúde pública. Em vista da tendência do número de veículos aumentar em diversos países, tal problema tende a piorar, o que enfatiza a necessidade de maiores esforços para reduzir mortes e lesões (19º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO). Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o trânsito é a principal causa de morte não natural no mundo e cerca de 90% dos acidentes ocorrem em países de renda baixa ou em desenvolvimento. Além disso, 1,3 bilhões de pessoas morrem todo ano em acidentes de trânsito, sendo a metade desse número os usuários de vias públicas. No caso do Brasil, o número crescente de automóveis e a sua priorização, a má formação dos condutores de veículos e uma infraestrutura viária inadequada são fatores que contribuem por tornar o país um dos recordistas mundiais no número de acidentes.

A legislação brasileira em relação ao tema, embora aborde diversos aspectos importantes, ainda precisa desenvolver mecanismos que alcancem

também a esfera local. Primeiramente, o conceito é abordado de maneira pouco aprofundada na Constituição Federal de 1988, que estabelece que a segurança viária é de competência comum da União, Estados, Municípios e Distrito Federal e define:

Art. 144

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

Além disso, a questão é também citada no Código Brasileiro de Trânsito (Lei Nº 9.503/1997), no qual são abordados diversos temas que fazem parte do trânsito em geral, tais como o comportamento e as obrigações dos condutores, a segurança de pedestres, a sinalização e os limites de velocidade e, no que diz respeito à segurança viária, a necessidade do estabelecimento de uma Política Nacional de Trânsito e a consolidação dos direitos da educação e de condições seguras no trânsito. Por isso, foi lançada, no ano de





2004, a Política Nacional de Trânsito (Resolução CONTRAN Nº166/2004) que “cria caminhos e condições para a abordagem das questões do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, à mobilidade urbana, ao sistema viário, à educação e ao meio ambiente.”. Em outras palavras, a Resolução do CONTRAN apresenta diretrizes, objetivos e metas a serem seguidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Apesar da existência de uma legislação sobre o assunto, o Brasil continua com a quinta posição dos países recordistas em mortes no trânsito e ainda apresenta um dos maiores gastos sociais do mundo com acidentes – segundo a OMS, são gastos anualmente cerca de U\$ 518 bilhões no mundo. Entretanto, no ano de 2010, foi publicada pela Organização das Nações Unidas (ONU) a “Década de Ações para a Segurança Viária – 2011 a 2020”, em que foram estabelecidas recomendações aos países, tendo como metas principais a elaboração de um plano diretor para guiar as ações e a redução em 50% do número de mortos e feridos em acidentes de trânsito. No caso, o Brasil decidiu aceitar as recomendações e lançou no ano seguinte o “Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito – um Pacto pela Vida”, propondo a redução dos índices por meio do engajamento dos poderes executivo, legislativo e judiciário, nos três níveis de governo e também

com a participação da sociedade civil.

A partir desse Pacto, espera-se construir o “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária: 2011-2020”, que já teve uma proposta preliminar feita pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito (Comitê criado pelo Decreto Presidencial em 2007) e ainda aguarda aprovação. Diferente da Política Nacional de Trânsito, o plano tem um caráter mais restrito e um tempo previsto para a sua execução. No caso, são propostas diversas ações mais concretas e também metas e cronogramas baseados nos eixos: fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular. Apesar das diversas iniciativas realizadas em nível federal, muitos instrumentos ainda precisam ser desenvolvidos para que as políticas de segurança viária alcancem os municípios brasileiros e que ocorra uma conscientização da própria sociedade em relação ao tema. Desta forma, o presente trabalho tem como principal objetivo aprofundar as alternativas do Plano de Ações do PlanMob voltadas para a segurança viária de Guarapari e também propor a criação de um Plano de Segurança Viária municipal.

3.3.2 PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA

Apesar do “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020” não ter sido aprovado, a sua versão preliminar já representa um avanço no que diz respeito à proposição de ações efetivas para a segurança viária. Deste modo, o Plano de Segurança Viária para o Município de Guarapari terá como base as diretrizes desta proposta preliminar, que são:

I) Fiscalização

- Criar selo de qualidade na fiscalização de trânsito;
- Priorizar campanhas fiscalizatórias no âmbito nacional;
- Elaborar um diagnóstico da fiscalização exercida pelos agentes;
- Padronizar procedimentos fiscalizatórios no âmbito nacional;
- Fortalecer a capacidade de gestão do Sistema Trânsito;
- Incentivar a celebração de convênios entre os entes federados para a gestão do trânsito de trechos urbanos em rodovias;
- Priorizar a fiscalização das condutas infracionais com maior potencial de vitimização.

II) Educação

- Implementar a educação para o trânsito



como prática pedagógica cotidiana nas pré-escolas e nas escolas de ensino fundamental;

- Promover o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio;
- Promover cursos de extensão e de pós-graduação, na área de trânsito (presenciais, semipresenciais e a distância);
- Desenvolver uma estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã;
- Capacitar, formar e requalificar (nas modalidades presencial, semipresencial e a distância) profissionais do Sistema Nacional de Trânsito, professores e profissionais da educação básica e superior, instrutores, examinadores, diretores gerais e de ensino dos Centros de Formação de Condutores, em diferentes áreas do trânsito.

III) Saúde

- Promover os preceitos de promoção da saúde voltada à mobilidade urbana junto aos setores responsáveis pelo espaço/ambiente de circulação;
- Promover e garantir o cuidado e a atenção integral às vítimas;
- Fortalecer a intersetorialidade entre os órgãos de saúde e trânsito.

IV) Infraestrutura

- Incentivar a celebração de convênios entre os entes federados para gestão do trânsito em trechos urbanos de rodovias;
- Criar programas de manutenção permanente, adequação e tratamento de segmentos críticos de vias;
- Garantir a utilização somente da sinalização viária regulamentada em todo território nacional.

V) Segurança Veicular

- Implementar a Inspeção Técnica Veicular;
- Definir as diretrizes gerais para desenvolvimento de um projeto de “veículo seguro”.

3.3.3 AÇÕES

A partir do item anterior, o presente plano busca propor ações, sejam estas específicas para a segurança viária ou apenas vinculadas à questão, que atendam às diretrizes contidas no “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020”. É importante acrescentar que nem todas as diretrizes tiveram ações formuladas, a exemplo do eixo Segurança Veicular, pois o objetivo principal é a proposição de ações de maior relevância e urgência para a realidade do município.

D) Fiscalização

Ações específicas do Produto de Segurança Viária

- Definir procedimento integrado de coleta de dados para monitoramento e avaliação;
- Promover parcerias com órgãos públicos que registram acidentes de trânsito para padronizar coleta e integrar troca de dados;
- Implementar processo de coleta, integração e processamento de dados de acidentalidade e segurança viária;
- Elaborar relatórios periódicos de acidentalidade e monitoramento e avaliação da segurança viária;
- Criação de um Comitê entre as Secretarias Municipais (Saúde, Educação, Trânsito, Desenvolvimento Urbano).

Ações de outros produtos vinculadas à segurança viária

- Reestruturar o órgão municipal responsável pela mobilidade com recursos humanos e materiais;
- Aumentar o número de funcionários capacitados na gestão da mobilidade;
- Desenvolver/fortalecer temas relativos à municipalização do trânsito;
- Desenvolver estrutura administrativa e operacional para gestão do trânsito;
- Implementar sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;
- Definir especificações técnicas dos sistemas



de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem);

- Elaborar Plano de Gestão e Controle de Tráfego;
- Definir especificações técnicas do sistema de controle de tráfego;
- Definir estratégia e diretrizes tecnológicas e institucionais para a integração dos sistemas de tecnologia para a mobilidade (monitoramento, bilhetagem e controle de tráfego);
- Assegurar recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para implementar sistema de monitoramento;
- Construir/implantar/integrar centro de monitoramento do sistema de transporte público;
- Construir/implantar/integrar centro de controle de tráfego.

II) Educação

Ações específicas do Produto de Segurança Viária

- Realizar campanha de promoção de segurança viária em meios de comunicação locais;
- Desenvolver programas educativos sobre segurança viária para escolas.

Ações de outros produtos vinculadas à segurança viária

- Elaborar programa de capacitação para os agentes de trânsito e órgão gestores;
- Desenvolver programas educativos sobre TNM para escolas.

III) Saúde

Ações específicas do Produto de Segurança Viária

Ações de outros produtos vinculadas à segurança viária

IV) Infraestrutura

Ações específicas do Produto de Segurança Viária

- Realizar auditorias periódicas de segurança viária;
- Propor melhorias nas redes de circulação para redução de acidentalidade (sinalização, intervenções físicas e operacionais, ações educacionais, administrativas, etc.).

Ações de outros produtos vinculadas à segurança viária

- Elaborar projeto executivo viário e de sinalização de rede cicloviária;
- Realizar obras viárias necessárias à implementação de vias cicláveis e sinalização sobre infraestrutura existente;
- Executar adequações de pavimentação, passeios e abrigos/paradas de vias com circulação de transporte público;
- Elaborar projeto de sinalização da rede viária hierarquizada;
- Executar tratamento de interseções críticas;
- Levantar e detalhar intervenções necessárias identificadas no Programa de fortalecimento da segurança viária;
- Levantar pontos críticos de conflito de tráfego de passagem para pedestres, ciclistas e

veículos motorizados;

- Projetar intervenções de pontos críticos para mitigação e melhoria da segurança viária;
- Implementar intervenções físicas e operacionais para melhorar a segurança viária e mitigação de impactos (urbanos, tráfego, ambientais e econômicos);
- Desenvolver propostas de traçados para implantação de contorno rodoviário;
- Promover e articular junto aos órgãos responsáveis a implantação de contorno rodoviário.



3.4 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Segundo definição do DENATRAN, os “*Polos Geradores de Tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres*”.

Por outro lado, quando bem localizados e projetados, estes empreendimentos podem fortalecer a centralidade local, contribuindo para o desenvolvimento de atividades e serviços e valorizando a região na qual estão inseridos. Deste modo, torna-se fundamental a regulamentação do tema para maximizar os efeitos positivos e minimizar os negativos, garantindo assim o próprio direito de ir e vir dos cidadãos com segurança e qualidade.

Para garantir que os polos geradores de tráfego não produzam impactos negativos à circulação, o Plano de Mobilidade propõe o desenvolvimento de um conjunto de programas cuja elaboração e execução deverá se dar conforme metodologias descritas no Plano de Ação.

Para os polos geradores e tráfego, esses programas propostos tem como objetivos:

- Disciplinar os projetos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à Lei Federal nº 9.503/97 (“Código Brasileiro de Trânsito”) e às diretrizes do Plano de Mobilidade;
- Definir o órgão ou entidade responsável pelo processo de licenciamento dos empreendimentos em questão e estabelecer como será o processo de licenciamento e a realização dos estudos de impacto;
- Nortear a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidos;
- Ampliar a capacidade de planejamento e gestão do município: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto/média/longo prazos, estratégias, métodos de acompanhamento e avaliação, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros, transparência.

3.5 NOVOS PARCELAMENTOS

Os principais pontos de atenção no que se refere

à implantação de novos loteamentos devem concentrar-se em assegurar a conectividade à rede viária existente, acessibilidade por transporte público e não motorizado e compatibilização dessas novas áreas à rede viária futura proposta de forma a não se tornarem barreiras para a expansão e desenvolvimento do município.

Para garantir a inserção dos novos parcelamentos ao tecido urbano consolidado e promover a conectividade das novas vias ao sistema viário existente, o Plano de Mobilidade propõe o desenvolvimento de um conjunto de programas cuja elaboração e execução deverá se dar conforme metodologias descritas no Plano de Ação.

Para os novos parcelamentos, os programas propostos têm como objetivos:

- Estruturar as redes de circulação para as áreas de consolidação e expansão urbana de modo a garantir que o crescimento da malha urbana ocorra de forma ordenada e de acordo com os eixos de expansão escolhidos;
- Garantir condições de infraestrutura adequada para o usuário de transporte público, oferecendo prioridade ao transporte público no uso da rede viária;
- Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte; provendo a cidade com uma rede





ciclovária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de produção e atração de viagens;

- Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para a circulação de pedestres; provendo calçadas, cruzamentos, mobiliário e equipamentos urbanos que resultem em uma cidade atrativa e segura para pedestres;
- Garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade das redes de circulação;
- Criar de um Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão (departamento de aprovações) para orientação técnica a projetos quanto a critérios de acessibilidade e conectividade de novos loteamentos.

O Plano de Mobilidade, em consonância com a Lei Complementar 01/2006, que institui o Plano Diretor e com a Lei nº 2.598, de 03 de julho de 2006, que dispõe sobre calçadas e passeios, complementa suas disposições, conforme diretrizes propostas no Plano de Circulação, o qual apresenta a hierarquização das vias do município bem como diretrizes para a consolidação da rede viária.



4. DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL





4. DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

O eixo desenvolvimento institucional para o Município de Guarapari, desenvolvido ao longo do processo de trabalho do Plano de Mobilidade, tem como objetivo promover uma compreensão mais profunda das estruturas sociais, gerenciais e políticas em que ocorrem as políticas públicas de mobilidade e propor alternativas que desenvolvam ou fortaleçam a organização institucional do município de modo que as funções de planejamento, gestão, monitoramento e avaliação sejam realizadas com maior eficiência e efetividade. Mais do que isso, as ações de desenvolvimento institucional objetivam a necessária instrumentalização da administração municipal de modo a adequá-la à implantação das infraestruturas e políticas indicadas pelo Plano de Mobilidade, uma vez que têm estreita relação com a capacidade de planejamento e gestão dos órgãos municipais que implementarão o Plano.

Para tal, foi realizado, em um primeiro momento, um mapeamento dos principais atores e instituições envolvidos com o tema da mobilidade urbana, bem como suas relações no contexto de ações e atividades relevantes

para cada etapa do processo de uma política pública, sendo este: (i) definição da agenda; (ii) formulação; (iii) implementação/gestão; (iv) avaliação. Assim, à luz do quadro conceitual do processo das políticas públicas de mobilidade, o diagnóstico indicou os atores envolvidos com a mobilidade urbana no município, sendo estes:

- Instituições responsáveis pela gestão pública da mobilidade no município:
 - Secretarias e departamentos existentes;
 - Recursos materiais e humanos empregados na gestão da mobilidade;
- Procedimentos, responsabilidades e instrumentos existentes vinculados a cada instituição envolvida na mobilidade:
 - Aplicação de multas de trânsito;
 - Concessão / permissão para transporte de passageiros;
 - Planejamento da política de transportes e trânsito do município;
 - Fiscalização dos serviços de transporte concedidos / permissionados;
 - Existência ou iniciativas de consórcios municipais (ou outro instrumento de articulação interfederativa) para políticas de transporte;
- Entidades representativas de grupos de usuários e movimentos sociais com foco na mobilidade urbana;
- Agentes privados envolvidos na prestação de

serviços de mobilidade (operadores de ônibus, concessionários de terminais, concessionários de rodovias);

- Conselhos municipais de transporte e trânsito;
- Instâncias de planejamento e fóruns de discussão e negociação que promovam a articulação interfederativa;
- Programas e fontes de recursos existentes (nas esferas municipais, estadual, federal e de agências bilaterais de fomento) que direcionam recursos para projetos, obras e implantação de infraestrutura de mobilidade urbana, com caracterização e histórico dos investimentos realizados.

Em Guarapari a gestão da mobilidade urbana, embora existente, ainda precisa ser devidamente fortalecida para se alcançar uma atuação eficiente por parte do município. No caso, o trânsito não é municipalizado, e o reduzido número de funcionários limita as atividades do poder público, principalmente no que diz respeito à fiscalização. Além disso, as principais atividades relacionadas ao tema estão concentradas na Secretaria de Fiscalização, sendo esta responsável por:

- Trânsito e transporte coletivo e individual;
- Fiscalização das operadoras; segurança viária.

Entretanto, não é desenvolvida nenhuma atividade específica de planejamento para a mobilidade,



o que torna necessária a reestruturação e o fortalecimento da gestão municipal. Já em relação à participação da sociedade civil, não foram encontradas associações de usuários de transporte coletivo, evidenciando que a participação da população nas questões da mobilidade urbana é restrita. Por último, os conselhos que tratam de questões relativas à mobilidade urbana são, basicamente, o Conselho Municipal do Plano Diretor e o Conselho Tarifário de Guarapari.

Este mapeamento de atores realizado na fase de diagnóstico, ao indicar pontos críticos e vantagens relativas, encaminhou a formulação de cinco produtos (políticas, programas ou planos) voltados para o desenvolvimento da estrutura institucional de Guarapari, sendo estes:

1. Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana;
2. Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade;
3. Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura;
4. Programa de modernização da gestão da mobilidade no município;
5. Fortalecimento da democracia participativa.

A etapa seguinte do desenvolvimento do PlanMob consistiu no desenvolvimento do Plano de Ações, em que foi realizada a formulação e o

detalhamento de cada uma das ações específicas. É interessante observar, no caso de Guarapari, como diferentes produtos e suas respectivas ações, na maioria das vezes, possuem forte relação entre si e uma interdependência. Um exemplo é o produto voltado para a capacitação da gestão de mobilidade, que possui uma relação direta com a necessária reestruturação da gestão pública da mobilidade urbana no município. Logo, os produtos devem ser também analisados em conjunto, visto que muitas ações dependem de outras para serem consolidadas. A seguir são apresentados, de maneira sintética, os cinco produtos voltados para o eixo de desenvolvimento institucional de Guarapari.

4.1 PROGRAMA DE FORTALECIMENTO DA ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL PARA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

O programa de fortalecimento da organização institucional do Município de Guarapari tem como objetivo ampliar a capacidade de planejamento e gestão da mobilidade, tendo como focos: o

desenvolvimento de uma organização gerencial e carreiras, a determinação de políticas públicas prioritárias, a definição de ações de curto/médio/longo prazos, o estabelecimento de estratégias, a elaboração de métodos de acompanhamento e avaliação das políticas, o uso eficiente dos recursos, a capacidade de articulação com outras esferas governamentais e com possíveis parceiros, a promoção de práticas para maior transparência, entre outros.

O programa deve ter como foco a Secretaria de Fiscalização, de modo que passe a ser desenvolvida, dentro da secretaria, a atividade específica para o planejamento da mobilidade. Assim, foram criadas as seguintes ações:

- Reestruturar o órgão municipal responsável pela mobilidade com recursos humanos e materiais;
- Promover a condução de pesquisas para aferição de demanda ou satisfação de usuários;
- Aumentar o número de funcionários capacitados na gestão da mobilidade;
- Desenvolver temas relativos à municipalização do trânsito;
- Criar Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão;
- Desenvolver estrutura administrativa e operacional para gestão do trânsito;
- Organizar a equipe para atividades de fiscalização e aplicação de penalidades às não conformidades das calçadas;



4.2 PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA E CAPACITAÇÃO TÉCNICA NA ÁREA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO DA MOBILIDADE

A capacitação da burocracia municipal é um aspecto primordial para o devido desenvolvimento institucional de Guarapari, uma vez que diversos outros produtos abordados no presente relatório dependem diretamente do acesso por parte dos funcionários e gestores públicos a instrumentos de qualificação permanente. Desta forma, o programa em questão tem como objetivo principal incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao tema da mobilidade e do desenvolvimento urbano, de modo que sejam fortalecidos os vínculos com os temas estudados e que ocorra um compartilhamento de informações que nivele os conhecimentos da comunidade local.

Por isso, espera-se levar para a comunidade local as novidades do assunto em questão, promover debates e reflexões, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, realizar

a integração de disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas e, por último, desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública para a melhor gestão das políticas públicas.

Para a implementação dos cursos, o órgão responsável contratará cursos com entidades de ensino reconhecidas (ENAP, Escola de Cidadania e Política, Oficina Municipal etc), por meio de licitações/carta-convite. Os módulos poderão ter de 8 a 24 horas/aula. Após a admissão de novos funcionários por concurso público, a Secretaria de Fiscalização poderá condicionar a admissão à participação nos cursos oferecidos.

As ações que fazem parte desse Produto são:

- Elaborar programa de capacitação para os agentes de trânsito e órgão gestores;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Redes de Transporte Regional”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Conceitos de Engenharia de Tráfego”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Mobilidade Urbana”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Técnicas para Planeja-

mento Urbano”;

- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Integração de Políticas Públicas”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Planejamento Ambiental”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Meio Ambiente Urbano”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Conceitos da Administração Pública”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Direito Administrativo”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Relações entre o Público e o Privado”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Licitações Públicas”;
- Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre “Gerenciamento de Projetos Públicos”;
- Capacitação da assessoria técnica à população quanto à construção e adaptação das calçadas (Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão).



4.3 ESTRATÉGIA DE VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

A estratégia de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura tem como principal objetivo desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito de várias fontes financiadoras. Assim, a reorganização e readequação interna dos órgãos municipais por meio de ações institucionais aqui propostas contribuirão para o desenvolvimento da mobilidade urbana.

Este processo deve ser promovido pela Semprad ou pela Prefeitura, tendo em vista, como prioridade, a criação de um núcleo de projetos na Prefeitura ou a reestruturação da Secretaria Municipal de Projetos. No caso, as principais atribuições para o núcleo gerenciador seriam:

1. Elaboração de projetos: contratação de projetos por terceiros e criação de banco de projetos;
2. Estruturação de projetos: criação de ferramentas para a elaboração dos estudos de

viabilização de projetos, com procedimentos de adesão a programas e linhas de crédito existentes: Banco Interamericano, BNDES, Caixa Econômica Federal, Governo Federal, Banes, SUDENE, inclusive verificação das exigências específicas para tornar-se elegível a financiamentos;

3. Suporte a projetos: criação de instrumentos de apoio para os processos de implantação/execução de projetos, incluindo prestação de contas a instituições financiadoras, acompanhamento de cronogramas físico-financeiros e gestão de recursos;
4. Avaliação de Projetos: criação de ferramentas para a avaliação de projetos implantados e seus benefícios, incluindo registros de lições aprendidas para projetos futuros.

As ações que fazem parte do Produto são:

- Criar núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura;
- Promover a organização da atividade de contratação de projetos por terceiros e criação de banco de projetos municipais;
- Criar ferramentas para a elaboração dos estudos de viabilização de projetos de mobilidade, inclusive modos não motorizados, com procedimentos de adesão a programas e linhas de crédito existentes;
- Criar instrumentos de apoio para os processos de implantação/execução de projetos;

- Criar ferramentas para a avaliação de projetos implantados e seus benefícios, incluindo registros de lições aprendidas para projetos futuros;
- Realizar um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado).

4.4 PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO DA MOBILIDADE NO MUNICÍPIO

A modernização da gestão municipal tem como principal objetivo a implementação de uma gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receita, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados. Deste modo, são desenvolvidas neste programa diversas ações que visam a modernização da gestão da mobilidade de Guarapari para o devido desenvolvimento institucional e a consequente melhoria da mobilidade urbana.

Para tal, foram levantados dois dos principais programas brasileiros de fomento à modernização





da administração pública que podem ser aderidos por Guarapari, em especial o Programa do BNDES de Modernização da Administração Tributária e da Gestão dos Setores Sociais Básicos (BNDES PMAT) e o Programa de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros (PNAFM), este último com recursos do BID.

As ações que integram o programa de modernização da gestão de mobilidade são:

- Modernizar a gestão de tráfego (semáforos, estacionamento rotativo, velocidades);
- Fiscalizar os serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerários);
- Elaborar/ realizar cadastros de transporte (sistema viário, linhas de transporte coletivo etc.);
- Informatização da gestão de políticas urbanas;
- Informatização e controle de processos;
- Promover a regularização de requisitos para solicitação de participação em programas e financiamentos para modernização da gestão pública;
- Promover a adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

4.5 PROGRAMA DE FORTALECIMENTO DA DEMOCRACIA PARTICIPATIVA

O programa de fortalecimento da democracia participativa no Município de Guarapari tem como objetivo construir coletivamente a visão de cidade e dos deslocamentos nela e democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão ou fortalecimento de diferentes atores no processo. Deste modo, espera-se ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana no município.

O público alvo do programa é diretamente a sociedade civil, uma que vez a entrada de novos atores nos processos de formulação, implementação e avaliação de políticas públicas é fundamental para a própria melhoria de gestão da mobilidade urbana municipal.

Assim como descrito em relatórios anteriores, não existem associações de usuários de transporte coletivo ou outros grupos com demandas específicas para mobilidade urbana. Entretanto, o Conselho Municipal do Plano Diretor e o Conselho Tarifário do Município de Guarapari tratam de questões relacionadas ao tema e podem interferir nos processos de decisão. Logo,

dentre as ações propostas no programa, destaca-se a criação de um Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho Municipal do Plano Diretor para a aproximação da sociedade com o tema em questão.

Abaixo encontram-se todas as ações elaboradas para o maior engajamento da população com as políticas públicas ligadas à mobilidade urbana.

- Disponibilizar ferramentas e recursos para facilitar o engajamento dos moradores;
- Divulgar sistematicamente informações sobre programas em desenvolvimento na prefeitura (com objetivos gerais e metas específicas) para acompanhamento da população;
- Convocar periodicamente a população para participação de seminários e palestras sobre o tema;
- Usar de ferramentas eletrônicas para estabelecimento de canal de comunicação e divulgação ampla de informações sobre o município;
- Adotar instrumentos de participação popular ao longo de todo o processo de elaboração de projetos, inclusive (e especialmente) na definição de prioridades e destinação de orçamentos;
- Criar Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal.



5. PLANOS DE AÇÃO E MONITORAMENTO





Este capítulo apresenta o resumo dos produtos que compõem o Plano de Ação e o Plano de Monitoramento, na forma de políticas, planos, programas e estratégias, agrupados nos três principais eixos do Plano de Mobilidade:

- Redes de Circulação: intervenções predominantemente físicas enfocadas nos aspectos de infraestrutura do sistema de mobilidade;
- Sistemas de transporte e gestão da mobilidade: intervenções predominantemente operacionais, de regulação e controle enfocadas em estabelecer os requisitos técnicos para a gestão do sistema de mobilidade;
- Organização Institucional: ações de caráter institucional, de gestão e normativas necessárias para oferecer as condições organizacionais para a gestão do sistema de mobilidade.

Este resumo apresenta a lista de ações que compõem cada produto, seus prazos de execução propostos, a descrição do objetivo de cada produto e os indicadores de monitoramento e avaliação dos mesmos. O relatório de Consolidação dos trabalhos do Plano de Mobilidade contém a descrição completa de cada proposta. No Plano de Ação é apresentada uma ficha detalhando cada uma das 154 ações, incluindo:

- A descrição da Ação;
- A metodologia de implantação;
- Tipo de ação e assunto;
- Agente promotor;
- Público alvo;
- Prazo;
- Prioridade;
- Referências técnicas, bibliográficas e/ou de boas práticas.

Tabela 9: Ficha da Ação Nº 2.6

Nº Ação	2.6
Capítulo do PlanMob	Redes de circulação
Produto	Programa de melhorias de infraestrutura para pedestres
Ação	Realizar vistorias para identificar necessidade de readequação da infraestrutura de circulação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida
Tipo de Ação	Intervenção física - Etapa de planejamento
Assuntos	Acessibilidade universal
Metodologia de implementação	<ul style="list-style-type: none"> _ Elaborar calendário de vistoriais por região da cidade; _ Definir itens a serem vistoriados; _ Definir materiais e métodos (formulário, máquina fotográfica etc.); _ Realizar vistorias; _ Tabular informações; _ Determinar soluções conforme adequação a ser executada; _ Avaliar viabilidade de implementação, levantar necessidades de desapropriações e priorizar propostas de acordo com as carências e demandas de cada área; _ Elaborar cronograma de execução.
Referências	<p>Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/</p> <p>Norma ABNT Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos : http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf</p> <p>Outras Normas ABNT: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/normas-abnt</p> <p>Programa Brasil Acessível (Secretaria Nacional de Mobilidade - MinCidades): http://www.cidades.gov.br/index.php/progsemob/187-brasaccess.html</p> <p>CADERNO 2: CONSTRUINDO A CIDADE ACESSÍVEL: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno02.pdf</p>
Agente Promotor	SEMTTRAN/ Secretaria de Desenvolvimento Urbano
Público Alvo	Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida
Prazo	1-2 anos
Prioridade	Ação prioritária

Figura 103. Exemplo de Ficha de Ação contida no relatório de Consolidação dos trabalhos do PMUS com o detalhamento de cada ação proposta



O Plano de Monitoramento consiste em uma proposta de atividade a ser realizada pelo Poder Público de análise e sistematização de informações, cujo objetivo é fazer um acompanhamento dos avanços na implementação das ações propostas e do impacto das medidas executadas. Esse acompanhamento de execução e impacto das ações, além de permitir uma avaliação da efetividade das propostas, contribui para a identificação de possíveis obstáculos na implantação das propostas do Plano de Ações. Assim, os processos de acompanhamento dos resultados, identificação de problemas no processo de planejamento e também realização de determinados ajustes que viabilizem as alternativas propostas devem fazer parte do Plano em questão.

Para tal, são apresentados, para cada um dos produtos e seu conjunto de ações, determinados indicadores e metas que consigam mensurar:

- a efetiva execução das medidas propostas, através de indicadores de monitoramento;
- os resultados decorrentes das atividades realizadas por meio das mudanças imediatas e o impacto, a longo prazo, que diferencie a situação inicial da futura e revele a ocorrência de mudanças estruturais, através de indicadores de avaliação.

Portanto, o contínuo monitoramento das ações a ser apresentado a seguir é de extrema importância, não apenas por possibilitar a efetividade e a eficácia do Plano de Ações, mas também por promover a racionalização dos recursos públicos e um controle social por parte da sociedade civil para acompanhar e avaliar o andamento das políticas propostas.

Os indicadores de monitoramento deverão ser utilizados para o acompanhamento da execução das ações previstas com base no cumprimento de metas de conclusão das atividades propostas no Plano de Mobilidade. Essas ações visam contribuir no avanço em direção a objetivos para a mobilidade do município. No entanto, o efeito das mesmas depende de diversos fatores e as consequências devem passar por revisões periódicas para identificar a necessidade de eventuais “correções de rumo” no Plano de Mobilidade, que podem ser traduzidas na forma de ajustes ou mudanças mais drásticas nas propostas existentes, inclusão de novas propostas, escolha entre alternativas em aberto ou mesmo mudanças de estratégias ou objetivos chegado o caso. Os indicadores de avaliação têm o papel de fornecer elementos para reavaliar os impactos das ações e oferecer subsídios para a revisão do Plano de Mobilidade.

O resultado dos indicadores de monitoramento e avaliação deverão ser sistematizados anualmente em um relatório executivo e disponibilizados para divulgação pública dos avanços na implantação das ações do Plano de Mobilidade. Juntamente com os indicadores propostos, que conformam um conjunto mais reduzido de pontos de controle para monitoramento global, recomenda-se realizar uma revisão do status de avanço de cada ação do Plano de Mobilidade para efeitos de verificação interna da execução das propostas, identificar possíveis carências e reavaliar prioridades e alocação de recursos referentes à área de mobilidade.

Os registros fotográficos antes e depois das intervenções, além de servirem para ilustrar as melhorias obtidas contribuirão para a conformação de registros históricos do espaço urbano do município. Da mesma forma, as bases geográficas cadastrais, além de servirem como instrumento valioso no planejamento e na gestão urbana e da mobilidade, deixam registro histórico da evolução na infraestrutura urbana municipal.



Tabela 11: Ações e indicadores do Produto 1

Produto	Programa de implantação da infraestrutura e rede cicloviária		
Objetivo	Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte; prover a cidade com uma rede cicloviária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de produção e atração de viagens; promover o aumento do uso da bicicleta na cidade; reduzir acidentalidade envolvendo ciclistas.		
Ações:	1.1. Elaborar projeto executivo viário e de sinalização de rede cicloviária*		1-2 anos
			2-5 anos (fase 1)
	1.2. Realizar obras viárias necessárias à implementação de vias cicláveis e sinalização sobre infraestrutura existente*		5-7 anos (fase 2)
			7-10 anos (fase 3)
	1.3. Realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de paraciclos e bicicletários		1-2 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Número de paraciclos e bicicletários instalados [unidades] Extensão total de vias cicláveis implantadas [quilômetros] 		
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Instalar paraciclos ou bicicletários em todos os pontos prioritários propostos no Plano de Mobilidade dentro dos prazos estabelecidos Implantar a extensão cicloviária proposta no Plano de Mobilidade dentro dos prazos estabelecidos 	
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> Número de ciclistas utilizando a rede cicloviária 		
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Aumentar o número de ciclistas em pontos escolhidos em 10% ao ano 	

* Ação prioritária



Tabela 12: Ações e indicadores do Produto 2

Produto	Programa de melhorias de infraestrutura para pedestres	
Objetivo	Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para a circulação de pedestres; prover calçadas, cruzamentos, mobiliário e equipamentos urbanos que resultem em uma cidade atrativa e segura para pedestres, sejam residentes ou visitantes; promover o aumento de viagens curtas realizadas a pé; reduzir acidentes envolvendo pedestres.	
Ações:		
	2.1. Elaborar Programa de Arborização Urbana	1-2 anos
	2.2. Elaborar Programa de Iluminação Pública	1-2 anos
	2.3. Elaborar diretrizes para Mobiliário Urbano e regulamentação de publicidade em áreas públicas	2-5 anos
	2.4. Utilizar os recursos do Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão (departamento de aprovações) para assessoria técnica quanto à construção e adaptação das calçadas.	2-5 anos
	2.5. Levantar alternativas e avaliar viabilidade de melhorias de conectividade pedestre em áreas com acesso limitado (microacessibilidade)*	1-2 anos
	2.6. Realizar vistorias para identificar necessidade de readequação da infraestrutura de circulação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida*	1-2 anos
	2.7. Executar adequações identificadas e priorizadas na infraestrutura para circulação de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida*	Periodicidade de 1 ano

Indicadores de monitoramento

- Elaborar instrumentos de planejamento e gestão de infraestrutura para pedestre (programa de arborização urbana e iluminação pública, diretrizes para mobiliário urbano e publicidade) [sim/não para cada instrumento]
- Extensão de calçadas com readequações executadas conforme diretrizes e padrões estabelecidos (circulação, segurança viária, acessibilidade universal, arborização e iluminação) [quilômetros]

Metas

- Elaborar programa de arborização urbana e iluminação pública em até 2 anos
- Executar pelo menos 50% das adequações da infraestrutura para pedestres definidas como prioritárias para cada ano

Indicadores de avaliação

- Quantidade de cadeirantes nas ruas

Metas

- Aumentar o acesso dos cadeirantes às vias públicas em 10% ao ano

* Ação prioritária



Tabela 13: Ações e indicadores do Produto 3

Produto	Programa de melhorias de infraestrutura para transporte público	
Objetivo	Garantir condições de infraestrutura adequada para o usuário de transporte público; prover equipamentos de parada, espera e integração seguros e em número e dimensões suficientes; oferecer prioridade ao transporte público no uso da rede viária; oferecer um sistema de transporte público mais democrático, acessível e eficiente.	
Ações:	3.1. Projetar família de abrigos e paradas para transporte público e infraestrutura de sistema de informação aos usuários	1-2 anos
	3.2. Executar adequações de pavimentação, passeios e abrigos/paradas de vias com circulação de transporte público*	2-4 anos
	3.3. Instalar infraestrutura de sistema de informação aos usuários*	2-4 anos
	3.4. Planejar a implementação de faixas prioritárias para transporte público	2-6 anos
	3.5. Atualizar e realizar manutenção periodicamente da infraestrutura do sistema de informação aos usuários	Ação contínua

Indicadores de monitoramento

- Número de pontos de parada de transporte público reconicionados (passeios, baias e abrigos/paradas) [unidades]
- Implementar sistema de informação a usuários e procedimento de atualização periódica dos painéis [sim/não]
- Extensão de faixas prioritárias de ônibus implantadas [quilômetros]

Metas

- Instalar abrigos em todos os pontos prioritários em até 4 anos
- Instalar painéis de informação ao usuário nos pontos de maior demanda em até 4 anos
- Implementar faixas prioritárias em até 6 anos

Indicadores de avaliação

- Satisfação do usuário de transporte público quanto à infraestrutura dos pontos de parada e abrigos do sistema de transporte público e sistema de informação
- Velocidade dos ônibus nas vias com priorização para transporte coletivo

Metas

- Aumentar a satisfação do usuário sobre infraestrutura de pontos e abrigos e sobre sistema de informação
- Aumentar a velocidade dos ônibus em 20% nas vias com priorização para o transporte público

* Ação prioritária



Tabela 14: Ações e indicadores do Produto 4

Produto	Programa de readequações de curto prazo da rede viária	
Objetivo	Realizar as readequações viárias e de sinalização que ofereçam as condições mais adequadas e seguras possíveis, no espaço urbano disponível, para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado; reordenar o espaço viário e a circulação para alcançar uma distribuição equitativa e eficiente do espaço viário disponível; reduzir o número de acidentes envolvendo veículos.	
Ações:	4.1. Complementar, validar e formalizar proposta de classificação funcional da rede viária atual proposta no Plano de Mobilidade	1 ano
	4.2. Elaborar projeto de sinalização da rede viária hierarquizada	1 ano
	4.3. Elaborar projeto de readequação de vias convencionais, vias com restrição de seção e e interseções críticas*	1 ano
	4.4. Executar adequação das características funcionais de vias arteriais e coletoras convencionais	2-6 anos
	4.5. Executar adequação das características funcionais de vias arteriais e coletoras com restrições de seção	2-6 anos
	4.6. Executar tratamento de interseções críticas	2-6 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Extensão de vias com execução de readequações (sinalização vertical e horizontal, ampliação e adaptação de calçadas e travessias, redução de estacionamento, etc.) [quilômetros] Execução de tratamento em interseções críticas [unidades] 	
Metas	<ul style="list-style-type: none"> Executar as adequações de vias de pelo menos 1 trecho prioritário a cada 2 anos Executar o tratamento de interseções de pelo menos 2 pontos prioritários a cada 1 ano 	

* Ação prioritária



Tabela 15: Ações e indicadores do Produto 5

Produto	Programa permanente de condicionamento das redes de circulação	
Objetivo	Manter as redes de circulação em condições satisfatórias permanentemente; realizar as atualizações e adaptações que se façam necessárias ao longo do tempo pelo uso e deterioração natural, por novos padrões técnicos ou mudanças nas necessidades e organização do espaço urbano.	
Ações:	5.1. Atualizar periodicamente a classificação funcional da rede viária e determinar necessidades de readequações	Periodicidade de 1 ano
	5.2. Realizar revisão periódica in loco da sinalização e infraestrutura das redes de circulação (de pedestres, cicloviária e de transporte motorizado) e identificar intervenções necessárias, incluindo aspectos de desenho universal (acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida)	Periodicidade de 6 meses
	5.3. Levantar e detalhar intervenções necessárias identificadas no Programa de fortalecimento da segurança viária	Periodicidade de 6 meses
	5.4. Analisar e selecionar propostas de adequação e melhoria das redes de circulação solicitadas pela população através do Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão	Periodicidade de 6 meses
	5.5. Priorizar intervenções identificadas para as redes de circulação (a partir da revisão in loco, do programa de segurança viária e do Serviço de Atendimento ao Cidadão) e elaborar projeto	Periodicidade de 6 meses
	5.6. Executar intervenções de infraestrutura e sinalização nas redes e infraestrutura de circulação (de pedestres, cicloviária e de transporte motorizado)	Ação contínua
	5.7. Implementar sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação	2-4 anos
	5.8. Realizar atividades periódicas de conservação e manutenção das redes de circulação*	Ação contínua

Indicadores de monitoramento

- Implementar sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação [sim/não]
- Executar intervenções periódicas de infraestrutura e sinalização segundo priorização estabelecida [sim/não a cada ano]

Metas

- Implementar sistema de monitoramento e avaliação em até 4 anos
- Executar intervenções de infraestrutura com periodicidade mínima de 1 ano nos seguintes anos

* Ação prioritária

Tabela 16: Ações e indicadores do Produto 6

Produto	Programa de requalificação da área central	
Objetivo	Aumentar a atratividade e potencial de desenvolvimento das áreas centrais e tornar os espaços públicos mais amigáveis/democráticos; melhorar condições de circulação e segurança viária para pedestres em vias com alta densidade de estabelecimentos comerciais, de serviço e lazer.	
Ações:	6.1. Definir ações físicas, operacionais, normativas e de gestão que promovam o desenvolvimento da área central como espaço amigável e atrativo para atividades econômicas, recreativas e de utilidade pública	5-10 anos
	6.2. Elaborar projeto executivo e de sinalização de ruas, calçadas e ciclovias na área central	5-10 anos
	6.3. Implementar adequação das características funcionais de vias das áreas centrais	5-10 anos
	6.4. Realizar obras necessárias à adequação de calçadas e sinalização para pedestres nos demais trechos de intervenção prioritária da área central	5-10 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração dos projetos de readequação de vias [sim/não] • Extensão de calçadas readequadas e sinalizadas para pedestres [quilômetros] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Concluir 50% dos projetos de obras de readequação de vias dentro de 5 anos • Concluir 50% das obras de readequação para pedestres e ciclistas em até 5 anos



Tabela 17: Ações e indicadores do Produto 7

Produto	Estratégia de estruturação das redes de circulação de longo prazo	
Objetivo	Estruturar as redes de circulação para as áreas de consolidação e expansão urbana e garantir que o crescimento da malha urbana ocorra de forma ordenada e de acordo com os eixos de expansão escolhidos.	
Ações:	<p>7.1. Elaborar estudos para definição de traçado geométrico das propostas de vias para a rede futura (áreas de expansão e de consolidação urbana)*</p> <p>7.2. Gerar insumos técnicos e legais para realizar desapropriações necessárias para a implantação das vias propostas para a rede futura (áreas de expansão urbana)*</p> <p>7.3. Elaborar estudos de viabilidade para as possíveis conexões viárias indicadas na proposta de rede futura do Plano de Mobilidade ("Conexões a Estudar" nos mapas da rede futura)</p> <p>7.4. Elaborar projeto para implantação de vias da rede futura</p> <p>7.5. Desapropriar áreas para implantação de novas vias estruturais da rede futura</p> <p>7.6. Construir novas vias da rede futura</p>	<p>1-2 anos</p> <p>1-2 anos</p> <p>5-10 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-10 anos</p>
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração de estudos que definam traçado geométrico das propostas de via para a rede futura [sim/não para cada trecho proposto] • Execução das desapropriações [sim/não para cada trecho aprovado] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar estudos de traçado geométrico das vias prioritárias em até 2 anos • Desapropriar áreas para vias prioritárias da rede futura em até 4 anos

* Ação prioritária



Tabela 18: Ações e indicadores do Produto 8

Produto	Estratégia de redução de tráfego de passagem e mitigação de impactos	
Objetivo	Implementar soluções que reduzam os conflitos e acidentalidade relacionados ao tráfego de passagem em vias urbanas, aumentem a segurança viária para pedestres, ciclistas, transporte público e privado de caráter urbano.	
Ações:	8.1. Levantar pontos críticos de conflito de tráfego de passagem para pedestres, ciclistas e veículos motorizados	1 ano
	8.2. Projetar intervenções de pontos críticos para mitigação e melhoria da segurança viária	1-2 anos
	8.3. Implementar intervenções físicas e operacionais para melhorar a segurança viária e mitigação de impactos (urbanos, tráfego, ambientais e econômicos)	2-4 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração de projeto viário e sinalização para os pontos críticos [sim/não para cada ponto] • Execução das intervenções para melhorar a segurança viária e mitigação de impactos [sim/não para cada ponto] 	Metas <ul style="list-style-type: none"> • Implementar os projetos de intervenção nos pontos críticos e prioritários em até 4 anos
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> • Índices de acidentes proporcionalmente ao total de pedestres por localidade 	Metas <ul style="list-style-type: none"> • Reduzir o número de acidentes/total de pedestres em 5% ao ano



Tabela 19: Ações e indicadores do Produto 9

Produto	Política dos serviços de transporte público	
Objetivo	Estabelecer diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo; promover um sistema mais democrático e inclusivo.	
Ações:	9.1. Estabelecer diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema	1-2 anos
	9.2. Criar sistema de informação aos usuários	2-4 anos
	9.3. Garantir opções de transporte para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento e/ou adaptação da frota e infraestrutura de transporte público*	1-3 anos
	9.4. Realizar estudo para racionalização da rede e melhoria do serviço de transporte público	2-4 anos

Indicadores de monitoramento

- Implementação das ações para oferecer opções de transporte para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida [sim/não]
- Implementação de sistema de informação a usuários [sim/não]
- Elaboração de estudo de racionalização do sistema de transporte público [sim/não]

Metas

- Implementar serviço de atendimento ou adaptação do transporte público em até 3 anos
- Implementar sistema de informação a usuários em até 4 anos
- Elaborar estudo de racionalização do sistema de transporte público em até 4 anos

Indicadores de avaliação

- Número de atendimentos prestados em média por semana às pessoas com mobilidade reduzida

Metas

- Conseguir atender 50% dos pedidos no primeiro ano após a implantação do programa de atendimento à pessoa com mobilidade reduzida

* Ação prioritária



Tabela 20: Ações e indicadores do Produto 10

Produto	Plano operacional do sistema de transporte público	
Objetivo	Estabelecer e detalhar parâmetros técnicos de dimensionamento da operação do sistema de transporte coletivo como serviços, itinerários, frequências e frota de acordo com os requerimentos definidos na política de serviços de transporte público.	
Ações:	10.1. Especificar itinerários da rede de linhas e serviços	Periodicidade de 1 ano
	10.2. Atualizar sistema de informação aos usuários	Periodicidade de 1 ano
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Elaboração do plano operacional com programação atualizada dos serviços [sim/não a cada ano] 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Atualização periódica do plano operacional com programação dos serviços a cada ano
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> Idade média da frota 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Manter idade média abaixo de 5 anos



Tabela 21: Ações e indicadores do Produto 11

Produto	Estratégia de implementação/consolidação da nova concessão do transporte público	
Objetivo	Promover o fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público; regularizar e formalizar a execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95.	
Ações:	11.1. Atribuir competências ao órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal	1-2 anos
	11.2. Fortalecer capacidade técnica, administrativa e operativa para acompanhamento e controle da operação*	1-2 anos
	11.3. Elaborar Edital para licitação da concessão do sistema de transporte público coletivo municipal	1 ano
	11.4. Regularizar a forma de prestação dos serviços de transporte público*	1 ano
	11.5. Colocar em operação a nova concessão e mecanismos de gestão e controle*	1-2 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Realização de contratações, aquisições, convênios e treinamentos requeridos para a gestão e operação da nova concessão [sim/não] Entrada em operação da nova concessão [sim/não] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Realizar contratações, aquisições, convênios e treinamentos em até 2 anos Colocar em operação a nova concessão em até 2 anos

* Ação prioritária

Tabela 22: Ações e indicadores do Produto 12

Produto	Plano de implantação de sistema de monitoramento e bilhetagem para o transporte público e controle de tráfego	
Objetivo	Estabelecer processos e normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado); promover o desenvolvimento e implantação de forma integrada entre os sistemas de monitoramento e bilhetagem de transporte público e controle do tráfego; criar as condições para a implantação de um centro de controle integrado para monitoramento, bilhetagem e tráfego.	
Ações:	12.1. Definir especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem)	1-2 anos
	12.2. Definir forma de contratação dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem)	1-2 anos
	12.3. Elaborar Plano de Gestão e Controle de Tráfego	2-4 anos
	12.4. Definir especificações técnicas do sistema de controle de tráfego	2-4 anos
	12.5. Definir forma de contratação dos sistemas de controle de tráfego	2-4 anos
	12.6. Definir estratégia e diretrizes tecnológicas e institucionais para a integração dos sistemas de tecnologia para a mobilidade (monitoramento, bilhetagem e controle de tráfego)	1-2 anos

Indicadores de monitoramento

- Elaboração de especificações técnicas dos sistemas de apoio à mobilidade: monitoramento, bilhetagem e tráfego [sim/não para cada sistema]
- Estabelecimento da modalidade de contratação [sim/não para cada sistema]
- Elaboração de plano de gestão e controle de tráfego [sim/não]

Metas

- Elaborar especificações para monitoramento e bilhetagem em até 2 anos e tráfego em até 4 anos
- Definir a modalidade de contratação em até 4 anos
- Elaborar plano de gestão e controle de tráfego em até 4 anos

* Ação prioritária



Tabela 23: Ações e indicadores do Produto 13

Produto	Estratégia de implementação do sistema de monitoramento para o transporte público	
Objetivo	Planejar, implementar e colocar em operação um sistema de monitoramento da operação do serviço de transporte público; assegurar a implementação de um centro de controle que atenda os requisitos para a integração com os demais sistemas tecnológicos para a gestão da mobilidade.	
Ações:	13.1. Assegurar recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para implementar sistema de monitoramento	2-4 anos
	13.2. Contratar prestadores de serviços	2-4 anos
	13.3. Construir/implantar/integrar centro de monitoramento do sistema de transporte público	2-4 anos
	13.4. Realizar instalação de equipamentos	2-4 anos
	13.5. Colocar em operação o sistema	2-4 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Implantação do centro de controle e entrada em operação do sistema monitoramento de transporte público [sim/não] 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Colocar em operação sistema de monitoramento e centro de controle em até 4 anos
Indicadores de avaliação	<p>Confiabilidade do sistema de transporte público, aferido por meio do sistema de monitoramento em tempo real pela prefeitura, através de dois índices:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regularidade (número de intervalos entre ônibus fora da margem de tolerância em relação ao intervalo médio previsto), para linhas de maior frequência Pontualidade (número de partidas de ônibus fora da margem de tolerância em relação ao horário programado), para linhas de menor frequência 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Alcançar índices de regularidade acima de 50% para as linhas de maior frequência Alcançar índices de pontualidade acima de 80% para as linhas de menor frequência

Tabela 24: Ações e indicadores do Produto 14

Produto	Estratégia de implementação do sistema de bilhetagem para o transporte público	
Objetivo	Planejar, implementar e colocar em operação um sistema de bilhetagem para o serviço de transporte público; assegurar a implementação de um centro de controle que atenda os requisitos para a integração com os demais sistemas tecnológicos para a gestão da mobilidade.	
Ações:	14.1. Assegurar recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para implementar sistema de bilhetagem	2-4 anos
	14.2. Contratar prestadores de serviços	2-4 anos
	14.3. Construir/implantar/integrar centro de controle para bilhetagem do sistema de transporte público	2-4 anos
	14.4. Realizar instalação de equipamentos	2-4 anos
	14.5. Colocar em operação o sistema	2-4 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Implantação do centro de controle e entrada em operação do sistema de bilhetagem de transporte público [sim/não] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Implantar e colocar em operação o sistema de bilhetagem de transporte público em até 4 anos



Tabela 25: Ações e indicadores do Produto 15

Produto	Estratégia de implementação do sistema de controle de tráfego	
Objetivo	Planejar, implementar e colocar em operação um sistema de controle de tráfego; assegurar a implementação de um centro de controle que atenda os requisitos para a integração com os demais sistemas tecnológicos para a gestão da mobilidade.	
Ações:	15.1. Assegurar recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos de responsabilidade do poder público para implementar sistema de controle de tráfego	2-4 anos
	15.2. Construir/implantar/integrar centro de controle de tráfego	2-4 anos
	15.3. Realizar a instalação de equipamentos	2-4 anos
	15.4. Colocar em operação o sistema	2-4 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Implantação e entrada em operação do centro de controle tráfego [sim/não] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Implantar e colocar em operação centro de controle de tráfego em até 4 anos

Tabela 26: Ações e indicadores do Produto 16

Produto	Política de estacionamento	
Objetivo	Definir um marco geral para o planejamento e gestão da oferta de estacionamento coerente com os objetivos gerais do Plano de Mobilidade, com diretrizes e mecanismos de gestão e controle que contribuam na construção de uma cidade amigável, na promoção da diversidade modal e na distribuição equitativa e eficiente do espaço urbano disponível; implementar estratégias de desencorajamento de longa permanência na via pública.	
Ações:	<p>16.1. Definir objetivos, diretrizes e estratégias de gestão do estacionamento*</p> <p>16.2. Elaborar plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área*</p> <p>16.3. Definir modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública</p> <p>16.4. Promover criação de capacidade complementar requerida pela remoção de vagas na via pública (parques de estac., edifícios garagem)</p>	<p>1 ano</p> <p>1-2 anos</p> <p>1-2 anos</p> <p>2-4 anos</p>
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Elaboração de plano de gestão da oferta de estacionamento e mapa de vagas [sim/não] Instalação de vagas de estacionamento requeridas para a remoção de vagas na via pública [sim/não] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar plano de gestão da oferta de estacionamento dentro de 2 anos Criar vagas de estacionamento complementares em até 4 anos

* Ação prioritária



Tabela 27: Ações e indicadores do Produto 17

Produto	Estratégia de implementação do sistema de gestão de estacionamento em via pública	
Objetivo	Disciplinar o espaço destinado a estacionamento em via pública e estabelecer os mecanismos de gestão que promovam o uso eficiente e equitativo dessa oferta; aumentar a rotatividade, otimizar a disponibilidade de estacionamento, minimizar o tempo de busca e reduzir o congestionamento derivado da circulação excessiva a procura de vagas.	
Ações:	17.1. Elaborar Edital para contratação da gestão e controle de estacionamento em via pública	1-2 anos
	17.2. Assegurar recursos materiais, humanos, de gestão e tecnológicos para implementar sistema de gestão e controle de estacionamento	1-3 anos
	17.3. Contratar serviços terceirizados para controle e gestão de estacionamento em via pública	1-3 anos
	17.4. Instalar equipamentos e infraestrutura para cobrança e controle do estacionamento em via pública	1-3 anos
	17.5. Colocar em operação o sistema*	1-3 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Entrada em operação o sistema de gestão de estacionamento em via pública [sim/não] Extensão de vias com operação do sistema de gestão de estacionamento em via pública 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Implantar o sistema de gestão de estacionamento em via pública em toda a área prioritária em até 3 anos
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> Índice de rotação médio das vagas de estacionamento em via pública na área central 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Aumentar o índice de rotação em 10% ao ano

* Ação prioritária

Tabela 28: Ações e indicadores do Produto 18

Produto	Campanha de promoção do transporte não motorizado	
Objetivo	Estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas; aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecer opção de lazer; orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres.	
Ações:	18.1. Desenvolver programas educativos sobre TNM para escolas	1-3 anos
	18.2. Implantar ciclofaixas de fim de semana	1-3 anos
	18.3. Realizar eventos periódicos de caminhadas e bicicletas (desafio intermodal; caminhadas; etc)	1-3 anos
	18.4. Realização de eventos de caminhada e bicicleta com Prefeito, Secretarios e gestores municipais para aproximação do poder público e dos técnicos aos problemas de mobilidade não motorizada locais	1-3 anos
	18.5. Promover a associação com ONGs para implantação de programas de orientação a ciclistas quanto ao uso da bicicleta	1-3 anos
	18.6. Criar campanhas na mídia para promoção do TNM	1-3 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Implantação de ciclofaixas de final de semana [sim/não] Divulgação de campanhas na mídia para promoção do TNM [sim/não] 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Implantar ciclofaixas de final de semana em até 3 anos Criar campanhas na mídia para promoção de TNM em até 3 anos
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> Número de ciclistas utilizando a rede cicloviária Extensão de ciclovias de fim de semana implantadas [quilômetros] Número de acidentes envolvendo ciclistas ou pedestres 	Metas <ul style="list-style-type: none"> Aumentar o número de ciclistas em pontos escolhidos em 10% ao ano Aumentar em 20% ao ano a extensão das ciclovias de fim de semana Reduzir em 50% a quantidade de acidentes envolvendo ciclistas ou pedestres em 3 anos



Tabela 29: Ações e indicadores do Produto 19

Produto	Programa de fortalecimento da segurança viária	
Objetivo	Reduzir número de acidentes; difundir conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro para aumentar a consciência sobre segurança viária e adequar o comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres; promover fortalecimento institucional no âmbito da gestão da segurança viária; implementar procedimentos integrados de coleta, processamento e análise de dados de acidentalidade para o monitoramento e avaliação da segurança viária.	
Ações:	<p>19.1. Realizar campanha de promoção de segurança viária em meios de comunicação locais*</p> <p>19.2. Desenvolver programas educativos sobre segurança viária para escolas</p> <p>19.3. Definir procedimento integrado de coleta de dados para monitoramento e avaliação</p> <p>19.4. Promover parcerias com órgãos públicos que registram acidentes de trânsito para padronizar coleta e integrar troca de dados</p> <p>19.5. Implementar processo de coleta, integração e processamento de dados de acidentalidade e segurança viária</p> <p>19.6. Elaborar relatórios periódicos de acidentalidade e monitoramento e avaliação da segurança viária</p> <p>19.7. Realizar auditorias periódicas de segurança viária</p> <p>19.8. Propor melhorias nas redes de circulação para redução de acidentalidade (sinalização, intervenções físicas e operacionais, ações educacionais, administrativas, etc.).*</p>	<p>Ação contínua</p> <p>Periodicidade de 1 ano</p> <p>5-10 anos</p> <p>5-10 anos</p> <p>5-10 anos</p> <p>5-10 anos</p> <p>Periodicidade de 2 anos</p> <p>Periodicidade de 1 ano</p>

Indicadores de monitoramento

- Realização de campanhas de promoção de segurança viária em meios de comunicação locais [sim/não]
- Implementação de processo integrado de coleta de dados de acidentalidade e segurança viária [sim/não]
- Número de auditorias de segurança viária realizadas [unidades]
- Número de interseções ou trechos de via onde tenham sido implementadas medidas para melhorar segurança viária [unidades]

Metas

- Realizar divulgação pública da campanha de promoção de segurança viária em pelo menos 3 meios de comunicação por período mínimo de 1 mês a cada ano
- Implementar processo de coleta, integração e processamento de dados de acidentalidade em até 10 anos
- Realizar pelo menos uma auditoria de segurança viária em até 2 anos
- Executar medidas de melhoria da segurança viária nos 3 pontos mais críticos em até 1 ano

Indicadores de avaliação

- Índice de acidentes total da cidade;
- Índice de acidentes com feridos;
- Índice de acidentes com mortos;

Metas

- Reduzir os acidentes totais da cidade em 5% ao ano;
- Reduzir os acidentes com feridos em 10% ao ano;
- Reduzir os acidentes com mortos em 10% ao ano;

* Ação prioritária



Tabela 30: Ações e indicadores do Produto 20

Produto	Política de orientação técnica e aprovação para novos loteamentos		
Objetivo	Garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade das redes de circulação.		
Ações:	20.1. Definir diretrizes para implementação de calçadas, ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos*		1-2 anos
	20.2. Regularizar diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão*		1-2 anos
	20.3. Utilizar os recursos do Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão (departamento de aprovações) para orientação técnica quanto a critérios de acessibilidade e conectividade de novos loteamentos		1-3 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> • Detalhamento e aprovação das diretrizes de acessibilidade e conectividade viária e para implementação de calçadas, ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos [sim/não] • Número de atendimentos ao público para orientação técnica sobre novos loteamentos no Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão [unidades] 		
	Metas <ul style="list-style-type: none"> • Detalhamento e aprovação das diretrizes em até 2 anos • Realizar atendimentos de orientação técnica para pelo menos 25% do número de pedidos de aprovação de novos loteamentos nos próximos 3 anos 		
Indicadores de avaliação	<ul style="list-style-type: none"> • Extensão de ciclovias implantadas em novos loteamentos [quilômetros] 		
	Metas <ul style="list-style-type: none"> • Ter rede cicloviária com extensão adequada implantada em todos os novos loteamentos a partir da definição das diretrizes de sua implementação 		

* Ação prioritária



Tabela 31: Ações e indicadores do Produto 21

Produto	Política para implantação de polos geradores de tráfego	
Objetivo	Disciplinar os projetos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à Lei Federal nº 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito") e às diretrizes do Plano de Mobilidade; nortear a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidos.	
Ações:		
	21.1. Definir critérios para a instalação de paraciclos e bicicletários nos novos empreendimentos de médio e grande porte, classificados como polos geradores de viagens	1-2 anos
	21.2. Consolidação da normatividade existente para criar regulamentação de polos geradores de tráfego consistente com diretrizes do Plano de Mobilidade	1-2 anos
	21.3. Atribuir competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego	1-2 anos
	21.4. Mapear e caracterizar os polos geradores de tráfego	2-4 anos
	21.5. Adaptar as edificações já existentes que se classifiquem como polos geradores de tráfego	5-10 anos
	21.6. Utilizar os recursos do Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão (departamento de aprovações) para orientação técnica quanto a critérios de acessibilidade e conectividade de novos empreendimentos	2-4 anos

Indicadores de monitoramento

- Detalhamento e aprovação das diretrizes para aprovação de polos geradores de tráfego [sim/não]
- Número de atendimentos ao público para orientação técnica sobre novos empreendimentos no Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão [unidades]
- Mapeamento e caracterização dos polos geradores de tráfego [sim/não]

Metas

- Detalhamento e aprovação das diretrizes em até 2 anos
- Realizar atendimentos de orientação técnica para pelo menos 25% do número de pedidos de aprovação de novos loteamentos nos próximos 4 anos
- Mapear e caracterizar os polos geradores de tráfego em até 4





Tabela 32: Ações e indicadores do Produto 22

Produto	Política de circulação do transporte de carga	
Objetivo	Disciplinar genericamente e estabelecer as condições específicas para a circulação de veículos de carga e para a distribuição e carga e descarga de mercadorias na via pública.	
Ações:	22.1. Estabelecer diretrizes e regulamentação	2-4 anos
	22.2. Especificar áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação transporte de carga	2-4 anos
	22.3. Implementar políticas de circulação de transporte de carga e áreas de carga e descarga	2-4 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> • Delimitação de áreas de carga e descarga e vias com restrições de circulação transporte de carga [sim/não] • Implementação das políticas de circulação de transporte de carga [sim/não] 	
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Delimitar áreas de carga e descarga e vias com restrições de circulação transporte de carga em até 4 anos • Implementar políticas de circulação de transporte de carga em até 4 anos 	





Tabela 33: Ações e indicadores do Produto 23

Produto	Política de transporte público individual (taxi)	
Objetivo	Fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no Plano de Mobilidade Urbana; atender às exigências contidas no artigo 27 da Lei Federal 8.987/95., inclusive o que diz respeito às permissões de táxis.	
Ações:	23.1. Estabelecer condições mínimas dos editais de permissão e contratos de adesão	3-6 anos
	23.2. Estabelecer regulamentação aplicável ao procedimento de transferência da outorga para transferência da titularidade do Contrato de Adesão	3-6 anos
	23.3. Atribuir competências ao órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal para fiscalizar a prestação do serviço	3-6 anos
	23.4. Estabelecer sanções e medidas administrativas	3-6 anos
	23.5. Adaptar os instrumentos de outorga já existentes	3-6 anos
Indicadores de monitoramento	<ul style="list-style-type: none"> Aprovação da normatividade referente a transporte público individual [sim/não] 	
	Metas	<ul style="list-style-type: none"> Aprovar normatividade em até 6 anos

Tabela 34: Ações e indicadores do Produto 24

Produto	Programa de fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana	
Objetivo	Ampliação da capacidade de planejamento e gestão do município: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto/média/longo prazos, estratégias, métodos de acompanhamento e avaliação, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros, transparência.	
Ações:	24.1. Reestruturar o órgão municipal responsável pela mobilidade com recursos humanos e materiais*	1-2 anos
	24.2. Promover a condução de pesquisas para aferição de demanda ou satisfação de usuários	3-5 anos
	24.3. Aumentar o número de funcionários capacitados na gestão da mobilidade*	1-2 anos
	24.4. Desenvolver temas relativos à municipalização do trânsito*	1-2 anos
	24.5. Criar Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão	2-4 anos
	24.6. Desenvolver estrutura administrativa e operacional para gestão do trânsito	1-2 anos
	24.7. Transferir jurisdição de trechos de rodovias que cumprem função de via urbana	5-10 anos
	24.8. Organizar a equipe para atividades de fiscalização e aplicação de penalidades às não conformidades das calçadas	1-2 anos / 5-10 anos

Indicadores de monitoramento

- Efetivação do aumento de funcionários e criação de departamentos e gerências específicas [sim/não]
- Implementação de medidas de fortalecimento para a municipalização do trânsito [sim/não]

Metas

- Reestruturação da Semtran em até 2 anos
- Implementação de medidas referentes à municipalização do trânsito em até 2 anos

* Ação prioritária



Tabela 35: Ações e indicadores do Produto 25

Produto	Programa de assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade	
Objetivo	Incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade; fortalecer vínculos com o tema estudado e contribuir para o compartilhamento de informações; nivelar os conhecimentos da comunidade local; trazer para a cidade as novidades do assunto; promover debates e reflexões; contribuir para o aprimoramento intelectual e prático; integração de disciplinas para a gestão municipal; desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas; desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública.	
Ações:		1-2 anos / Atividade recorrente a cada nova contratação
	25.1. Elaborar programa de capacitação para os agentes de trânsito e órgão gestores*	
	25.2. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Redes de Transporte Regional"	2-4 anos
	25.3. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Conceitos de Engenharia de Tráfego"	2-4 anos
	25.4. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Mobilidade Urbana"	2-4 anos
	25.5. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Técnicas para Planejamento Urbano"	2-4 anos
	25.6. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Integração de Políticas Públicas"	2-4 anos
	25.7. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Planejamento Ambiental"	2-4 anos
	25.8. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Meio Ambiente Urbano"	2-4 anos
	25.9. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Conceitos da Administração Pública"	2-4 anos
	25.10. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Direito Administrativo"	2-4 anos
	25.11. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Relações entre o Público e o Privado"	2-4 anos
	25.12. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Licitações Públicas"	2-4 anos
	25.13. Contratar curso com entidades de ensino reconhecidas sobre "Gerenciamento de Projetos Públicos"	2-4 anos
	25.14. Capacitação da assessoria técnica à população quanto à construção e adaptação das calçadas (Serviço de Atendimento Técnico sobre Mobilidade ao Cidadão)	2-4 anos

Indicadores de monitoramento

- Contratação e divulgação da programação de cursos [sim/não]
- Porcentagem dos funcionários existentes que passarem pelos cursos ofertados [% dos funcionários, para cada curso]

* Ação prioritária

Metas

- Realizar a contratação e divulgação dos cursos em até 1 ano;
- Oferecer cursos técnicos para todos os funcionários interessados em até 4 anos;



Tabela 36: Ações e indicadores do Produto 26

Produto	Estratégia de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura	
Objetivo	Desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito de várias fontes financiadoras.	
Ações:	<p>26.1. Criar núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura*</p> <p>26.2. Promover a organização da atividade de contratação de projetos por terceiros e criação de banco de projetos municipais</p> <p>26.3. Criar ferramentas para a elaboração dos estudos de viabilização de projetos de mobilidade, inclusive modos não motorizados, com procedimentos de adesão a programas e linhas de crédito existentes</p> <p>26.4. Criar instrumentos de apoio para os processos de implantação/execução de projetos</p> <p>26.5. Criar ferramentas para a avaliação de projetos implantados e seus benefícios, incluindo registros de lições aprendidas para projetos futuros</p> <p>26.6. Realizar um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado)</p>	<p>1-2 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-4 anos</p> <p>2-4 anos</p>

Indicadores de monitoramento

- Estruturação do núcleo para adesão a programas ou projetos [sim/não]

Metas

- Estruturar o núcleo para adesão a programas ou projetos em até 2 anos

Indicadores de avaliação

- Número de projetos viabilizados e gerenciados pelo núcleo criado

Metas

- Apresentação de resultados (projetos viabilizados e gerenciados) em até um ano da implementação.

* Ação prioritária



Tabela 37: Ações e indicadores do Produto 27

Produto	Programa de modernização da gestão da mobilidade no município	
Objetivo	Implementar gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receitas, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados.	
Ações:		
	27.1. Modernizar a gestão de tráfego (semáforos, estacionamento rotativo, velocidades)	2-4 anos
	27.2. Fiscalizar os serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerários)*	1-2 anos
	27.3. Elaborar/ realizar cadastros de transporte (sistema viário, linhas de transporte coletivo etc.)*	1-2 anos
	27.4. Informatização da gestão de políticas urbanas	3-6 anos
	27.5. Informatização e controle de processos	3-6 anos
	27.6. Promover a regularização de requisitos para solicitação de participação em programas e financiamentos para modernização da gestão pública	2-4 anos
	27.7. Promover a adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública	2-4 anos

Indicadores de monitoramento

- Implementação de base de dados georreferenciada (SIG) para cadastro e controle da infraestrutura do transporte público [sim/não]
- Adesão a programas ou financiamento (PMAT ou PNAFM) [sim/não]

Metas

- Implementar base SIG em até 2 anos
- Aderir a programas ou financiamento (PMAT ou PNAFM) em até 4 anos

* Ação prioritária



Tabela 38: Ações e indicadores do Produto 28

Produto	Programa de fortalecimento da democracia participativa	
Objetivo	Construir coletivamente a visão de cidade e dos deslocamentos nela; democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão ou fortalecimento de diferentes atores no processo; ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade.	
Ações:	28.1. Disponibilizar ferramentas e recursos para facilitar o engajamento dos moradores	2-4 anos
	28.2. Divulgar sistematicamente informações sobre programas em desenvolvimento na prefeitura (com objetivos gerais e metas específicas) para acompanhamento da população*	Ação contínua
	28.3. Convocar periodicamente para participação de seminários e palestras sobre o tema*	Periodicidade de 6 meses
	28.4. Usar ferramentas eletrônicas para estabelecimento de canal de comunicação e divulgação ampla de informações sobre o município*	Ação contínua
	28.5. Adotar instrumentos de participação popular ao longo de todo o processo de elaboração de projetos, inclusive (e especialmente) na definição de prioridades e destinação de orçamentos*	Ação contínua
	28.6. Criar Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal*	1-2 anos

Indicadores de monitoramento

- Divulgação pública de informações sobre programas em desenvolvimento na prefeitura [sim/não]
- Criação de Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal [sim/não]
- Adoção de instrumentos de participação popular na elaboração de projetos, definição de prioridades e destinação de orçamentos [sim/não]

Metas

- Disponibilizar um canal de informações à população em até 1 ano com atualização mensal
- Criação de Grupo de Trabalho dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal em até dois anos
- Ter realizado mínimo de 2 atividades de planejamento/gestão participativa de mobilidade em até 2 anos

Indicadores de avaliação

- Número mensal de acessos no canal de comunicação;
- Número de cidadãos participando de conselhos municipais e de audiências públicas

Metas

- Aumento no número de acessos no canal de comunicação
- Aumento do número de participantes nos conselhos e audiências públicas

* Ação prioritária



6. BIBLIOGRAFIA



6. BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Fernanda Dias Menezes de. **Competências na Constituição de 1988**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

ARAÚJO, Luiz Alberto David; NUNES JÚNIOR, Vidal Serrano. **Curso de direito constitucional**. 16. ed. São Paulo: Verbatim, 2012.

BATISTELA, Marcos. “Operações Urbanas Consorciadas”. In: DALLARI, Adilson de Abreu; DI SARNO, Daniela Campos Libório. **Direito urbanístico e ambiental**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

BERÇAITS, Miguel Ángel. **Problemas jurídicos del urbanismo**. Ed. Abeledo Peirol: Buenos Aires, 1972.

BRASIL. **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Publicado no D.O.U em 2/09/1997 e retificado em 25/09/1997.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Lei Federal nº11.107/2005**. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Decreto 6.017/2007**. Regulamenta a Lei no 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6017.htm. Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

CÂMARA, Jacintho Arruda Câmara. “Plano Diretor”. In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. **Estatuto da cidade** (Comentários à Lei Federal 10.257/2001). São Paulo: Malheiros, 2003

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil**. Disponível em: <http://portal.cnm.org.br/sites/9000/9070/Estudos/Transito/EstudoTransitoversaoconcurso.pdf>. Acesso em 15/06/2013

COSTA, Regina Helena. “Instrumentos tributários para a implementação da política urbana”. In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. **Estatuto da Cidade (Comentários à Lei Federal 10.257/2011)**. São Paulo: Malheiros, 2003.

CRUZ, Maria do Carmo. “Consórcios intermunicipais: uma alternativa de integração regional ascendente”. in **Novos Contornos da Gestão Local: conceitos em construção**. Peter Spink, Silvio Caccia Bava & Veronika Paulics (eds). São Paulo: Instituto Polis/ Programa Gestão Pública e Cidadania, 2002.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Manual de procedimentos**





para tratamento de Polos Geradores de Tráfego. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/PolosGeradores.pdf>. Acesso em: 10 de outubro de 2013.

DI SARNO, Daniela Campos Libório. **Elementos de direito urbanístico.** Barueri: Manole, 2004.

ESPÍRITO SANTO. **Lei Complementar 159, de 09 de julho de 1999.** Disponível em: http://www.al.es.gov.br/antigo_portal_ales/images/leis/html/LC159.html. Acesso em: 18/11/2013

ESPÍRITO SANTO. **Endereço das Escolas da Rede Estadual - 2011** Disponível em: http://www.es.gov.br/Banco%20de%20Documentos/educacao/Rede_Estadual.pdf. Acesso em 29/07/2013.

ESPÍRITO SANTO. **Endereço das Escolas da Rede Federal – 2011.** Disponível em: http://www.es.gov.br/Banco%20de%20Documentos/educacao/Rede_Federal.pdf Acesso em 29/07/2013.

ESPÍRITO SANTO. **Endereço das Escolas da Rede Municipal – 2011.** Disponível em: http://www.es.gov.br/Banco%20de%20Documentos/educacao/Rede_Municipal.pdf Acesso em 29/07/2013.

ESPÍRITO SANTO. **Endereço das Escolas da Rede Privada - 2011.** Disponível em: http://www.educacao.es.gov.br/download/END_PRIV_11DF.pdf. Acesso em 29/07/2013.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. **Deflator implícito do Produto Interno Bruto e do Valor Adicionado Bruto por setores de atividade – 1995-2010.** Disponível em: <http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/estatisticas/pib-estadual-serie-historica-1995-2012.php>.

Acesso em 21/08/2013.

GUARAPARI (ES). **Lei Complementar nº 007/2007.** Institui o Plano Diretor do Município de Guarapari – PDM. Disponível em <http://www.guarapari.es.gov.br/v3/index.php/legislacao/plano-diretor-municipal-pdm.html>. Acesso em: 5 ago. 2013.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas : o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.** Brasília: IPEA, 2008.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Mapa da Cultura.** Disponível em: http://secult.es.gov.br/?id=/mapa_cultura/materia.php&cd_matia=571. Acesso em 30/08/2013.

HOWLETT, M; RAMESH, M. **Studying public policy: policy cycles and policy subsystems.** Oxford: Oxford University Press, 1995.

IMMERGUT, Ellen M. **The theoretical core of the new institutionalism.** Politics & Society, vol.26, nº1, pp. 5-34, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades - 2007.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Acesso em 13/05/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Resultados do Universo: Agregados por Setor Censitário.** Disponível em: http://downloads.ibge.gov.br/downloads_estatisticas.htm. Acesso em 13/05/2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Malhas**





Digitais. Disponível em: http://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm. Acesso em 13/05/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PIB dos Municípios.** Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2010/default_xls.shtm. Acesso em 13/05/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Rede Urbana.** Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/regioes_de_influencia_das_cidades/banco_de_dados/. Acesso em 13/05/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades - 2007.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Acesso em 13/05/2013

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática.** Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/>. Acesso em 05/08/2013.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Arquivos Shapefile.** Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=3780&Itemid=330. Acesso em 17 de setembro de 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS. **Microdados Censo Escolar.** Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/basica-levantamentos-acessar>. Acesso em 29/07/2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS. **Microdados Censo da Educação Superior.** Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/basica-levantamentos-acessar>. Acesso em 29/07/2013.

KINGDON, John W. **Agendas, Alternatives and Public Policies.** New York: Harper Collins, 1995, 2nd Edition.

LINDBLOM, Charles Edward. **O processo de decisão política.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981.

MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE. Sistema Informatizado de Licenciamento Ambiental Federal. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/licenciamento/>. Acesso em 30/08/2013.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Relação Anual de Informações Sociais – RAIS.** Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/login.php>. Acesso em 22/07/2013.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Introdução ao direito ecológico e ao direito urbanístico.** Rio de Janeiro: Forense, 1975.

POMPERMAYER, M, ESTEVAM, M. **Condesul/ES – Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo.** Material Apresentado no Encontro Estadual de Consórcios Públicos; Junho de 2012

REVISTA ES BRASIL. “Obras de acesso do contorno ao Polo Industrial estão a todo vapor”. Disponível em: <http://www.revistaesbrasil.com.br/noticias/politica/item/4820-obras-de-acesso-do-contorno-ao-polo-industrial-est%C3%A3o-a-todo-vapor>. Data da Notícia: 25/07/2012. Acesso em: 29/08/2013.

ROCHA, Cármen Lúcia Antunes. **República e federação no Brasil: traços constitucionais da organização política brasileira.** Belo Horizonte: Del Rey, 1997.





SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 4. ed. ver. atual. São Paulo: Malheiros, 2006.

SUNDFELD, Carlos Ari. “O estatuto da cidade e suas diretrizes”. In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. **Estatuto da Cidade (Comentários à Lei Federal 10.257/2011)**. São Paulo: Malheiros, 2003.

WAISELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2012 – Caderno Complementar 21: Acidentes de Trânsito**. São Paulo, Instituto Sangari, 2012. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/mapa2012.php#transito>. Acesso em 15/06/2013.

