



## **REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO**

**REVISÃO DOS ESTUDOS REALIZADOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO E DELEGAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

**Produto 3**

**Plano de Ação**

**Revisão 02**

**Energia Sustentável do Brasil  
Programa de Compensação Social da UHE Jirau  
Brasília, fevereiro de 2019**



## **Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte - SEMTRAN**

**Nilton Gonçalves Kisner** – Secretário Municipal

**Victor de Oliveira Souza** – Secretário Adjunto

**Luiz Cláudio Leite Fernandes** – Diretor do Departamento de Mobilidade e Polos Geradores de Tráfego

**Fernanda Moreira da Silva** – Arquiteta e Urbanista e Gerente da Divisão de Fiscalização de Obras e Polos Geradores de Tráfego

**Iasmim Antônia Bernardes Miranda** - Chefe da Assessoria Técnica

**Paulo Sérgio Vieira Gonçalves** - Diretor do Departamento de Transportes

### **Equipe Técnica - EGL Engenharia**

**George Lavor Teixeira** – Diretor Executivo, Engenheiro Civil e Mestre em Engenharia de Transportes

**Flávio Amaral Ferrari** – Diretor Executivo, Engenheiro Civil e Esp. em Transportes

**Marilei Menezes** – Diretora de Planejamento e Gestão, Engenheira Civil e Mestre em Engenharia Civil

**Cláudio Leite** – Coordenador de Transportes, Engenheiro Civil e Esp. em Gestão de Negócios

**Ana Paula Medeiros** – Arquiteta Urbanista, Mestre em Engenharia de Transportes

**Ana Cláudia de Oliveira** – Administradora de Empresas e Esp. em Gestão Pública

**Carlos Eduardo Neves** – Engenheiro Civil

**Mariana Marçal Thebit** – Arquiteta Urbanista

**Rosângela Peixoto** – Advogada e Esp. em Direito Público

**Lucas Morenno** – Estagiário de Engenharia Civil

**Guilherme Pires Saraiva** – Estagiário de Engenharia Civil



## SUMÁRIO

1	Introdução .....	5
2	Temas e ações.....	6
2.1	Tema “Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano” .....	7
2.2	Tema “Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação” .....	9
2.3	Tema “Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé” .....	10
2.4	Tema “Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas” .....	11
2.5	Tema “Transporte coletivo” .....	12
2.6	Tema “Instrumentos para o controle e desestímulo ao transporte individual motorizado” .....	13
2.7	Tema “Promoção da acessibilidade universal” .....	14
2.8	Tema “Circulação viária em condições seguras e humanizadas” .....	15
2.9	Tema “Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural” .....	16
2.10	Tema “Transporte de Carga” .....	16
2.11	Tema “Estruturação Institucional” .....	17
2.12	Tema “Transporte Individual Motorizado Público” .....	17
3	Monitoramento, Avaliação e Revisão do Plano de Mobilidade Urbana .....	18
4	Programa de investimentos e Identificação de Fontes de Financiamento.....	21
5	Resultados Esperados.....	22
	Anexo I – Hierarquização viária .....	23
	Anexo II – Padronização de calçadas.....	32
	Anexo III – Rede Cicloviária .....	45
	Anexo IV – Cronograma anual .....	48

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Estrutura proposta para o plano de ação .....	5
Figura 2 - Relação entre Uso do Solo e Transporte .....	7
Figura 3: Ligação entre a Avenida dos Imigrantes e a Avenida Mamoré.....	25
Figura 4: Ligações entre a Av. Campos Sales e a Estrada Treze de Setembro .....	26
Figura 5: Modelo Geral de Via Local.....	28
Figura 6: Modelo Geral de Via Coletora.....	29
Figura 7: Modelo Geral de Via Arterial Interbairros e Arterial.....	29
Figura 8: Modelo Geral de Via Estrutural _ Jorge Teixeira.....	30
Figura 9: Modelo Geral de via Estrutural - BR 364, pistas centrais com operação de via de Trânsito Rápido e marginais como via arteriais.....	30
Figura 10: Modelo Geral dos Arcos Viários .....	31
Figura 11: Padronização de calçada folha 1 .....	33
Figura 12: Padronização de calçada folha 2.....	34
Figura 13: Padronização de calçada folha 3.....	35
Figura 14: padronização de calçada folha 4 .....	36
Figura 15: Padronização de calçada folha 5.....	37
Figura 16: Padronização de calçada folha 6.....	38
Figura 17: Padronização de calçada folha 7 .....	39
Figura 18: Padronização de calçada folha 8.....	40
Figura 19: Padronização de calçada folha 9.....	41
Figura 20: Padronização de calçada folha 10.....	42
Figura 21: Padronização de calçada folha 11 .....	43
Figura 22: Padronização de calçadas folha 12 .....	44
Figura 23: Modelo de seção tipo de via unidirecional com via ciclável no mesmo sentido ...	47



## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Ações propostas para o tema "Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano" .....	8
Tabela 2 - Ações propostas para o tema "classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação".....	9
Tabela 3 - Ações propostas para o tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé" .....	10
Tabela 4 - Ações propostas para o tema "Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas" .....	11
Tabela 5 - Ações propostas para o tema "Transporte coletivo" .....	12
Tabela 6 - Ações propostas para o tema "Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado" .....	13
Tabela 7 - Ações propostas para o tema "promoção da acessibilidade universal" .....	14
Tabela 8 - Ações propostas para o tema "circulação viária em condições seguras e humanizadas" .....	15
Tabela 9 - Ações propostas para o tema "acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural" .....	16
Tabela 10 - Ações propostas para o tema "transporte de carga" .....	16
Tabela 11 - Ações propostas para o tema "estruturação institucional".....	17
Tabela 12 - Ações propostas para o tema "transporte individual motorizado público" .....	17
Tabela 13 - Indicadores para monitoramento do tema "Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano". .....	18
Tabela 14 - Indicadores para monitoramento do tema "Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação" .....	18
Tabela 15 - Indicadores para monitoramento do tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé".....	18
Tabela 16 - Indicadores para monitoramento do tema "Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas".....	19
Tabela 17 - Indicadores para monitoramento do tema "Transporte Coletivo". .....	19
Tabela 18 - Indicadores para monitoramento do tema "Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado". .....	19

Tabela 19 - Indicadores para monitoramento do tema "Promoção da acessibilidade universal".....	19
Tabela 20 - Indicadores para monitoramento do tema "Circulação viária em condições seguras e humanizadas". .....	19
Tabela 21 - Indicadores para monitoramento do tema "Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural". .....	20
Tabela 22 - Indicadores para monitoramento do tema "Transporte de Carga".....	20
Tabela 23 - Indicadores para monitoramento do tema "Transporte Individual Motorizado Público " .....	20
Tabela 24: Tipologias de vias.....	28
Tabela 25 - Organização das ações em prazos anuais .....	48

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Hierarquização viária proposta.....	24
Mapa 2: Sobreposição dos acidentes ocorridos em vias urbanas a hierarquização viária proposta .....	27
Mapa 3: Rede Cicloviária proposta .....	46

## 1 INTRODUÇÃO

O presente documento corresponde ao Tomo II – Plano de Ação, o qual em conjunto o Tomo I – Diagnóstico Consolidado, compõe o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho. Seu objetivo é apresentar as propostas para a Mobilidade Urbana da cidade, juntamente com a priorização e os prazos previstos. O desenvolvimento do Plano de ação ocorreu a partir dos resultados obtidos durante a fase de diagnóstico e de reuniões com a equipe da prefeitura para alinhamento das aspirações.

O plano de ação será organizado com base em 12 temas, os quais são: [1] Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano; [2] Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação; [3] Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé; [4] Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; [5] Transporte Coletivo; [6] Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado; [7] Promoção da acessibilidade universal; [8] Circulação viária em condições seguras e humanizadas; [9] Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural; [10] Transporte de Carga; [11] Estruturação institucional; e [12] Transporte Individual Motorizado Público.

Para cada tema serão apresentadas as ações com o respectivo nível de priorização e prazo de execução. O prazo determinado poderá ser curto (até 4 anos), médio (até 8 anos) e longo (até 12 anos).

Por fim, o Plano de Ação será exposto à população para validação na audiência de apresentação da versão preliminar do PlanMob de Porto Velho e as contribuições feitas serão incluídas na versão final do relatório.



Figura 1 - Estrutura proposta para o plano de ação  
Fonte: O autor

## 2 TEMAS E AÇÕES

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU estabelece os conteúdos mínimos a serem contemplados por um Plano de Mobilidade Urbana, dentre esses está à identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo e dos meios financeiros e institucionais que asseguram a sua implantação.

Os objetivos a serem apresentados no PlanMob devem ter como referencial as diretrizes constantes da PNMU, as quais são transcritas a seguir:

- *“A prioridade aos modos não motorizados sobre os motorizados e a do transporte público coletivo sobre o individual;*
- *A equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- *A acessibilidade universal;*
- *A gestão democrática e participação social no planejamento, implantação e avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana;*
- *A equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;*
- *A integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- *A mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.”*

### Objetivo Geral

A partir do diagnóstico consolidado e das diretrizes da PNMU foi elaborado, por meio de reuniões entre os integrantes do corpo técnico da prefeitura, um objetivo central para o PlanMob de Porto Velho.

Esse objetivo aponta para a formulação de metas, indicadores e parâmetros de forma a abranger as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, proporcionando o acesso amplo e democrático no espaço urbano, que não pretende esgotar a complexa empreitada da gestão dos sistemas de mobilidade urbana do município, assim como expressa o conjunto de infraestruturas necessárias à viabilização das diretrizes.

### Objetivos específicos

Desta forma, o PlanMob/PVH 2018 pretende-se, especificamente:

- Implementar ambiente adequado ao deslocamento de modos ativos;
- Tornar o transporte coletivo mais atrativo que o transporte individual;
- Qualificar a circulação e o transporte urbano, otimizando o uso do sistema viário;
- Reduzir o tempo médio de viagens;
- Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade e fator de inclusão social;
- Implementar uma logística para o transporte de cargas;
- Promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia à vida.

### Grandes Metas

Foram estabelecidas 6 grandes metas para a mobilidade urbana de Porto Velho:

- A. Ampliar a participação do transporte coletivo e do não motorizado na matriz de deslocamentos da população;
- B. Reduzir o número de acidentes de trânsito;
- C. Regulamentar a circulação e operação do transporte de carga;
- D. Quantificar e otimizar o uso do sistema viário;
- E. Reduzir as emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa; e
- F. Promover a maior integração na gestão do sistema de mobilidade urbana.

### Ações

Foram elaboradas 116 ações, sendo estabelecidas metas referentes aos prazos limites de execução de cada. A priorização foi definida com base nas etapas de execução dos processos e não apenas a partir de seu nível de importância técnica.

As atividades classificadas como prioridade 1, correspondem a processos que já estão em desenvolvimento por parte da prefeitura, tais como a realização da licitação da operação do transporte coletivo e a atualização da base georreferenciada.

O nível 2 foi definido como sendo composto pelas ações que promovem maior integração entre as atividades dos órgãos relacionados a gestão da mobilidade, visto ser esse um dos problemas identificados de forma recorrente durante o diagnóstico e as reuniões técnicas.

A classe 3 foi estabelecida como sendo referente a revisão, adequação e elaboração de legislações, por essa ser a base de toda gestão da mobilidade urbana.

O nível 4 refere-se a pesquisas e complementação de dados necessários a elaboração de estudos referentes a situação atual do sistema, os quais integram o nível 5 da hierarquização das propostas.

Os demais estudos e projetos foram subdivididos nas classes 6 e 7 em função da priorização estabelecida previamente.

O item 8 foi destinado a medidas referentes a legislação e fiscalização e qualificação da equipe técnica, cuja meta de ano de finalização não foi estabelecida no curto prazo e sim para o primeiro ano do médio prazo.

O restante das ações foram subdivididas em execuções breves (níveis 9 e 10) ou longas (níveis 11 e 12), as quais também foram subdivididas em nível 1 e 2.

Ressalta-se que os anos marcados no cronograma para cada ação não corresponde ao intervalo de tempo que a medida deve ser executada e sim ao limite para sua finalização. O início da atividade, bem como o tempo gasto para realizá-la deverá ser definido caso a caso, uma vez, que depende de fatores que vão além da elaboração do PlanMob de Porto Velho, tais como, equipe disponível, disponibilidade de recursos, dentre outros.

Do item 2.1 a 2.12 são apresentados os 12 temas definidos e as ações previstas para cada um juntamente com a priorização e os prazos considerados. O Anexo IV apresenta a tabela com a priorização e a meta de prazo de finalização para todas as 116 ações propostas, considerando detalhamento anual.

## 2.1 Tema “Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano”.

A relação entre o uso do solo urbano e o transporte pode ser descrita conforme a Figura 2, em que um elemento influencia o outro de forma cíclica, o que evidencia a necessidade de planejar os dois elementos de forma conjunta.

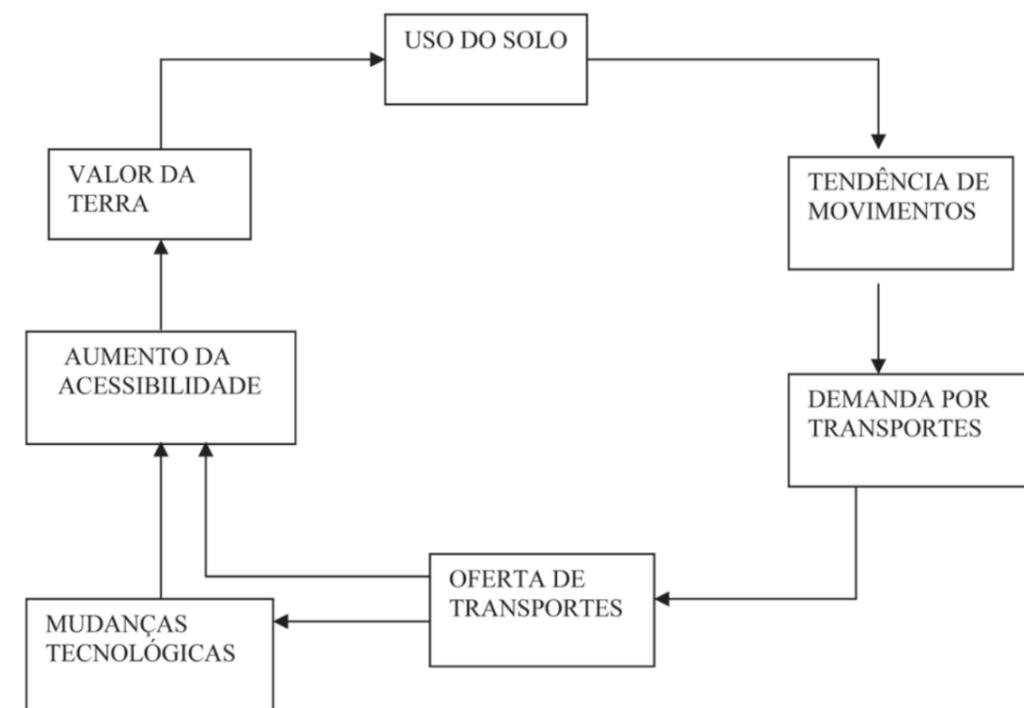


Figura 2 - Relação entre Uso do Solo e Transporte

Fonte: Centro de Estudo em Logística-COPPEAD-UFRJ, [s.d].

Nesse contexto, é ideal a promoção da articulação entre as medidas propostas no PlanMob em conjunto com o Plano Diretor de Porto Velho, o qual encontra-se em processo de revisão. A Tabela 1 apresenta as ações proposta com relação ao tema específico.

Tabela 1 - Ações propostas para o tema "Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano"

"Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano"						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e Ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Plano Diretor atual estabelece apenas diretrizes superficiais: Não estabelece diretrizes de ocupação por classe viária; não estabelece vetores de crescimento para direcionar infraestrutura. Processo de revisão do Plano Diretor (2018).	F	Tratar as ações e estratégias em conjunto com as medidas do Plano Diretor Municipal, em processo de revisão.	2			
Lei de Uso e Ocupação do solo estabelece eminentemente diretrizes de geometria e corredores de ocupação especial	A, E, F	Distribuir de forma equilibrada as atividades e moradia no território, diminuindo, assim, a necessidade de viagens motorizadas para acesso ao trabalho, saúde, escola ou lazer.	12			
	A, E, F	Usar as regiões providas de infraestrutura viária e transporte coletivo urbano para estímulo ao adensamento populacional, com estímulo a construções maiores em lotes lindeiros às vias principais.	12			
	A, E, F	Restringir a expansão horizontal da malha urbana enquanto houver áreas passíveis de ocupação ou maior adensamento no perímetro urbano já consolidado.	12			
	D, F	Atualizar legislações pertinentes a Polos Geradores de Viagens e referentes à relação entre uso do solo e hierarquização viária.	3			
Cadastro municipal oficial (sisGEO) não é utilizado (está desatualizado, em fase de atualização) e não troca informações com a esfera estadual (base de dados) e poder judiciário	B, F	Atualizar a base Georreferenciada e integrá-la a base dados estadual e do poder judiciário. - Servidor para atualizar as informações relativas à Mobilidade na Base de Dados - encaminhar para SEMPOG	1			

"Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano"						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e Ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Necessidade de padronização de bases de dados (tecnologia e processos de trabalho)	B, F	Garantir que o Plano Diretor de Macrodrenagem seja elaborado em consonância com o estabelecido pelos Planos Diretor Urbano e de Mobilidade Urbana.	12			
	F	Elaborar projeto de intervenção emergencial para o trânsito e transporte em caso de enchentes.	6			
Porto Velho tem problemas com escoamento e drenagem de águas pluviais.	B, F	Qualificar equipes técnicas na área de planejamento urbano em trabalho conjunto com equipe técnica qualificada no setor de transportes.	8			
	B, F	Compatibilizar o Plano de Arborização e indicar diretrizes de localização e tipo - SEMA	11			
	A, F	Realizar a gestão do sistema cicloviário de forma integrada à gestão da mobilidade	2			
	A, B, D, F	Avaliar e adequar o sistema de iluminação pública de modo a dar segurança na circulação de pedestres, ciclistas e veículos.	11			
	A, B, F	Elaborar estudo de viabilidade técnica e econômica da utilização da ferrovia existente no município para fins turísticos.	7			

Fonte: O autor

## 2.2 Tema “Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação”.

A identificação, classificação e hierarquização das vias urbanas, segundo suas características físicas e funções na circulação local e regional e considerando todos os modos de transporte é parte integrante da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. A proposta de hierarquização deverá identificar e organizar o sistema viário estrutural da cidade, o qual é composto pelas vias que recebem os maiores deslocamentos ou são utilizadas pelas maiores intensidades de fluxos e inclui vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras.

Com relação à organização da circulação, o papel dos planejadores é intervir na regulamentação de modo a restringir movimentos e atividades, como a parada e o estacionamento de veículos, até então permitidos com o objetivo de aumentar a capacidade, a fluidez ou segurança da via.

A Tabela 2 apresenta as ações propostas no que se refere à circulação e hierarquização do sistema viário de Porto Velho.

Tabela 2 - Ações propostas para o tema "classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação"

Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e Ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
	A, D, E, F	Elaborar pesquisa Origem e Destino domiciliar - Determinar diretrizes de Estatística de Mobilidade.	4			
	A, B, C, D, E	Elaborar estudo de identificação e tratamento dos pontos críticos do sistema viário	5			
Ausência de hierarquização viária.	B, C, D	Implantar hierarquização viária conforme mapa do Anexo I.	9			
	B, D,	Estabelecer diretrizes de geometria para novas vias.	7			
Ausência de sinalização de regulamentação em diversos locais do sistema viário.	B, C, D	Elaborar projetos de adequação da sinalização vertical, horizontal e semaforica conforme normas do CONTRAN, nas vias do sistema viário principal.	6			
	B, C, D	Implantar projetos de adequação da sinalização vertical, horizontal e semaforica conforme normas do CONTRAN, nas vias do sistema viário principal.	9			
	B, C, D	Elaborar projeto de sinalização indicativa e turística, conforme padrões do CONTRAN.	7			
	B, C, D	Implantar projeto de sinalização indicativa e turística, conforme padrões do CONTRAN.	10			
	B, C, D	Elaborar projetos e cronograma de pavimentação de vias priorizando as vias principais, de acesso aos polos geradores de tráfego e corredores de ônibus.	6			
	B, C, D	Implantar projetos de pavimentação de vias priorizando as vias principais, de acesso aos polos geradores de tráfego e corredores de ônibus.	11			

Fonte: O autor

### 2.3 Tema “Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé”.

O transporte a pé é um modo expressivo em todas as cidades brasileira chegando a ser responsável por cerca de 40% dos deslocamentos em cidades com população entre 250 e 500 mil habitantes, como Porto Velho. Desse modo, investir nas calçadas é fundamental para garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos, com autonomia, independência e segurança, possibilitando maior qualidade de vida (Ministério das Cidades, 2007). A Tabela 3 apresenta as ações proposta para qualificação das áreas de circulação de pedestres.

Tabela 3 - Ações propostas para o tema "Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé"

Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e Ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Não há registros e estatísticas atualizados de áreas de circulação de pedestres (DETRAN 2013).	A, B	Elaborar estudo quantitativo e qualitativo, aferindo índice de caminhabilidade, sobre a situação atual das calçadas na cidade e atualizá-lo anualmente.	5			
Legislação falha e confusa.	F	Rever a legislação de calçada existente de modo a torna-la mais clara para a população e para os responsáveis pela fiscalização, autorizando o poder público a instalar, executar, manter, requalificar calçadas de lotes privados e permitir a cobrança por tais serviços do proprietário.	3			
	F	Incluir no fluxograma do processo de requerimento de alvarás de construção, ampliação, reforma e/ou implantação de novos loteamentos, a entrega de cartilha explicativa com instruções de instalação, construção, manutenção e requalificação de calçadas.	8			

Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e Ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Falta de padronização das calçadas.	A, F	Normatizar a padronização, da construção, instalação, manutenção, requalificação e intervenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura, considerando as especificidades locais, assumindo como parâmetro o conceito de unidade quadra e não unidade lote, garantindo continuidade nos deslocamentos a pé.	3			
	A, F	Adotar padronização conforme os projetos de calçada elaborados pelo Grupo de Trabalho de Mobilidade, conforme Anexo II.	3			
	A, B, F	Elaborar projetos de sinalização estática e/ou semafórica em pontos de travessia, incluindo sinalização tátil ou sonora para pedestres com deficiência visual e possibilidade de aumentar tempo de travessia para pedestres idosos, com deficiência ou mobilidade reduzida.	6			
	A, B, F	Implantar projetos de sinalização estática e/ou semafórica em pontos de travessia, incluindo sinalização tátil ou sonora para pedestres com deficiência visual e possibilidade de aumentar tempo de travessia para pedestres idosos, com deficiência ou mobilidade reduzida.	9			
Falta de manutenção.	A, B, F	Adequar as calçadas da região central, conforme normas, padrões e projetos definidos.	9			
	A, B, F	Adequar as calçadas do sistema viário principal, conforme normas, padrões e projetos definidos.	11			
	A, B, F	Adequar (execução ou notificação) as calçadas das demais vias da área urbana, conforme normas, padrões e projetos definidos.	12			
Campanhas de educação no trânsito não alcançam os objetivos esperados.	A, B, F	Realizar campanhas educativas em escolas, instituições públicas e nas vias de maior fluxo de pedestres ressaltando a importância de o pedestre atravessar na faixa e dos veículos. respeitarem sua prioridade.	8			
	A, B, F	Realizar pesquisas para avaliar a efetividade das campanhas de educação no trânsito	9			

Fonte: O autor

## 2.4 Tema “Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas”.

A bicicleta é um meio de transporte eficiente, com baixo custo operacional, que não emite poluentes e que contribui para fazer a cidade um espaço livre de congestionamentos. Do ponto de vista urbanístico, o uso da bicicleta reduz o nível de ruído no sistema viário, propicia maior equidade na apropriação do espaço urbano, libera mais espaço público para lazer, contribui para composição de ambientes mais agradáveis, saudáveis e limpos, contribui para redução dos sistemas viários destinados aos veículos motorizados e aumenta a qualidade de vida dos habitantes, na medida em que gera um padrão de tráfego mais calmo e benefícios a saúde de seus usuários (Ministério das Cidades, 2007).

Por outro lado, junto com os deslocamentos a pé, a bicicleta é o modo de transporte mais frágil do cenário urbano o que torna extremamente importante a proposição de ações com foco na segurança de seus usuários. A Tabela 4 apresenta as ações propostas com o objetivo de promover a criação de condições adequadas à circulação de ciclistas.

Tabela 4 - Ações propostas para o tema "Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas"

Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Não há registros e estatísticas atualizados (áreas de circulação, quantitativos lazeres/transportes, necessidades, problemas).	A, B, D, E	Elaborar estudo quantitativo e qualitativo sobre a situação atual das ciclovias e ciclofaixas existentes na cidade e atualizá-lo de dois em dois anos.	5			
	A, B, D, E	Elaborar pesquisa de demandas locais com usuários e elencar trajetos necessários e passíveis de receber vias cicláveis.	5			
Rede não integrada. Geometria e pavimento inadequado. Não faz vinculação explícita com a hierarquização viária. Existência de propostas e projetos, mas que precisam ser compatibilizados e atualizados.	A, B, D, E, F	Elaborar Plano Diretor Cicloviário do Município de Porto Velho	8			
	A, B, D, E	Evoluir proposta de integração cicloviária apresentada (Anexo III).	6			
	A, B, D, E	Implantar a rede cicloviária proposta.	11			

Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Falta de manutenção.	A, B, D, E	Manter fiscalização contínua da manutenção das ciclovias e ciclofaixas municipais.	8			
Falta de sinalização.	A, B, D, E	Implantar sinalização, incluindo semaforica, em todas as vias cicláveis.	11			
	A, B, D, E	Elaborar estudos, projetos e campanhas de divulgação e incentivo ao uso da rede cicloviária por meio de sinalização viária, estática e eletrônica (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, via telefone).	7			
Desconhecimento por parte da população das ciclovias existentes. Baixo uso das ciclovias existentes.	A, B, D, E	Fiscalizar o respeito as ciclovias e ciclofaixas para garantir a qualidade da infraestrutura das vias cicláveis.	8			
	A, B, D, E	Fiscalizar o comportamento de ciclistas e motoristas conforme o Código de Trânsito Brasileiro.	8			
	A, B, D, E, F	Elaborar estudos e projetos de sistemas de compartilhamento de bicicletas na cidade.	7			
	A, B, D, E	Implantar estudos e projetos de sistemas de compartilhamento de bicicletas na cidade.	12			
	A, B, D, E	Elaborar estudos e projetos de infraestrutura de apoio ao ciclista (bicicletário, paraciclos, vestiários) nos terminais e principais pontos de ônibus, próximos aos comércios e serviços, em áreas centrais e prédios públicos.	7			
	A, B, D, E	Implantar estudos e projetos de infraestrutura de apoio ao ciclista (bicicletário, paraciclos, vestiários) nos terminais e principais pontos de ônibus, próximos aos comércios e serviços, em áreas centrais e prédios públicos.	9			
	A, B, D, E	Rever e adequar a legislação para incentivar e viabilizar bicicletários/paraciclos e vestiários em empreendimentos privados.	3			
	A, B, D, E, F	Elaborar estudos que incentivem a implantação de bicicletário/paraciclos e vestiários em repartições públicas.	7			

Fonte: O autor

## 2.5 Tema “Transporte coletivo”.

Segundo a Constituição Federal o transporte coletivo urbano é um serviço público essencial que, por essa razão, deve ser provido diretamente pelo Estado ou por particulares, sob delegação do Poder Público responsável (Ministério das Cidades, 2015).

O ônibus é o principal meio de transporte nas cidades brasileiras. De acordo com a Associação Nacional e Transportes Públicos (ANTP, 2011), o modo ônibus representa 29,1% das viagens realizadas em cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes. Por se relacionar diretamente com o processo de produção e consumo de bens e serviços o transporte público por ônibus possui influência direta no desempenho de outros setores econômicos.

Além do modo ônibus, o transporte coletivo também contempla outros modos tais como os ferroviários e hidroviários. As propostas acerca do Transporte Coletivo de Porto Velho são apresentadas na Tabela 5.

Tabela 5 - Ações propostas para o tema "Transporte coletivo"

Transporte Coletivo						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
	A	Realizar estudos que visem aferir o índice de qualidade do transporte coletivo.	1			
Elevado intervalo entre viagens. Inexistência de projetos estruturantes de transporte coletivo.	A, D, E	Elaborar estudos e projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semi exclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	2			
	A, D, E	Implantar projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semi exclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	3			

Transporte Coletivo						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Baixo uso da integração.	A	Elaborar estudos e projetos que visem o aperfeiçoamento da integração física, operacional e financeira do sistema.	6			
	A	Implantar estudos e projetos que visem o aperfeiçoamento da integração física, operacional e financeira do sistema.	10			
Ausência de incentivo a integração entre os modos hidroviário, cicloviário e coletivo urbano.	A	Elaborar estudo e projetos que viabilizem possível implantação de sistema de transporte hidroviário de passageiros.	7			
	A	Promover a integração modal (bicicleta e ônibus).	10			
Estrutura ruim de boa parte dos pontos de ônibus com ausência de abrigo, sinalização e iluminação pública.	A	Elaborar estudos e projetos para melhoria, manutenção e conservação dos pontos de parada do transporte coletivo.	1			
	A	Implantar projetos para melhoria, manutenção e conservação dos pontos de parada do transporte coletivo.	3			
	A	Promover a melhoria no atendimento e no treinamento do pessoal de operação do transporte coletivo (motoristas e cobradores).	8			
	A, E	Elaborar estudos que viabilizem e incentivem a utilização de veículos menos poluentes.	7			
	A	Utilizar Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) na fiscalização, planejamento e controle da operação.	3			
	A	Implantar sistema de informação ao usuário a respeito da operação do transporte coletivo (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, sinalização nos pontos).	2			

Transporte Coletivo						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Elevado nível de benefícios sociais: Reduzido percentual de passageiros equivalentes: 61.3%; Elevado percentual de gratuitos: 18%; Elevado desconto para estudantes: 73.7%.	A	Elaborar estudos visando a redução dos custos operacionais, possíveis meios e fontes de financiamento, receitas alternativas.	7			
	A	Implantar sistema de fiscalização do uso dos benefícios, com objetivo de coibir fraudes ou irregularidades.	9			
Gestão do sistema de transporte precária (sem acesso a dados de bilhetagem, falta de ITS e em regime de contrato emergencial) abre espaço para ineficiências operacionais.	A	Realizar licitação da operação do sistema de Transporte Público Urbano de Porto Velho.	1			
	A	Realizar estudo da operação do transporte de passageiros na hidrovia do Rio Madeira a partir do Porto Cai N'Água, incluindo volume de passageiros, tipo e quantidade de embarcações, dentre outros dados.	5			

Fonte: O autor

## 2.6 Tema “Instrumentos para o controle e desestímulo ao transporte individual motorizado”.

As elevadas taxas de congestionamento, poluição e acidentes dos grandes centros brasileiros e do mundo evidenciam a necessidade de investimentos em políticas de desestímulo ao uso de modos motorizados individuais. Dentre as diversas estratégias possíveis estão a redução da oferta de vagas de estacionamento, a utilização de medidas de *traffic calming*, a aplicação de taxas adicionais em paralelo com o maior investimento na promoção de modos ativos e coletivos. A Tabela 6 apresenta as ações propostas pelo PlanMob Porto Velho com foco no desestímulo ao uso do transporte individual motorizado.

Tabela 6 - Ações propostas para o tema "Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado"

Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Permissão de estacionamento em todas as vias urbanas. Inexistência de medidas de desestímulo ao transporte individual.	A, D, E, F	Desenvolver estudos para regular a oferta de estacionamento rotativo pago nas vias da região central de Porto Velho, conforme resolução do CONTRAN. Estudo de viabilidade econômica.	6			
	A, D, E, F	Promover a redução da velocidade nas áreas centrais e em locais de conflito por meio de medidas de <i>Traffic Calming</i> .	9			
	A, D, E, F	Desenvolver estudos para regular e estabelecer número mínimo e máximo de vagas de estacionamento por empreendimento que receber alvará de funcionamento. Realizar estudo de viabilidade da realização dessa alteração no Código de Obras.	3			
	A, D, E, F	Desenvolver instrumentos para regularizar empreendimentos em área urbana consolidada, com a possibilidade de oferta de vagas de estacionamento em local fora da área física do empreendimento, considerando distâncias máximas, o tipo de empreendimento e acesso de pedestres.	3			
	A, D, E, F	Desenvolver estudos para regular e taxar adicionalmente, como por exemplo, através da cobrança complementar de IPTU, áreas destinadas para estacionamento.	8			

Fonte: O autor

## 2.7 Tema “Promoção da acessibilidade universal”.

Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 14,5% da população brasileira é portadora de alguma deficiência. Sendo assim, a aplicação dos princípios da acessibilidade universal em projetos e planos tem a função de permitir que essa parcela da população brasileira usufrua livremente dos espaços públicos e privados da cidade. A adequação de calçadas, entradas e circulações internas de edificações, bem como a existência de equipamentos e estruturas adequadas a essa parcela da sociedade no sistema de transporte coletivo, possui forte importância social. A Tabela 7 apresenta as propostas do PlanMob Porto Velho referentes a promoção da acessibilidade universal.

Tabela 7 - Ações propostas para o tema "promoção da acessibilidade universal"

Promoção da acessibilidade universal						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Falta de calçadas junto aos pontos de parada.	A, F	Execução de calçada acessível em todos os pontos de parada do Transporte Coletivo	10			
Dificuldade de acesso no Porto Cai N'Água.	A, F	Elaborar projetos de melhoria no acesso para embarque e desembarque no Porto Cai N'Água conforme NBR 9050.	7			
	A, F	Implantar projetos de melhoria no acesso para embarque e desembarque no Porto Cai N'Água conforme NBR 9050.	11			
Inoperância dos dispositivos de elevador dos ônibus.	A, F	Prever a adaptação da frota do Transporte Coletivo para atendimento a pessoas com mobilidade reduzida e fiscalizar seu funcionamento.	8			
Ausência de acessibilidade a polos geradores.	A, F	Rever e adequar a legislação e fiscalização para garantia do acesso universal em estabelecimentos comerciais e órgãos públicos.	3			
	A, F	Fiscalizar o cumprimento da lei quanto a utilização de assentos reservados obrigatoriamente para idosos e pessoas com mobilidade reduzida no Transporte Público Coletivo.	8			
	A, F	Rever e adequar a legislação e fiscalização quanto a aplicação de normas para banheiros acessíveis em estabelecimentos comerciais e órgãos públicos.	3			

Fonte: O autor

## 2.8 Tema “Circulação viária em condições seguras e humanizadas”.

As elevadas taxas de acidentes são um dos principais problemas da mobilidade urbana. Nesse contexto, é fundamental conscientizar a sociedade de que os acidentes de trânsito e as perdas físicas e materiais deles decorrentes podem ser evitados ou reduzidos por meio da ação conjunta e coordenada de todos os agentes envolvidos.

São desejáveis medidas de engenharia, fiscalização e educação com foco na criação de um sistema viário mais seguro e na consequente redução de acidentes. A Tabela 8 apresenta as ações propostas, com esse enfoque, pelo PlanMob de Porto Velho.

Tabela 8 - Ações propostas para o tema "circulação viária em condições seguras e humanizadas"

Circulação viária em condições seguras e humanizadas						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
	B, F	Complementar as informações de dados de acidentes fornecida pelo DETRAN/RO com os dados dos acidentes ocorridos em rodovias internas a área urbana.	4			
Elevado número de acidentes nas interseções semaforizadas.	B	Avaliar a necessidade de adequação da programação semaforizada nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes.	5			
	B	Desenvolver estudos e projetos para implantar equipamentos de fiscalização eletrônica de avanço nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes.	6			
Ausência de projetos de geometria e sinalização com foco na segurança e inadequação de projetos existentes.	A, B	Elaborar projetos e implantar adequação de geometria nas interseções com travessias de pedestres, realizando acréscimo de calçada, de modo a tornar a travessia mais segura e incentivar a redução da velocidade nesses locais.	9			
	A, B	Elaborar estudos e projetos visando implantar equipamentos de fiscalização eletrônica ou adequações de geometria ( <i>Traffic Calming</i> , lombadas eletrônicas etc.) nos trechos viários em que seja diagnosticada uma maior ocorrência de acidentes.	6			
Ausência de manutenção e conservação da sinalização existente.	A, B	Desenvolver programa contínuo de manutenção e conservação da sinalização viária (horizontal, vertical e semaforizada).	8			
Políticas de educação para o trânsito (escolas de educação para o trânsito na esfera municipal e estadual).	A, B, F	Elaborar estudo de viabilidade técnica e financeira da Implantação da Escola Vivencial da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN.	7			
	A, B, F	Realizar palestras, cursos e publicações (cartazes, folders, etc.) no espaço público para à educação no trânsito.	8			

Fonte: O autor

## 2.9 Tema “Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural”.

A oferta de acessibilidade, transporte coletivo e escolar a área rural tem como objetivo garantir que esta população tenha acesso ao trabalho, à saúde, à educação, ao lazer, e todas as demais oportunidades disponíveis nas áreas urbanas das cidades. As propostas feitas pelo PlanMob Porto Velho com relação a esse tema são apresentadas na Tabela 9.

Tabela 9 - Ações propostas para o tema "acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural"

Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Ausência de sistema de transporte coletivo que atenda os distritos. Existência apenas de serviços específicos da SEMED	A, F	Elaborar estudo qualitativo e quantitativo da condição de acessibilidade aos distritos, incluindo levantamento da malha viária existente.	5			
Ausência de ações estruturadas para a área distrital	A, F	Elaborar estudo qualitativo e quantitativo da condição do transporte escolar para a área rural de Porto Velho	5			
	A, E, F	Elaborar estudo de viabilidade para implantação de sistema de transporte hidroviário de passageiros entre o município e seus distritos, integrado ao transporte coletivo e a disponibilização de linha teste.	2			
	A, F	Elaborar proposta de hierarquização viária para as vias da área rural incluindo as vias de acesso.	7			

Fonte: O autor

## 2.10 Tema “Transporte de Carga”.

A organização adequada da logística urbana e suas operações associadas (carga e descarga, estacionamento, rotas) permite evitar problemas na circulação viária e mitigar impactos ambientais, além de aumentar a segurança, visto que acidentes envolvendo veículos pesados tendem a ser mais graves. Por essa razão, o PlanMob deve apresentar ações específicas voltadas para regulação e controle da circulação e operação de veículos de carga no sistema viário, as quais são apresentadas na Tabela 10.

Tabela 10 - Ações propostas para o tema "transporte de carga"

Transporte de carga						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
	C	Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade etc.).	5			
Tráfego de passagem de veículos de carga na área urbana do município	C, F	Alinhamento institucional com demais órgãos de gestão e planejamento nas esferas estadual e federal.	2			
	C, F	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a viabilização da implantação do Arco Sul.	12			
	C, F	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Norte.	8			
	C, F	Elaborar estudos dos possíveis impactos no trânsito a serem ocasionados pela implantação dos dois Arcos e propor as devidas medidas mitigadoras.	7			
Legislação existente apresenta falhas (erros na demarcação da área) e falta fiscalização e de sinalização	C, F	Revisar e atualizar o regulamento da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	3			
	C, F	Promover a gestão e fiscalização contínua da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	8			
	C	Desenvolver estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	6			
	C	Implantar estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	9			
	C	Desenvolver estudo para definição de locais, áreas e períodos destinados a operação de carga e descarga.	6			
	C	Desenvolver estudos e projetos de viabilidade técnica, econômica e financeira a respeito da logística e integração intra e intermodal (centros de distribuição, porto seco e porto do Rio Madeira).	7			
	C, D	Desenvolver estudo quantitativo e qualitativo a respeito da operação do Porto de Porto Velho e demais terminais hidroviários de carga dispostos ao longo da hidrovia do Rio Madeira interno ao município e dos possíveis impactos negativos ocasionados na circulação da cidade.	5			

Fonte: O autor

## 2.11 Tema “Estruturação Institucional”.

Assim como outras cidades brasileiras Porto Velho possui unidades administrativas dedicadas à gestão dos serviços referentes à mobilidade urbana, porém essa opera de forma dissociada das demais políticas urbanas o que dificulta sua efetividade. A Tabela 11 apresenta as ações propostas com relação a estruturação institucional.

Tabela 11 - Ações propostas para o tema "estruturação institucional"

Diagnóstico	Estruturação Institucional					
	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
Departamento de mobilidade não estruturado da forma ideal. Existe certa distribuição da temática Mobilidade entre SEMTRAN, SEMPOG, EMDUR e SEMOB. Existência de ações isoladas e descoordenadas.	F	Reestruturar o departamento de mobilidade urbana e atribuir a ele a articulação com as demais políticas urbanísticas.	1	x		
	F	Criar canais institucionais entre os gestores e equipe ligados à mobilidade urbana e os ligados ao planejamento urbano.	1	x		
	F	Garantir a contribuição e atribuição do Conselho de Mobilidade Urbana em construir coletivamente a visão da mobilidade urbana em Porto Velho, em conjunto com as ações relativas ao Planejamento Territorial Municipal.	2	x		
	F	Formar todos os agentes envolvidos com trânsito.	7		x	
Ineficácia na gestão do trânsito urbano (monitoramento eletrônico).	A, B, F	Promover o fortalecimento institucional, físico e material da SEMTRAN referente as questões de fiscalização e gestão do Sistema de Trânsito.	2	x		
Falta de radares e regulamentadores eletrônicos de velocidade.						
	F	Instituir a função do Fiscal da Mobilidade Urbana.	4		x	
	F	Instituir a Escola Municipal de Trânsito de Porto Velho.	4		x	

Fonte: O autor

## 2.12 Tema “Transporte Individual Motorizado Público”.

Os táxis constituem um serviço de transporte público, porém individual. Dentro de uma visão integrada da gestão da mobilidade urbana, cabe as prefeituras a organização dos serviços de táxis.

Este serviço não compete diretamente com o transporte coletivo urbano devido ao seu custo mais elevado, porém cumpre um papel importante de caráter social, quando utilizado em casos de emergência, ou econômico, utilizado por turistas e pessoas em viagens de negócios. No caso de pessoas com maior poder aquisitivo, os táxis também podem representar uma alternativa de substituição ao transporte individual privado, principalmente para acesso a áreas centrais congestionadas e com pouca oferta de estacionamento e a área de acesso restrito ou proibido de automóveis. (Ministério das Cidades, 2007). As ações propostas para a gestão do serviço de táxis em Porto Velho são apresentadas na Tabela 12.

Tabela 12 - Ações propostas para o tema "transporte individual motorizado público"

Transporte Individual Motorizado Público						
Diagnóstico	Metas	Estratégias e ações	Priorização	Prazos		
				Curto	Médio	Longo
		Elaborar estudo da cobertura de oferta dos serviços de táxis e veículos autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos de táxis, vagas) e considerar pontos com atividades noturnas.	5		x	
		Garantir porcentagem mínima de táxis acessíveis, conforme as leis vigentes e especificações do CONTRAN.	3		x	
		Regularizar e fiscalizar os serviços de transporte de passageiros por intermédio de aplicativos, conforme LC 717, de 04 de abril de 2018.	2	x		

Fonte: O autor

### 3 MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Em conjunto com a implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho deverá ser realizado o monitoramento por meio do cálculo de indicadores. Esse processo será divulgado a população por meio de mecanismos permanentes de prestação de contas e informações.

Embora a execução do Plano seja uma atribuição direta do poder executivo é necessário fornecer auxílio e fiscalização a qual deve ocorrer com participação da população. Um dos mecanismos de acompanhamento a ser utilizado será a manutenção de um endereço eletrônico e canal de informações online, com objetivo de prestar contas à população.

Será criado o conselho gestor do Plano de Mobilidade, vinculado a SEMTRAN, e composto por representantes de diferentes órgãos administrativos e segmentos da sociedade.

Caso necessário, poderão ser definidos, durante o processo de implementação, mecanismos alternativos, adequados a situações específicas, para viabilizar ajustes e revalidar ações durante a vigência do Plano.

A gestão do monitoramento e avaliação tem por função:

- Garantir a eficiência e efetividade de aplicação das ações;
- Racionalizar os recursos públicos;
- Controle da Sociedade;
- Verificar a necessidade de adaptação das ações.

O monitoramento de indicadores permite ao poder público medir o impacto geral do PlanMob Porto Velho por meio da avaliação da efetividade das ações propostas e seus resultados, dando também embasamento para sua futura revisão.

A revisão do PlanMob Porto Velho deverá ocorrer em prazo não superior a 10 anos. Os indicadores propostos para a revisão e monitoramento serão apresentados nas tabelas seguinte, em função dos temas adotados.

Tabela 13 - Indicadores para monitoramento do tema “Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano”.

Gestão integrada da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano
Mobilidade de transporte utilizado por renda.
Índice de mobilidade por renda.
Relação entre renda mensal e gasto com transporte por família ou per capita.
Unidades habitacionais ao longo de vias de circulação do transporte público e relação com a densidade habitacional nas demais vias.
Número de equipamentos de cultura e lazer e dados sobre sua acessibilidade.
Dados socioeconômicos da população e do meio ambiente.

Fonte: O autor

Tabela 14 - Indicadores para monitoramento do tema “Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação”

Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação
Indicadores de polos geradores de transporte obtidos pelos Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV.
Índice de participação modal.

Fonte: O autor

Tabela 15 - Indicadores para monitoramento do tema “Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé”.

Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé
Pesquisas de satisfação com os pedestres;
Quantificação do número de projetos e campanhas relacionados ao deslocamento a pé;
Área de calçadas adequadas aos princípios de acessibilidade universal
Número de calçadas inadequadas de acordo com notificações da fiscalização
Índice de caminhabilidade (com base no manual elaborado pelo ITDP)
Índice de participação do modo a pé na matriz de deslocamentos (por meio da pesquisa OD)
Índice de arborização viária
Estatísticas de acidentes envolvendo pedestres

Fonte: O autor

Tabela 16 - Indicadores para monitoramento do tema “Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas”

Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas
Índice cicloviário.
Índice de participação do modo bicicleta na matriz de deslocamentos (por meio da pesquisa OD).
Metros de rede cicloviária versus quantidade de habitantes (mrc X hab).
Porcentagem de vias cicláveis versus quilômetros de vias urbanas.
Estatísticas de acidentes envolvendo ciclistas.
Número de para ciclos e bicicletários implantados e seus projetos.
Número de projetos, programas e campanhas criados.
Número de ciclistas usando a rede cicloviária.
Dados estatísticos de usuários do sistema de bicicletas compartilhadas, quando implantado.

Fonte: O autor

Tabela 17 - Indicadores para monitoramento do tema “Transporte Coletivo”.

Transporte Coletivo
Pesquisas de opinião atualizadas
Monitoramento da frequência e caracterização dos acessos dos usuários as informações
Quilometragem de corredores exclusivos implantados
Tempo médio do percurso em cada linha
Pesquisa de origem e destino dos usuários de transporte público
Caracterização do tipo de usuário (idade, sexo, ocupação, portador de mobilidade reduzida)
Volume de usuários diário, mensal e anual
Tempo médio de espera dos usuários
Mapeamento das condições dos pontos de parada
Condição dos veículos utilizados.
Número de veículos que utilizam de energias renováveis/energia elétrica.
Idade média da frota de veículos

Fonte: O autor

Tabela 18 - Indicadores para monitoramento do tema “Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado”.

Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado
Levantamento do volume de tráfego por tipo de modo em vias do sistema viário principal da cidade
Número de projetos, programas e campanhas criadas.
Dados relativos ao número de estacionamentos no centro, rotativamente e tempo de permanência média.

Fonte: O autor

Tabela 19 - Indicadores para monitoramento do tema “Promoção da acessibilidade universal”.

Promoção da acessibilidade universal
Pesquisas de caracterização da população portadora de necessidades especiais ou mobilidade reduzida (quantos, quem são, ocupação, idade, gênero);
Pesquisa sobre a satisfação com grupo social de mobilidade reduzida abordando os diferentes modos de transporte.
Número de passageiros PMR que utilizam o transporte público;
Quantidade de frota acessível de transporte coletivo;
Quantidade de frota acessível de táxis;

Fonte: O autor

Tabela 20 - Indicadores para monitoramento do tema “Circulação viária em condições seguras e humanizadas”.

Circulação viária em condições seguras e humanizadas
Número de interseções onde foram implantadas medidas de segurança e dados estatísticos do desempenho das medidas.
Análise da efetividade dos programas de educação.
Dados estatísticos de acidentes de trânsito com local de ocorrência, tipo de ocorrência e veículos envolvidos.
Número de cursos de reciclagem promovidos para funcionários e agentes de trânsito.
Pesquisa de opinião pública.
Quantitativo de infrações de trânsito e de acidentes.
Número de palestras e campanhas de educação no trânsito.

Fonte: O autor



Tabela 21 - Indicadores para monitoramento do tema “Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural”.

Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural
Pesquisa de opinião pública
Divisão modal referente ao acesso às áreas rurais
Índice de atendimento do transporte escolar rural

Fonte: O autor

Tabela 22 - Indicadores para monitoramento do tema “Transporte de Carga”

Transporte de Carga
Índice de trafegabilidade de rotas.
Índice de redução da poluição sonora do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada.
Índice de redução da poluição ambiental (do ar e por consequência de acidentes) do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada.
Índice de acidentes e impacto sobre a circulação viária e vizinhança nas vias com maior volume de veículos de carga.

Fonte: O autor

Tabela 23 - Indicadores para monitoramento do tema “Transporte Individual Motorizado Público “

Transporte Individual Motorizado Público
Legislação municipal de autorização e fiscalização de serviços de fretamento e outros revisada.
Central única de atendimento por táxi.
Regulamentação dos serviços de táxi para o pagamento por meio eletrônico (aplicativos, cartões etc.)

Fonte: O autor



#### 4 PROGRAMA DE INVESTIMENTOS E IDENTIFICAÇÃO DE FONTES DE FINANCIAMENTO

São várias as linhas de crédito passíveis de serem utilizadas pela prefeitura para a execução de projetos de mobilidade urbana. Para pleitear cooperação é necessário que o município esteja organizado, de modo a cumprir as exigências para a contratação de empréstimos, e tenha programas elaborados segundo formatações específicas.

Alguns bancos como o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, a Caixa Econômica Federal – CEF e o Banco Nacional do Desenvolvimento – BNDES fornecem apoio financeiro para a execução de projetos de mobilidade urbana, com prioridade para projetos que buscam priorizar modos ativos e coletivos públicos, promover a acessibilidade universal, reduzir os níveis de poluição sonora e do ar, o consumo energético, dentre outros fatores.

Uma vez que os recursos advindos de bancos são esporádicos e dependem da aprovação de projetos, é preciso buscar modelos que permitam sustentar os investimentos na mobilidade de forma contínua.

Uma alternativa de fonte de investimento é a parceria público privada. Em algumas cidades brasileiras o Sistema Municipal de Compartilhamento de Bicicletas Pública tem grande parte de sua operação financiada por empresas permitindo que o usuário contribua apenas com uma pequena parte para o pagamento dos custos.

A Implantação de um modelo de Sistema Estacionamento Rotativo Público Remunerado, conforme proposto pelo PlanMob, poderá ser uma das fontes de renda do Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável (FMS), permitindo assim que o município possua uma fonte de investimento contínua.



## 5 RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que a implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho seja acompanhada de forma contínua e gradativa pela administração municipal e pela população.

Foi estimado um prazo máximo de 12 anos para execução das ações propostas o que corresponde a 3 gestões municipais. O processo de implementação do PlanMob Porto Velho deve contemplar a contratação de projetos e estudos complementares, bem como a revisão de legislações municipais e demais medidas necessárias à execução das ações.

O Plano almeja alcançar as cinco grandes metas definidas em conjunto com o corpo técnico da prefeitura e que abarcam as principais frentes de promoção da Mobilidade Urbana, como a priorização dos modos ativos e coletivos, a promoção da redução de acidentes, a redução das emissões de poluentes e gases de efeito estufa e a maior integração do sistema de gestão da mobilidade.

Pretende-se que a execução do PlanMob Porto Velho contribua para a configuração de uma cidade mais sustentável e igualitária, garantindo o direito a cidade de todos por meio da oferta integrada de diversos modos de transporte e da infraestrutura adequada a sua mobilidade.

Destaca-se que embora o Plano Diretor Municipal de Porto Velho encontre-se em processo de revisão, o PlanMob foi desenvolvido a partir da legislação vigente, ou seja, o Plano Diretor de 2009.



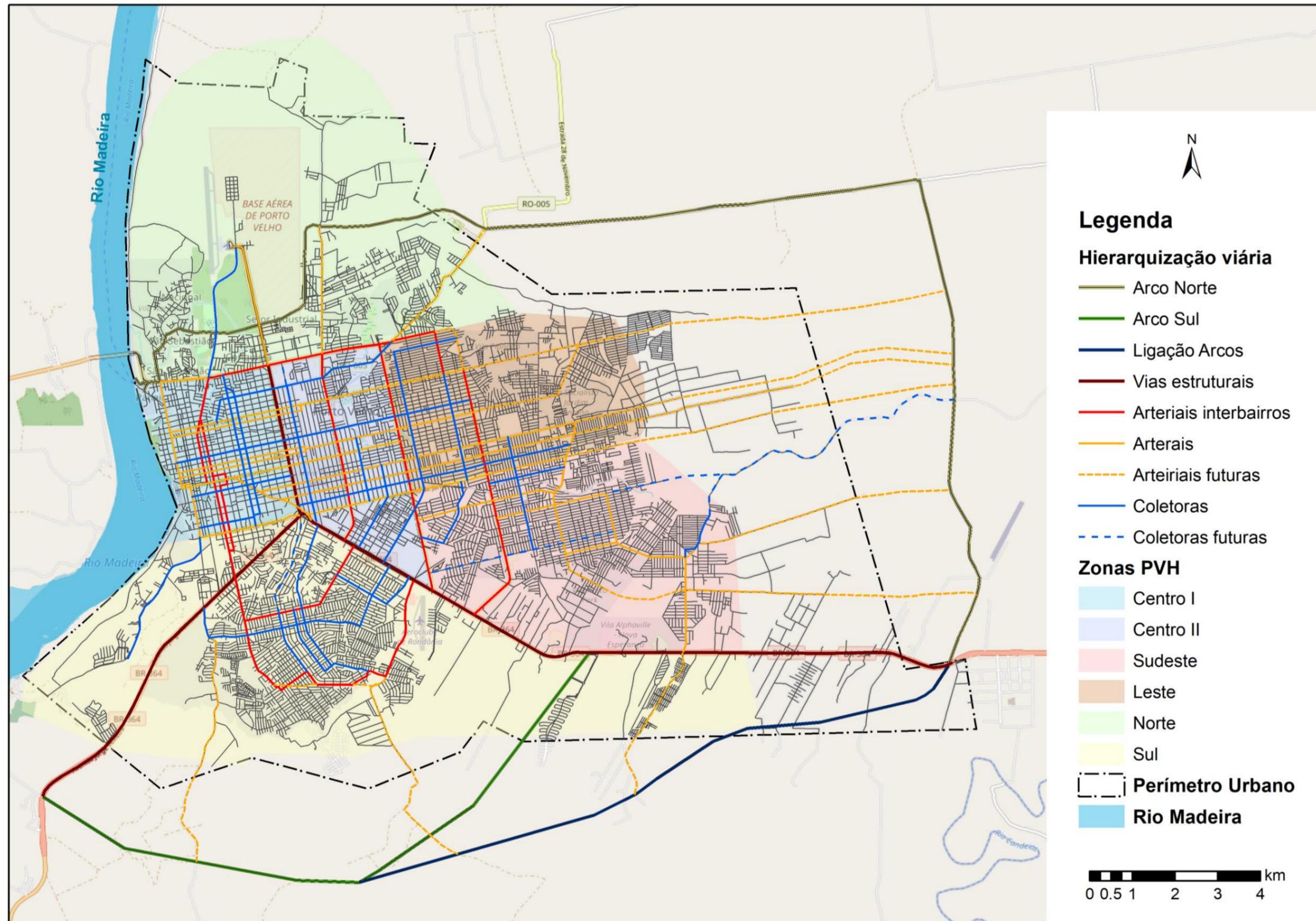
## ANEXO I – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

A hierarquização viária tem por objetivo conciliar as diferentes funções competentes ao sistema viário, tais como a facilidade de percurso e o acesso a equipamentos e edificações. Além disso, ela deve apresentar transição gradativa, continuidade e balanceamento entre as funções.

O sistema viário de Porto Velho embora seja composto por malha reticulada, apresenta elevada descontinuidade, principalmente em áreas periféricas, o que dificulta o estabelecimento de rotas prioritárias.

A partir das três propostas existentes (plano diretor 2007, PMob 2011 e PROMURB 2013), da análise da operação e infraestrutura atual do sistema viário e das ocorrências de acidentes foi elaborada a proposta de hierarquização viária apresentada no Mapa 1. A análise dos dados de acidentes permite identificar as vias mais utilizadas, bem como, aquelas em que é necessário estabelecer uma operação mais segura por meio de uma hierarquização efetiva.

Foram estabelecidas 6 categorias: Arcos, Estruturais, Arteriais Interbairros, Arteriais, Coletoras e Locais. Bem como duas categorias referentes a vias que deverão receber a classificação funcional futuramente, as quais são: Arteriais futuras e coletoras futuras.



Mapa 1: Hierarquização viária proposta  
Fonte: O autor

As vias consideradas como Arcos consistem nas propostas existentes e previamente apresentadas no diagnóstico do Arco Norte e Arco Sul e possuem como objetivo retirar o tráfego rodoviário de passagem da área urbana do município de Porto Velho. Como sugestão a ser avaliada é apresentada a ligação entre os Arcos Sul e Norte de modo a criar um “Anel Viário” contínuo.

As vias definidas como Estruturais foram selecionadas com base nos caminhos mínimos atuais. Ao traçar as possíveis rotas entre as diferentes regiões da cidade com o auxílio de ferramentas *online* é possível observar que praticamente todas as rotas de menor duração passam pelas 3 vias determinadas como Estruturais, a quais são: Av. Jorge Teixeira e os trechos a leste e a oeste da BR-364.

Embora atualmente essas vias apresentem operação de rodovia, a implantação dos Arcos viários permitirá que elas voltem a abrigar apenas tráfego urbano. Apesar de a infraestrutura robusta dessas vias viabilizarem o desempenho de velocidades mais elevadas, é necessário controlá-las de modo a criar um ambiente de circulação mais seguro não apenas a circulação de veículos, mas também de outros modos como o a pé. Por essa razão é indicada a implantação de fiscalização eletrônica de velocidade, tratamento adequado das interseções, principalmente daquelas em que circulem pedestres.

A próxima categoria estabelecida foram as Arteriais Interbairros, que assim como apresentado na proposta de hierarquização do Plano Diretor (2007), tem por função interligar diferentes regiões da cidade. À distinção das propostas anteriores, a ligação entre as Avenidas dos Imigrantes e Mamoré não ocorre de forma direta e sim por meio das vias Rua Daniela e Avenida Calama, conforme ocorre na operação atual. É proposta a ligação de forma direta entre as Avenidas citadas por meio da duplicação do último quarteirão da Av. dos Imigrantes (Estrada da Eletronorte) e execução da ligação entre essa e a Avenida Mamoré (Figura 3).



Figura 3: Ligação entre a Avenida dos Imigrantes e a Avenida Mamoré  
Fonte: O autor

Do mesmo modo, a arterial proposta na região Sul da cidade também não é traçada de forma contínua como feito pelas propostas de classificação do Plano Diretor (2007) e do PROMURB (2011) e sim conforme a operação atual. A sugestão das ligações a serem estabelecidas para que esse traçado se torne mais fluido são apresentadas na forma de Arteriais futuras e exigirão desapropriações juntamente com a execução de novos trechos de via, conforme Figura 4.



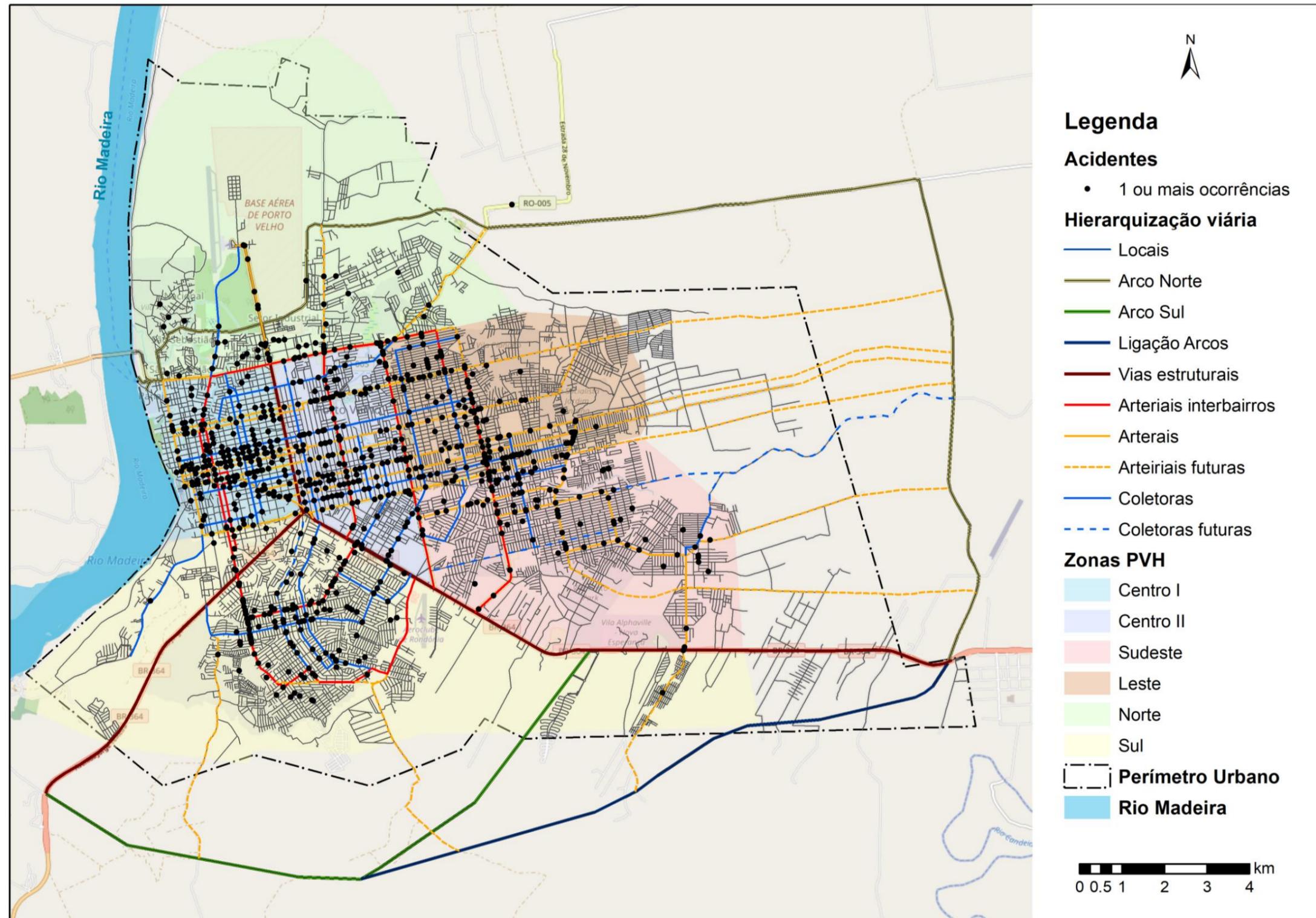
Figura 4: Ligações entre a Av. Campos Sales e a Estrada Treze de Setembro  
Fonte: O autor

Por fim, para a Avenida Campos Sales é proposta a classificação como via Arterial Interbairros, assim como no Plano Diretor (2007). Porém, devido a sua operação descontínua com trechos em mão dupla e mão única, sendo que alguns desses apresentam circulação em sentidos opostos, foi necessário estabelecer classificação similar a vias paralelas que operam de forma auxiliar a Avenida Campos Sales, tais como as Ruas Tenente Aranha e Gonçalves Dias.

A classificação Arterial foi atribuída principalmente às vias que estabelecem as ligações de orientação leste-oeste. A priorização dessas vias é de suma importância para escoar o fluxo

das regiões leste e sudeste as quais consistem no grande eixo de expansão urbana da cidade.

A determinação das vias coletoras foi feita tendo como referência as vias principais dos bairros e regiões. As propostas do Plano Diretor (2007) e PROMURB (2013) apresentam poucas, ou nenhuma coletora na porção central da cidade. Tendo em vista a elevada ocorrência de acidentes viários nessa região (Mapa 2), é proposta a classificação de determinadas vias como coletoras com o objetivo de melhor organizar a circulação no local, tornar mais clara as prioridades e aumentar a segurança.



Mapa 2: Sobreposição dos acidentes ocorridos em vias urbanas a hierarquização viária proposta  
Fonte: O autor

O quadro resumo da classificação viária proposta, especificando a classe das vias e as características funcionais, operacionais e físicas é apresentado na Tabela 24.

Tabela 24: Tipologias de vias

Classe da via	Característica Funcional	Características operacionais			Características físicas	
		Fluxo	Vel. Max.	Estaciona- mento	Nº de pistas	Nº de Faixas
<b>Arco</b>	Circundar a cidade evitando tráfego interno	Ininterrupto	80 km/h	Proibido	2 ou mais	2 ou mais por sentido
<b>Estruturais</b>	Formar a principal estrutura viária da cidade e permite deslocamentos mais rápidos	Interrompido	60 km/h	Proibido	1 ou mais	2 ou mais por sentido
<b>Arteriais interbairros</b>	Permitir a articulação e o deslocamento entre bairros	Interrompido	50 km/h	Proibido	1 ou mais	2 ou mais por sentido
<b>Arteriais</b>	Priorizar conexões leste-oeste e compor a estrutura viária principal da cidade em conjunto com as vias estruturais e interbairros	Interrompido	50 km/h	Proibido	1 ou mais	2 ou mais por sentido
<b>Coletoras</b>	Coletar os deslocamentos locais, apoiar e alimentar a rede viária principal	Interrompido	40 km/h	Permitido	1	2
<b>Locais</b>	Acesso local	Interrompido	30 km/h	Permitido	1	1

Fonte: O autor



Figura 5: Modelo Geral de Via Local  
Fonte: O autor

As vias coletoras possuem o objetivo de coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. A velocidade de operação nessas vias deve ser de 40 km/h, de acordo com o estabelecido pelo CTB.

Por não apresentarem velocidade de circulação elevada, é possível a implantação de ciclofaixas, caso desejável, nesse tipo de via conforme retratado na seção tipo da Figura 6.

Com auxílio de ferramenta online<sup>1</sup> foram elaboradas as seções típicas das vias de acordo com a tipologia. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, as vias locais possuem a função de garantir o acesso local ou a áreas restritas e se caracterizam por interseções em nível não semaforizadas, com velocidade regulamentada de 30 km/h (Figura 5).

<sup>1</sup> <https://streetmix.net/-/723611>



Figura 6: Modelo Geral de Via Coletora  
Fonte: O autor

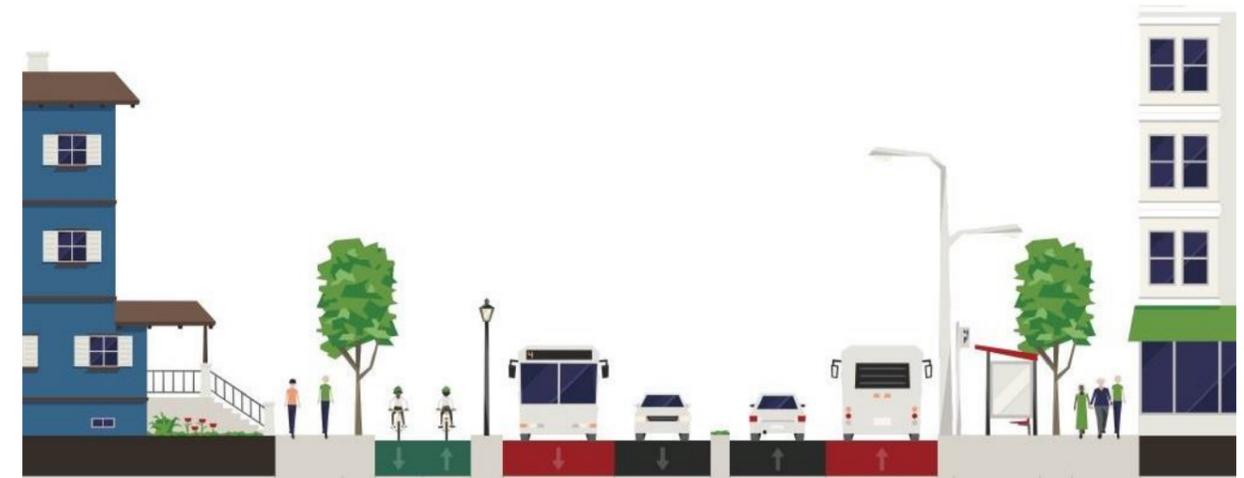


Figura 7: Modelo Geral de Via Arterial Interbairros e Arterial  
Fonte: O autor

As vias arteriais têm por função possibilitar a circulação de veículos entre as diferentes áreas da cidade. Caracterizam-se por vias com interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais e velocidade regulamentada de 50 km/h.

É proposta a criação de duas categorias de vias com essas características as quais são: Arteriais Interbairros e Arteriais. Deverão ser priorizados os fluxos oriundos das Arteriais Interbairros em detrimento as Arteriais, Coletoras e Locais.

Sugere-se a implantação de faixa exclusiva ao transporte público nas vias Arteriais, sendo essas Interbairros ou não, sempre que essas integrem o trajeto dos coletivos. Idealmente as vias cicláveis devem ser do tipo ciclovia de modo a garantir maior segurança aos ciclistas (Figura 7).

As vias classificadas como Estruturais nesta proposta incluem vias que desempenham atualmente função de Arterial, Av. Jorge Teixeira (Figura 8), e de Trânsito Rápido, trechos urbanos da BR-364 (Figura 9). Com a implantação dos Arcos viários é esperado que os trechos das rodovias que cruzam a área urbana de Porto Velho passem a desempenhar apenas função de via arterial.

Considerando a configuração atual do sistema viário, alguns trechos da BR 364 foram duplicados com o acréscimo de pista marginal. Para esses locais, as pistas centrais devem ser tratadas como vias de Trânsito Rápido e as marginais como vias arteriais.

Segundo o CTB, as vias de Trânsito Rápido se caracterizam por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível. A velocidade regulamentada deve ser de 80 km/h.

Devem ser instalados equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade nessas vias para evitar o desempenho de velocidades muito elevadas que ponham em risco a segurança dos próprios motoristas e dos demais usuários do sistema viário.

Os Arcos Viários (Figura 10) deverão desempenhar função de vias de Trânsito Rápido em seus trechos urbanos e de Rodovias em seus trechos rurais, sendo sua velocidade estabelecida pelos órgãos competentes.

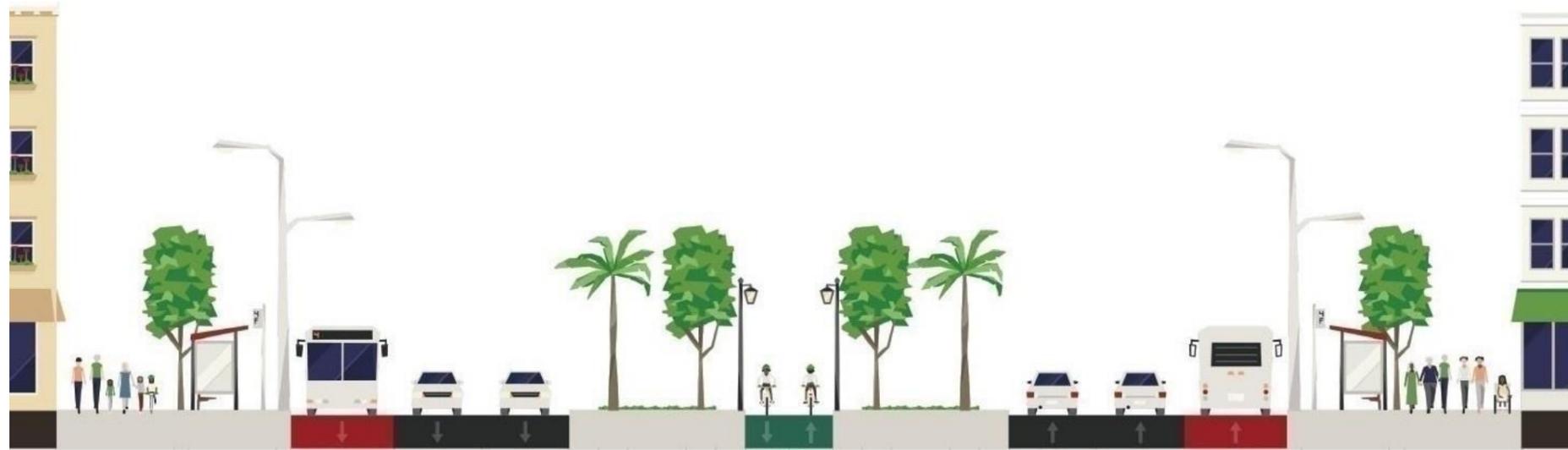


Figura 8: Modelo Geral de Via Estrutural \_ Jorge Teixeira  
Fonte: O autor



Figura 9: Modelo Geral de via Estrutural - BR 364, pistas centrais com operação de via de Trânsito Rápido e marginais como via arteriais.  
Fonte: O autor



Figura 10: Modelo Geral dos Arcos Viários  
Fonte: O autor



## ANEXO II – PADRONIZAÇÃO DE CALÇADAS

É proposta a utilização da padronização de calçadas apresentada pelo Grupo de Trabalho de Mobilidade, as quais são apresentadas nas páginas seguintes.

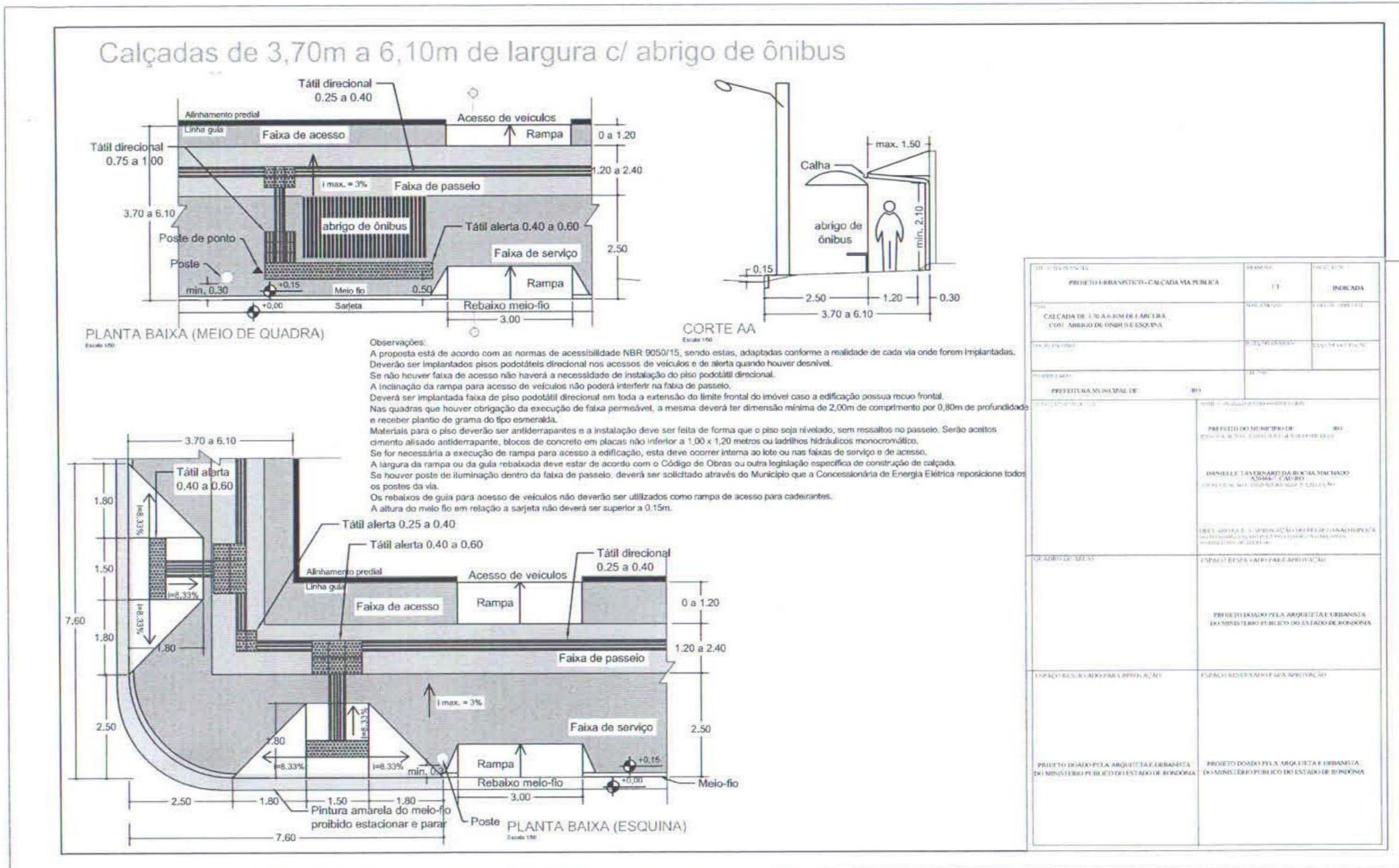


Figura 11: Padronização de calçada folha 1



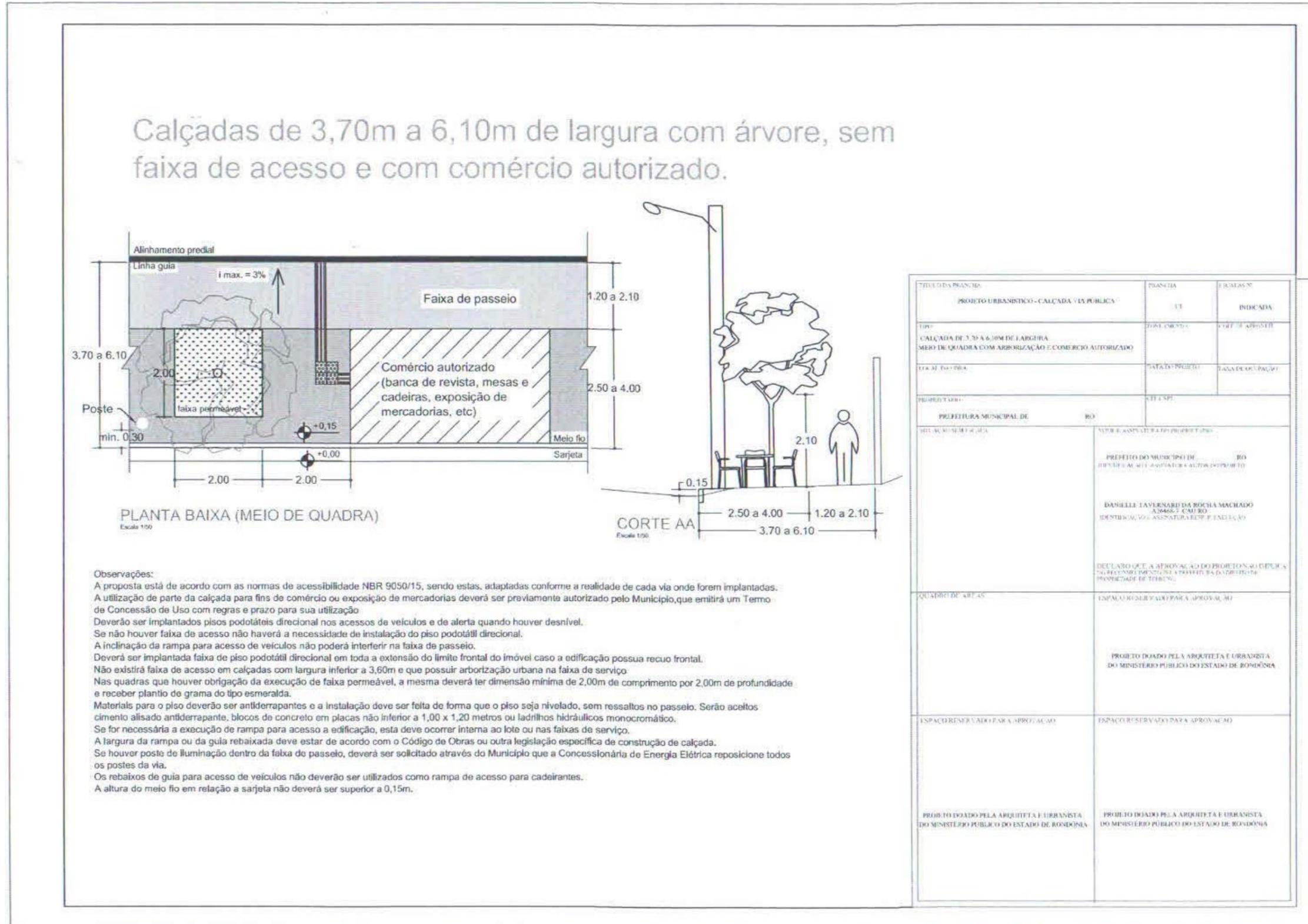


Figura 13: Padronização de calçada folha 3

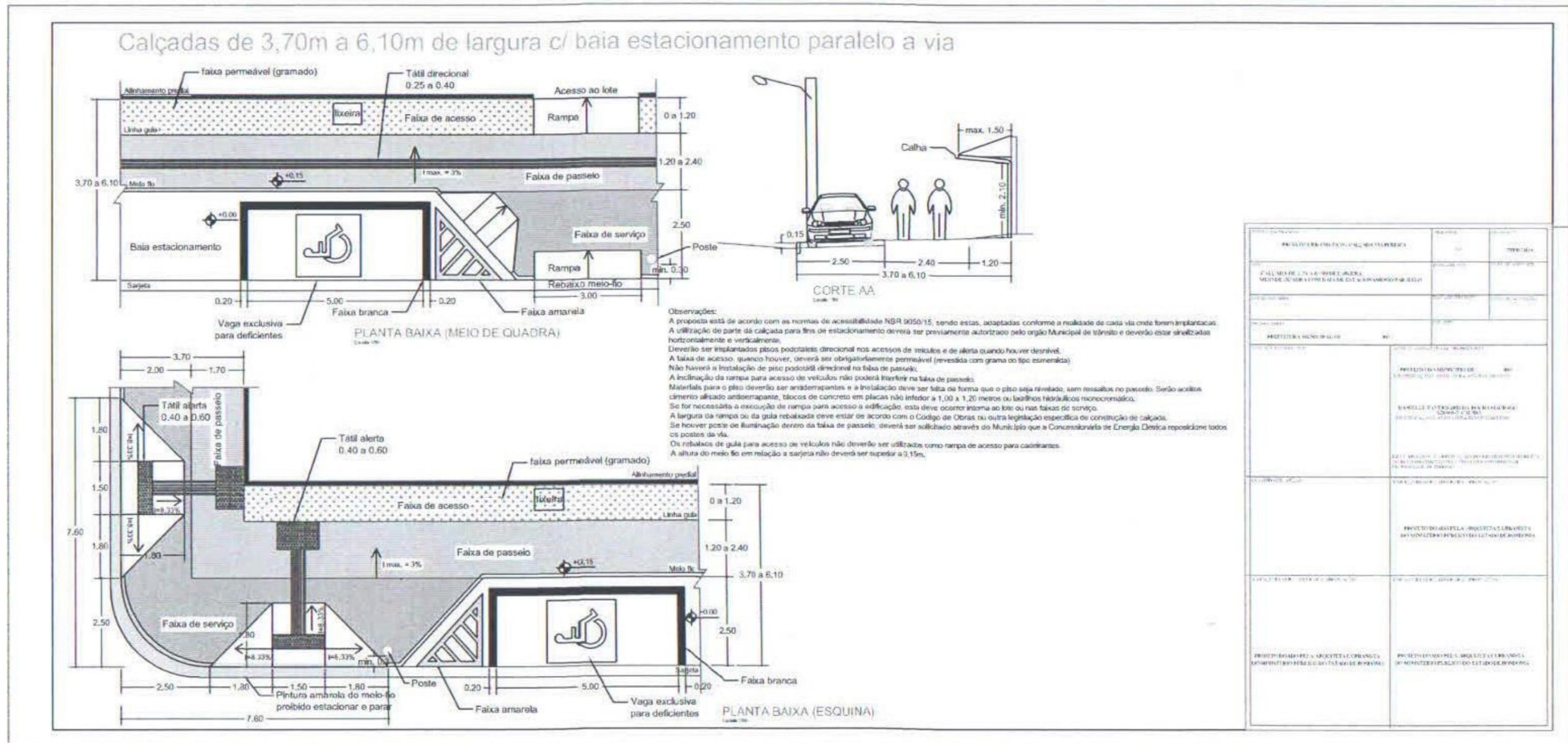
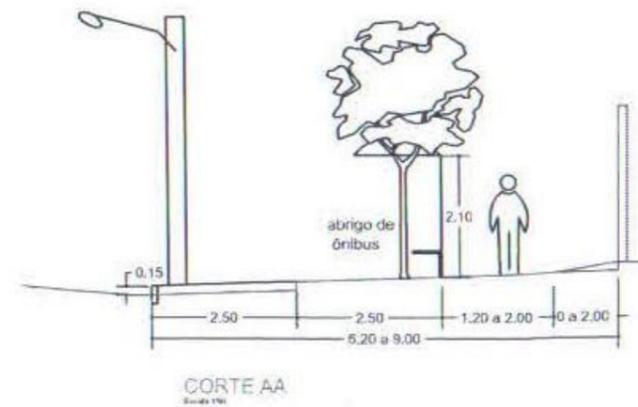
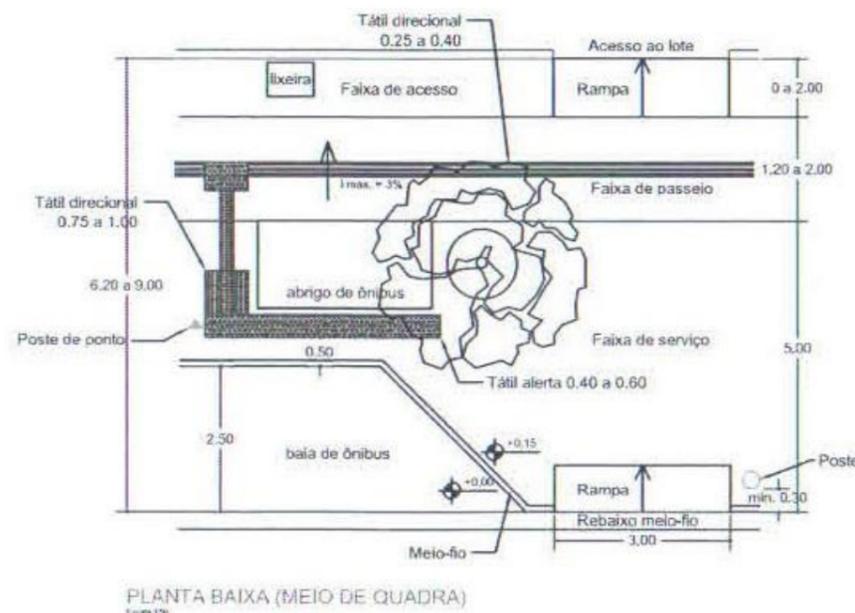


Figura 14: padronização de calçada folha 4

### Calçadas de 6,20m a 9,00m de largura c/ abrigo e baia para ônibus



- Obs. 1: Se não houver faixa de acesso ou o piso deste for diferente da faixa de passeio não haverá a necessidade de instalação do tátil direcional;  
 Obs. 2: Todas as medidas estão em metro;  
 Obs. 3: O rebaixo de meio-fio para acesso de veículos ao lote não deve ser utilizado por cadeirantes;  
 Obs. 4: Altura do meio-fio em relação a sarjeta não deverá ser superior a 0,15m;  
 Obs. 5: Construa a faixa de passeio com revestimento ilso (preferência cimento desempinado) e com cor ou textura diferenciada das demais faixas adjacentes.

PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	TIPO: PROJETO	DATA: 2014

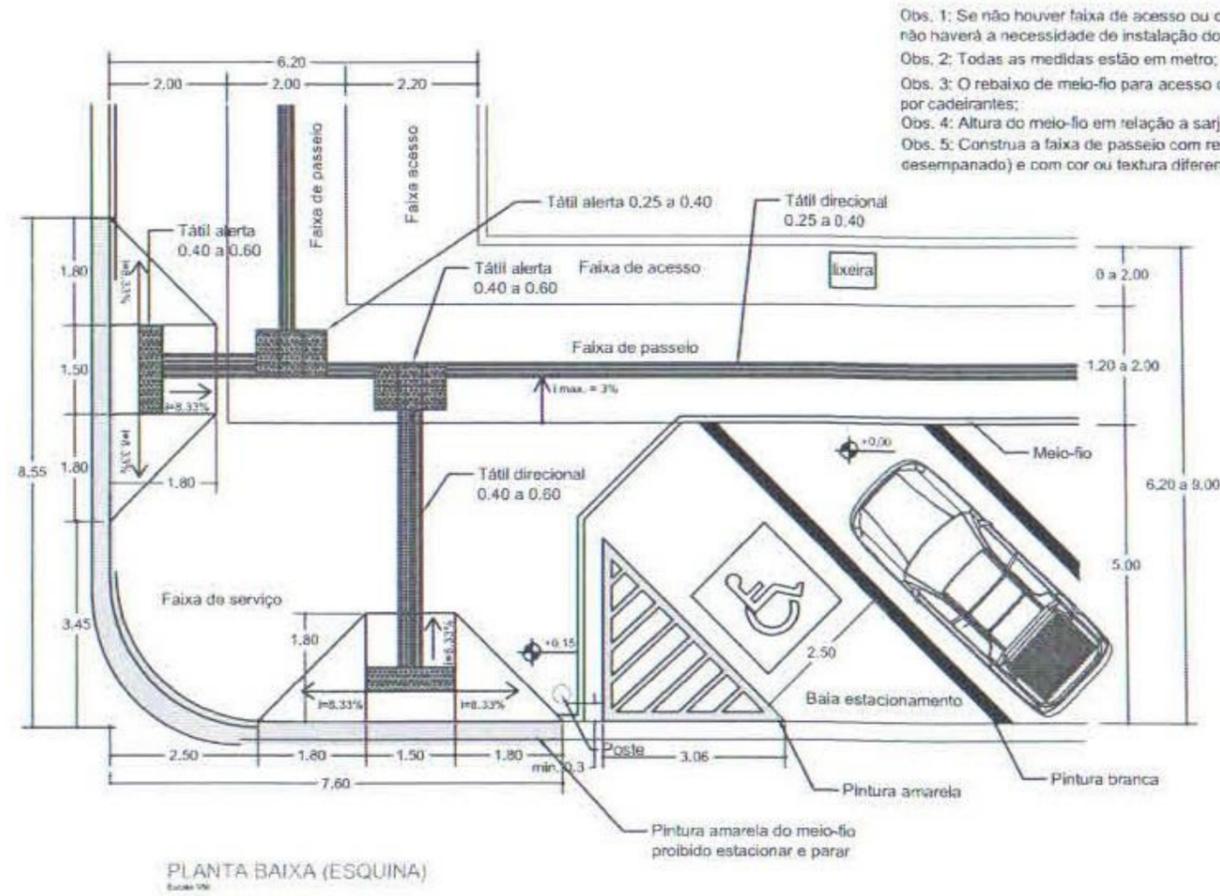
Figura 15: Padronização de calçada folha 5







### Calçadas de 6,20m a 9,00m de largura c/ baia estacionamento oblíquo



- Obs. 1: Se não houver faixa de acesso ou o piso deste for diferente da faixa de passeio não haverá a necessidade de instalação do tátil direcional;  
 Obs. 2: Todas as medidas estão em metro;  
 Obs. 3: O rebaixo de meio-fio para acesso de veículos ao lote não deve ser utilizado por cadeirantes;  
 Obs. 4: Altura do meio-fio em relação a sarjeta não deverá ser superior a 0.15m;  
 Obs. 5: Construa a faixa de passeio com revestimento liso (preferência cimento desempinado) e com cor ou textura diferenciada das demais faixas adjacentes.

PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023
PROJETO: REESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO	ETAPA: PROJETO DE CALÇADAS	DATA: 10/2023

Figura 19: Padronização de calçada folha 9

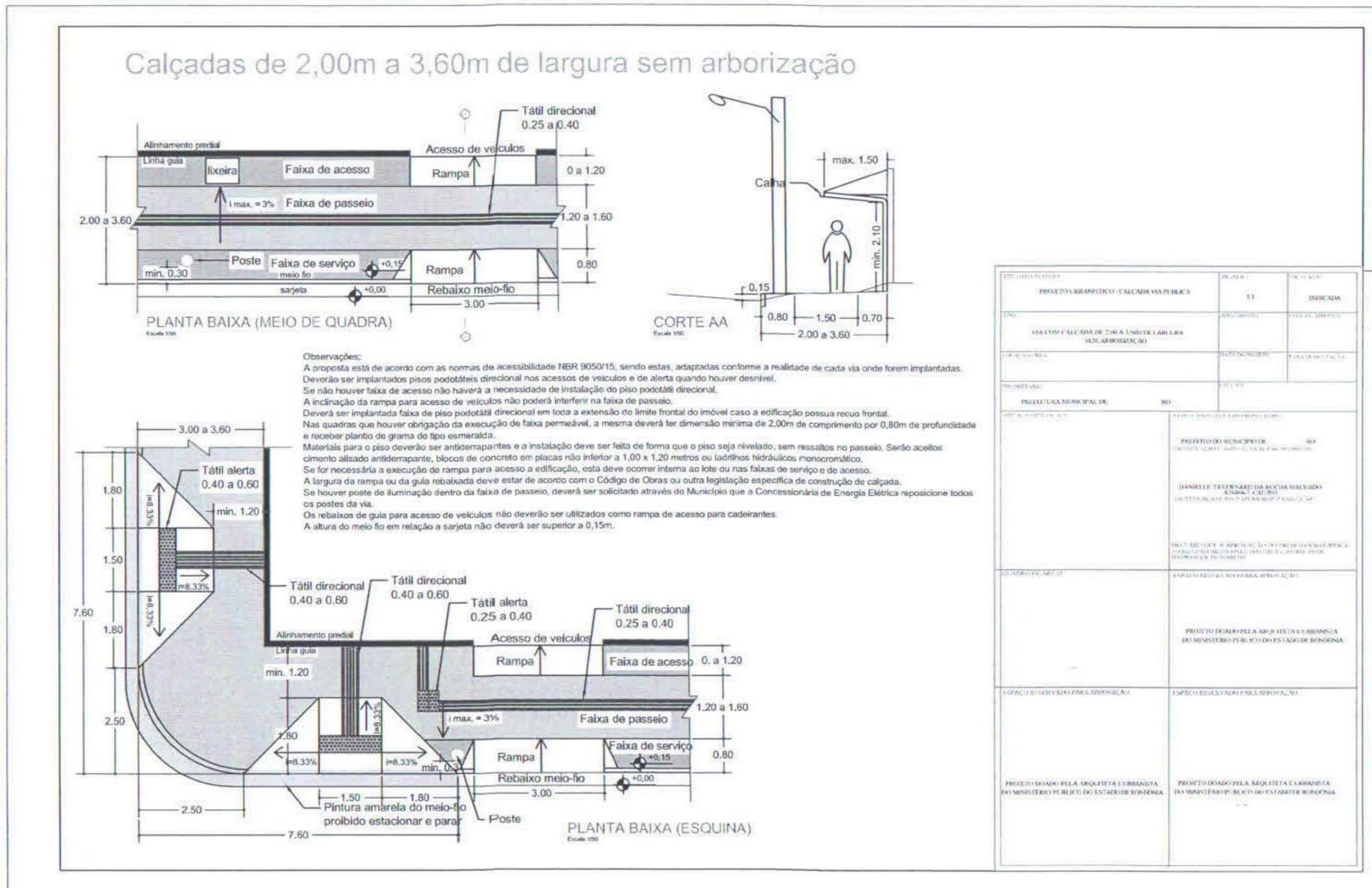


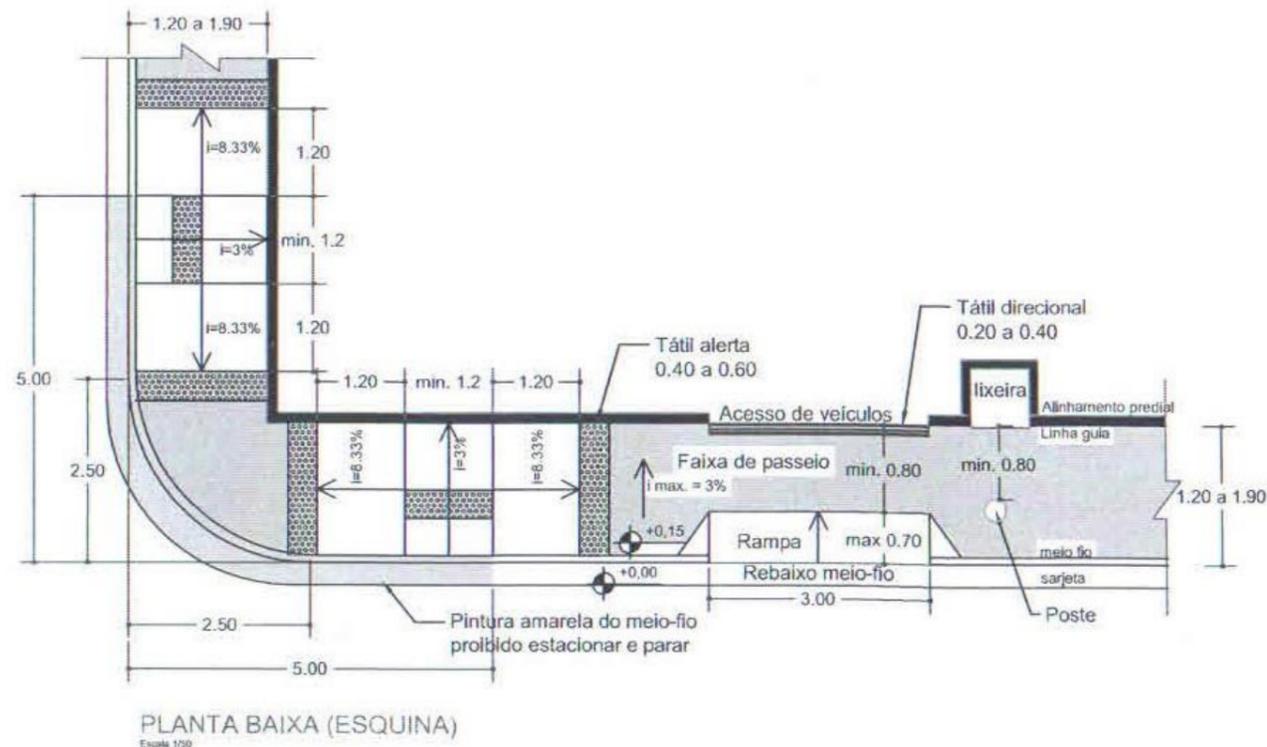
Figura 20: Padronização de calçada folha 10

## Calçada esquina de 1,20 a 1,90m de largura (somente situação consolidada)

Obs.: Todas as medidas estão em metro

### Observações:

A proposta está de acordo com as normas de acessibilidade NBR 9050/15, sendo estas, adaptadas conforme a realidade de cada via onde forem implantadas. Deverão ser implantados pisos podotáteis direcional nos acessos de veículos e de alerta caso haja algum desnível.  
A inclinação da rampa não poderá ultrapassar a largura de 0,70m a partir do meio fio.  
Deverá ser implantada faixa de piso podotátil direcional em toda a extensão do limite frontal do imóvel caso a edificação possua recuo frontal.  
Não existirá faixa de serviço em calçadas com largura inferior a 1,50m, logo não serão permitidas a instalação de lixeiras, telefones públicos, hidrantes, caixas de telefonia ou rede, etc.  
As rampas de acesso de veículos deverão estar devidamente delimitadas com piso podotátil de alerta em calçadas com largura de até 1,50m.  
A arborização urbana não será permitida em calçadas com largura inferior a 2,00m.  
Nas vias locais será possível a implantação de faixa permeável (2,00 x 0,70) com plantio somente de grama do tipo esmeralda, desde que mantida a faixa de passeio mínima de 1,20m de largura.  
Materiais para o piso deverão ser antiderrapantes e a instalação deve ser feita de forma que o piso seja nivelado, sem ressalto no passeio. Serão aceitos cimento alisado antiderrapante, blocos de concreto em placas não inferior a 1,00 x 1,20 metros ou ladrilhos hidráulicos monocromático.  
Se for necessária a execução de rampa para acesso a edificação, esta deve ocorrer interna ao lote, a partir do alinhamento predial.  
A largura da rampa ou da guia rebaixada deve estar de acordo com o Código de Obras ou outra legislação específica de construção de calçada.  
Se houver poste de iluminação a menos de 0,80m em relação ao alinhamento predial, deverá ser solicitado através do Município que a Concessionária de Energia Elétrica reposicione todos os postes da via.  
Os rebaixos de guia para acesso de veículos não deverão ser utilizados como rampa de acesso para cadeirantes.  
A altura do meio fio em relação a sarjeta não deverá ser superior a 0,15m.



TIPO DE PROJETO	PROJETO URBANÍSTICO - CALÇADA VIA PÚBLICA	PROJETO	11	LOCALIZAÇÃO	INDICAÇÃO
TÍTULO	CALÇADA DE ESQUINA, ENTRE 1,20M A 1,90M DE LARGURA (SOMENTE PARA SITUAÇÃO CONSOLIDADA)	OBJETIVO		CONDIÇÃO	
LOCAL DA OBRA		DATA DE ELABORAÇÃO		FAIXA DE APLICAÇÃO	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO	PROJETA			
SITUAÇÃO DE OBRAS		NOME E ASSINATURA DO PROJETISTA	PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO DANIELLE TAVENARD DA ROCHA MACHADO (IDENTIFICAR ASSINATURA E ASSINAR)		
DESCRIÇÃO DE OBRAS		DECLARAÇÃO DE APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICAR EM RESPONSABILIDADE À PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO	ESPAÇO RESERVADO PARA APROVAÇÃO PROJETO DOADO PELA ARQUITETA E URBANISTA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RONDÔNIA		
ESPAÇO RESERVADO PARA APROVAÇÃO		ESPAÇO RESERVADO PARA APROVAÇÃO	PROJETO DOADO PELA ARQUITETA E URBANISTA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RONDÔNIA		

Figura 21: Padronização de calçada folha 11



## ANEXO III – REDE CICLOVIÁRIA

Segundo o caderno Bicicleta Brasil do Ministério das Cidades (2007) o planejamento cicloviário deve atender a cinco exigências:

- **Segurança viária.**

A segurança viária é a mais complexa das cinco exigências e deve contemplar quatro níveis: redes, seções, cruzamentos e piso.

- **Rotas diretas / rapidez.**

Para que a infraestrutura cicloviária seja considerada boa ela deve oferecer rotas diretas e claras, sem desvios e com o mínimo de interferências possíveis. Desse modo, o traçado contribui para redução do tempo de viagens e do esforço despendido nos deslocamentos.

- **Coerência.**

A infraestrutura deve apresentar uma unidade coerente por meio de desenho de fácil reconhecimento, constância nas larguras de ciclovias e ciclofaixas e sistema de informação e sinalização 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.

- **Conforto.**

As ciclovias e ciclofaixas devem oferecer piso em superfície regular, impermeável, antideslizante e, se possível, de aspecto agradável. Do mesmo modo, é importante que as larguras das vias cicláveis sejam adequadas e que, sempre que possível, as rotas apresentem proteção contra vento, sol e chuva.

- **Atratividade.**

Para que a infraestrutura ofertada seja atrativa é necessário que ela seja desenhada de forma integrada ao meio circundante, de modo a tornar o caminhar e o pedalar prazerosos. Para tal, é indicado que as vias cicláveis passem por ambientes atrativos

e variados e que elas coincidam o mínimo possível com artérias de trânsito (Ministério das Cidades, 2007).

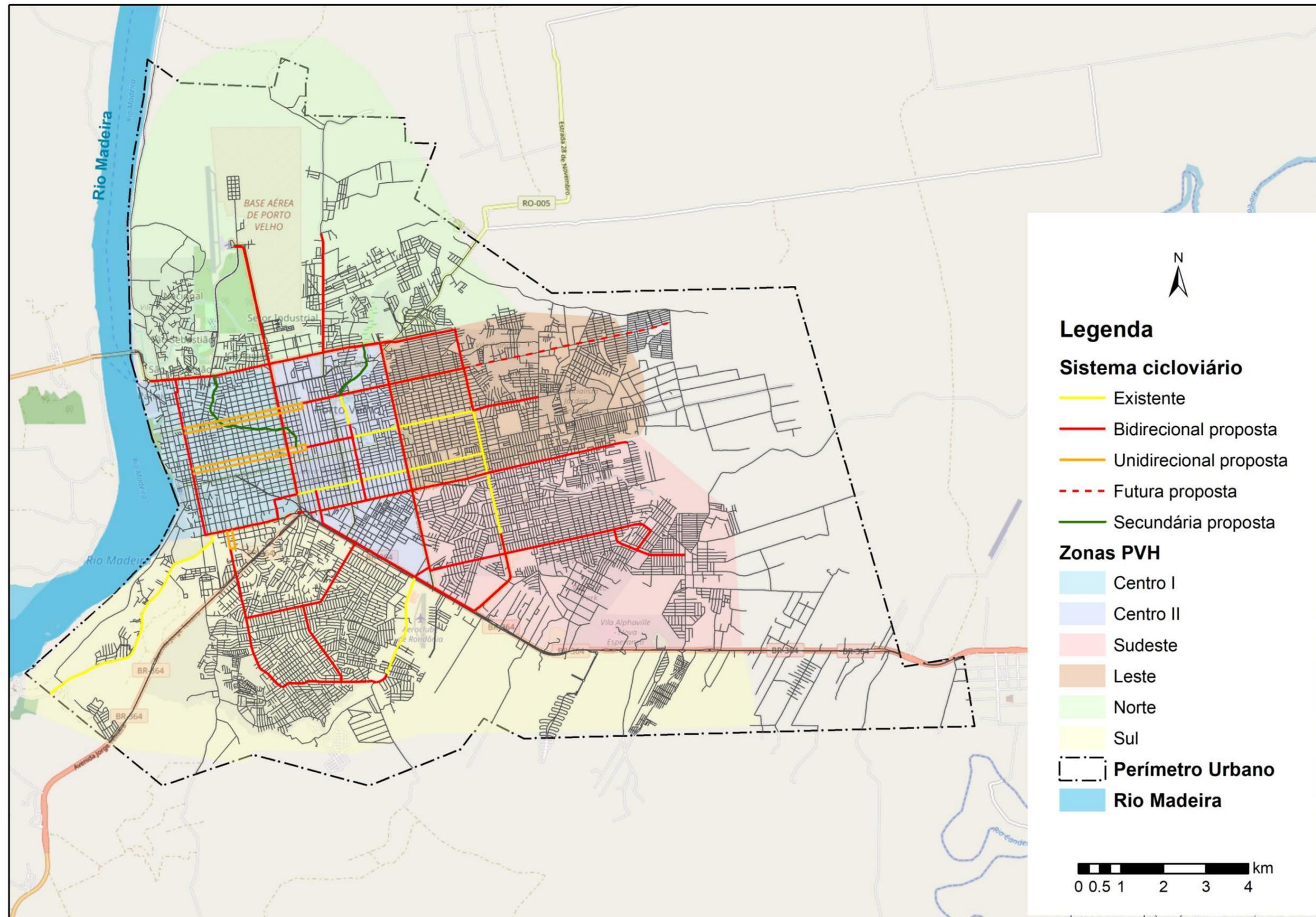
Os planos e estudos cicloviários também devem incluir a elaboração de projetos para o estacionamento dos não-motorizados, sejam esses paraciclos ou bicicletários. Os primeiros constituem estacionamentos de natureza aberta e livre, enquanto os segundos são estacionamentos com controle de acesso e fechados. Deve-se ressaltar que os bicicletários podem ser cobertos ou não, assim como pagos ou gratuitos. Sua diferença em relação aos paraciclos é, basicamente, a existência de controle de acesso.

Tendo como preceito as cinco exigências apresentadas para o processo de elaboração do sistema cicloviário e partindo da estrutura existente, foi elaborada a proposta apresentada no Mapa 3, a qual contempla sistema principal, secundário e futuro.

O sistema principal tem por função viabilizar trajetos diretos e rápidos, sendo ideal para deslocamentos diários. O sistema secundário acompanha alguns cursos hídricos, em consonância com as propostas do “circuito da beira”, e por essa razão possui traçado mais sinuoso, em meio à vegetação, tendo como foco um deslocamento com maior conforto.

Dois trechos foram identificados como futuros, o prolongamento da Avenida Calama e a conexão entre a Avenida Jorge Teixeira e a Rodovia BR 364. A proposta de implantação futura de via ciclável no trecho em questão da Avenida Calama se justifica pelo fato dele se conectar a um grande empreendimento residencial e estar em uma área não atendida pelo transporte coletivo.

Para curto prazo, o tratamento do entroncamento entre a Avenida Jorge Teixeira e da BR 364 foi proposto por meio do desvio traçado pelas vias Rua Guanabara, Avenida Consolação e Avenida Buenos Aires. Embora essa medida viabilize a continuidade da rede, ela exige desvios o que não é o ideal. Por outro lado, estabelecer a ligação em questão de forma direta exigirá estudos e projetos específicos que compatibilizem a obra de arte viária existente com o traçado da ciclovia e que tenham sempre como foco a segurança de todos os usuários do sistema viário. Por essa razão esse trecho é apresentado como proposto futuro e não principal ou secundário.



Mapa 3: Rede Ciclovária proposta  
Fonte: O autor

O sistema viário de Porto Velho apresenta vias operando em binário, principalmente na região central. Nesses locais, é proposta a utilização de ciclovia ou ciclofaixa unidirecional no sentido da circulação geral de veículos. Essa medida permite maior integração entre o fluxo de ciclistas e veículos motorizados, o que torna mais segura a circulação. A Figura 23 apresenta o modelo de seção de via unidirecional.

que se propões a implantação de vias cicláveis, bem como, de pesquisas e entrevista que busquem mapear a demanda por esse modo nas regiões do município.

Figura 23: Modelo de seção tipo de via unidirecional com via ciclável no mesmo sentido



Fonte: O autor

A rede cicloviária proposta apresenta essa estratégia nos binários compostos pelas vias:

- Av Carlos Gomes e R. Dom Pedro II;
- Av. Calama e R. Joaquim Araújo Lima;
- Av. Campos Sales e R. Tenente Aranha.

Cabe destacar que a proposta de rede cicloviária integrada aqui apresentada consiste em um esboço inicial que deverá ser validado ou alterado e complementado durante a elaboração do Plano de Modos Ativos, o qual consistirá em caderno complementar ao PlanMob Porto Velho. Para o desenvolvimento pleno da proposta a nível executivo deve-se realizar previamente o levantamento das características físicas e operacionais das vias em

## ANEXO IV – CRONOGRAMA ANUAL

Tabela 25 - Organização das ações em prazos anuais

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização	
			Curto				Médio				Longo					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
TEMA 1: Gestão da Mobilidade Urbana	Tratar as ações e estratégias em conjunto com as medidas do Plano Diretor Municipal, em processo de revisão.	Gestão e fiscalização	x													2
	Distribuir de forma equilibrada as atividades e moradia no território, diminuindo, assim, a necessidade de viagens motorizadas para acesso ao trabalho, saúde, escola ou lazer.	Gestão e fiscalização													x	12
	Fazer uso das regiões providas de infraestrutura viária e transporte coletivo urbano para estímulo ao adensamento populacional, com estímulo a construções maiores em lotes lindeiros às vias principais.	Gestão e fiscalização													x	12
	Restringir a expansão horizontal da malha urbana enquanto houver áreas passíveis de ocupação ou maior adensamento no perímetro urbano já consolidado.	Gestão e fiscalização													x	12
	Atualizar legislações pertinentes a Polos Geradores de Viagens e referentes à relação entre uso do solo e hierarquização viária.	Gestão e fiscalização	x													3
	Atualizar a base Georreferenciada e integrá-la a base dados estadual e do poder judiciário. - Servidor para atualizar as informações relativas a Mobilidade na Base de Dados - encaminhar para SEMPOG	Estudos e projetos	x													1
	Garantir que o Plano Diretor de Macrodrenagem seja elaborado em consonância com o estabelecido pelos Planos Diretor Urbano e de Mobilidade Urbana.	Gestão e fiscalização													x	12
	Elaborar projeto de intervenção emergencial para o trânsito e transporte em caso de enchentes.	Estudos e projetos			x											6
	Qualificar equipes técnicas na área de planejamento urbano em trabalho conjunto com equipe técnica qualificada no setor de transportes.	Gestão e fiscalização					x									8
	Contabilizar o Plano de Arborização e indicar diretrizes de localização e tipo - SEMA	Gestão e fiscalização											x			11
	Realizar a gestão do sistema ciclovitário de forma integrada à gestão da mobilidade	Gestão e fiscalização	x													2
	Avaliar e adequar o sistema de iluminação pública de modo a dar segurança na circulação de pedestres, ciclistas e veículos.	Estudos e projetos											x			11
Elaborar estudo de viabilidade técnica e econômica da utilização da ferrovia existente no município para fins turísticos.	Estudos e projetos				x										7	

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização
			Curto				Médio				Longo				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tema 2: Hierarquização do sistema viária e organização da circulação	Elaborar pesquisa Origem e Destino domiciliar - Determinar diretrizes de Estatística de Mobilidade.	Estudos e projetos		x											4
	Elaborar estudo de identificação e tratamento dos pontos críticos do sistema viário	Estudos e projetos		x											5
	Implantar hierarquização viária conforme mapa do Anexo I.	Execução - Obras						x							9
	Estabelecer diretrizes de geometria para novas vias.	Estudos e projetos				x									7
	Elaborar projetos de adequação da sinalização vertical, horizontal e semafórica conforme normas do CONTRAN, nas vias do sistema viário principal.	Estudos e projetos			x										6
	Implantar projetos de adequação da sinalização vertical, horizontal e semafórica conforme normas do CONTRAN, nas vias do sistema viário principal.	Execução - Obras			x										9
	Elaborar projeto de sinalização indicativa e turística, conforme padrões do CONTRAN.	Estudos e projetos				x									7
	Implantar projeto de sinalização indicativa e turística, conforme padrões do CONTRAN.	Execução - Obras			x										10
	Elaborar projetos e cronograma de pavimentação de vias priorizando as vias principais, de acesso aos polos geradores de tráfego e corredores de ônibus.	Estudos e projetos			x										6
	Implantar projetos de pavimentação de vias priorizando as vias principais, de acesso aos polos geradores de tráfego e corredores de ônibus.	Execução - Obras								x					11

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização	
			Curto				Médio				Longo					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Tema 3: Circulação a pé	Elaborar estudo quantitativo e qualitativo, aferindo índice de caminhabilidade, sobre a situação atual das calçadas na cidade e atualizá-lo anualmente.	Estudos e projetos		x											5	
	Rever a legislação de calçada existente de modo a torná-la mais clara para a população e para os responsáveis pela fiscalização, autorizando o poder público a instalar, executar, manter, requalificar calçadas de lotes privados e permitir a cobrança por tais serviços do proprietário.	Gestão e fiscalização	x													3
	Incluir no fluxograma do processo de requerimento de alvarás de construção, ampliação, reforma e/ou implantação de novos loteamentos, a entrega de cartilha explicativa com instruções de instalação, construção, manutenção e requalificação de calçadas.	Gestão e fiscalização					x									8
	Normatizar a padronização, da construção, instalação, manutenção, requalificação e intervenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura, considerando as especificidades locais, assumindo como parâmetro o conceito de unidade quadra e não unidade lote, garantindo continuidade nos deslocamentos a pé.	Gestão e fiscalização	x													3
	Adotar padronização conforme os projetos de calçada elaborados pelo Grupo de Trabalho de Mobilidade, conforme Anexo II.	Gestão e fiscalização	x													3
	Elaborar projetos de sinalização estática e/ou semaforica em pontos de travessia, incluindo sinalização tátil ou sonora para pedestres com deficiência visual e possibilidade de aumentar tempo de travessia para pedestres idosos, com deficiência ou mobilidade reduzida.	Estudos e projetos									x					6
	Implantar projetos de sinalização estática e/ou semaforica em pontos de travessia, incluindo sinalização tátil ou sonora para pedestres com deficiência visual e possibilidade de aumentar tempo de travessia para pedestres idosos, com deficiência ou mobilidade reduzida.	Execução - Obras									x					9
	Adequar as calçadas da região central, conforme normas, padrões e projetos definidos.	Execução - Obras								x						9
	Adequar as calçadas do sistema viário principal, conforme normas, padrões e projetos definidos.	Execução - Obras											x			11
	Adequar (execução ou notificação) as calçadas das demais vias da área urbana, conforme normas, padrões e projetos definidos.	Execução - Obras												x		12
	Adequar a programação semaforica visando promover a travessia segura de pedestres.	Execução - Obras								x						9
	Realizar campanhas educativas em escolas, instituições públicas e nas vias de maior fluxo de pedestres ressaltando a importância de o pedestre atravessar na faixa e dos veículos. respeitarem sua prioridade.	Gestão e fiscalização						x								8
Realizar pesquisas para avaliar a efetividade das campanhas de educação no trânsito	Estudos e projetos									x					9	

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização
			Curto				Médio				Longo				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tema 4: Circulação de Ciclistas	Elaborar estudo quantitativo e qualitativo sobre a situação atual das ciclovias e ciclofaixas existentes na cidade e atualizá-lo de dois em dois anos.	Estudos e projetos		x											5
	Elaborar pesquisa de demandas locais com usuários e elencar trajetos necessários e passíveis de receber vias cicláveis.	Estudos e projetos		x											5
	Elaborar Plano Diretor Ciclovitário do Município de Porto Velho	Estudos e projetos					x								8
	Evoluir proposta de integração cicloviária apresentada (Anexo III).	Estudos e projetos			x										6
	Implantar a rede cicloviária proposta.	Execução - Obras									x				11
	Manter fiscalização contínua da manutenção das ciclovias e ciclofaixas municipais.	Gestão e fiscalização					x								8
	Implantar sinalização, incluindo semafórica, em todas as vias cicláveis.	Execução - Obras									x				11
	Elaborar estudos, projetos e campanhas de divulgação e incentivo ao uso da rede cicloviária por meio de sinalização viária, estática e eletrônica (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, via telefone).	Estudos e projetos				x									7
	Fiscalizar o respeito as ciclovias e ciclofaixas para garantir a qualidade da infraestrutura das vias cicláveis.	Gestão e fiscalização					x								8
	Fiscalizar o comportamento de ciclistas e motoristas conforme o Código de Trânsito Brasileiro.	Gestão e fiscalização					x								8
	Elaborar estudos e projetos de sistemas de compartilhamento de bicicletas na cidade.	Estudos e projetos				x									7
	Implantar estudos e projetos de sistemas de compartilhamento de bicicletas na cidade.	Execução - Obras											x		12
	Elaborar estudos e projetos de infraestrutura de apoio ao ciclista (bicicletário, paraciclos, vestiários) nos terminas e principais pontos de ônibus, próximos aos comércios e serviços, em áreas centrais e prédios públicos.	Estudos e projetos				x									7
	Implantar estudos e projetos de infraestrutura de apoio ao ciclista (bicicletário, paraciclos, vestiários) nos terminas e principais pontos de ônibus, próximos aos comércios e serviços, em áreas centrais e prédios públicos.	Execução - Obras									x				9
	Rever e adequar a legislação para incentivar e viabilizar bicicletários/paraciclos e vestiários em empreendimentos privados.	Gestão e fiscalização	x												3
Elaborar estudos que incentivem a implantação de bicicletário/paraciclos e vestiários em repartições públicas.	Estudos e projetos				x									7	

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização		
			Curto				Médio				Longo						
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Tema 5: Transporte Coletivo	Realizar estudos que visem aferir o índice de qualidade do transporte coletivo.	Estudos e projetos		x												1	
	Elaborar estudos e projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semi exclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	Estudos e projetos			x											2	
	Implantar projetos que visem ampliar a extensão das faixas preferenciais ou semi exclusivas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.	Execução - Obras						x									3
	Elaborar estudos e projetos que visem o aperfeiçoamento da integração física, operacional e financeira do sistema.	Estudos e projetos			x												6
	Implantar estudos e projetos que visem o aperfeiçoamento da integração física, operacional e financeira do sistema.	Execução - Obras									x						10
	Elaborar estudo e projetos que viabilizem possível implantação de sistema de transporte hidroviário de passageiros.	Estudos e projetos				x											7
	Promover a integração modal (bicicleta e ônibus).	Gestão e fiscalização					x										10
	Elaborar estudos e projetos para melhoria, manutenção e conservação dos pontos de parada do transporte coletivo.	Estudos e projetos				x											1
	Implantar projetos para melhoria, manutenção e conservação dos pontos de parada do transporte coletivo.	Execução - Obras									x						3
	Promover a melhoria no atendimento e no treinamento do pessoal de operação do transporte coletivo (motoristas e cobradores).	Gestão e fiscalização					x										8
	Elaborar estudos que viabilizem e incentivem a utilização de veículos menos poluentes.	Estudos e projetos				x											7
	Utilizar Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) na fiscalização, planejamento e controle da operação.	Execução - Obras									x						3
	Implantar sistema de informação ao usuário a respeito da operação do transporte coletivo (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, sinalização nos pontos).	Execução - Obras									x						2
	Elaborar estudos visando a redução dos custos operacionais, possíveis meios e fontes de financiamento, receitas alternativas.	Estudos e projetos				x											7
	Implantar sistema de fiscalização do uso dos benefícios, com objetivo de coibir fraudes ou irregularidades.	Execução - Obras									x						9
	Realizar licitação da operação do sistema de Transporte Público Urbano de Porto Velho.	Gestão e fiscalização	x														1
	Realizar estudo da operação do transporte de passageiros na hidrovia do Rio Madeira a partir do Porto Cai N'Água, incluindo volume de passageiros, tipo e quantidade de embarcações, dentre outros dados.	Estudos e projetos		x													5

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização	
			Curto				Médio				Longo					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Tema 6: Desestímulo ao transporte individual motorizado	Desenvolver estudos para regular a oferta de estacionamento rotativo pago nas vias da região central de Porto Velho, conforme resolução do CONTRAN. Estudo de viabilidade econômica.	Estudos e projetos			x										6	
	Promover a redução da velocidade nas áreas centrais e em locais de conflito por meio de medidas de <i>Traffic Calming</i> .	Execução - Obras							x						9	
	Desenvolver estudos para regular e estabelecer número mínimo e máximo de vagas de estacionamento por empreendimento que receber alvará de funcionamento. Realizar estudo de viabilidade da realização dessa alteração no Código de Obras.	Gestão e fiscalização	x													3
	Desenvolver instrumentos para regularizar empreendimentos em área urbana consolidada, com a possibilidade de oferta de vagas de estacionamento em local fora da área física do empreendimento, considerando distâncias máximas, o tipo de empreendimento e acesso de pedestres.	Gestão e fiscalização	x													3
	Desenvolver estudos para regular e taxar adicionalmente, como por exemplo, através da cobrança complementar de IPTU, áreas destinadas para estacionamento.	Gestão e fiscalização					x									8
Tema 7: Acessibilidade Universal	Execução de calçada acessível em todos os pontos de parada do Transporte Coletivo	Execução - Obras									x				10	
	Elaborar projetos de melhoria no acesso para embarque e desembarque no Porto Cai N'Água conforme NBR 9050.	Estudos e projetos				x									7	
	Implantar projetos de melhoria no acesso para embarque e desembarque no Porto Cai N'Água conforme NBR 9050.	Execução - Obras											x		11	
	Prever a adaptação da frota do Transporte Coletivo para atendimento a pessoas com mobilidade reduzida e fiscalizar seu funcionamento.	Gestão e fiscalização								x						8
	Rever e adequar a legislação e fiscalização para garantia do acesso universal em estabelecimentos comerciais e órgãos públicos.	Gestão e fiscalização	x													3
	Fiscalizar o cumprimento da lei quanto a utilização de assentos reservados obrigatoriamente para idosos e pessoas com mobilidade reduzida no Transporte Público Coletivo.	Gestão e fiscalização					x									8
	Rever e adequar a legislação e fiscalização quanto a aplicação de normas para banheiros acessíveis em estabelecimentos comerciais e órgãos públicos.	Gestão e fiscalização	x													3



Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização
			Curto				Médio				Longo				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tema 8: Circulação em condições seguras e humanizadas	Complementar as informações de dados de acidentes fornecida pelo DETRAN/RO com os dados dos acidentes ocorridos em rodovias internas a área urbana.	Estudos e projetos		x											4
	Avaliar a necessidade de adequação da programação semaforica nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes.	Estudos e projetos		x											5
	Desenvolver estudos e projetos para implantar equipamentos de fiscalização eletrônica de avanço nas interseções semaforizadas com elevada ocorrência de acidentes.	Estudos e projetos			x										6
	Elaborar projetos e implantar adequação de geometria nas interseções com travessias de pedestres, realizando acréscimo de calçada, de modo a tornar a travessia mais segura e incentivar a redução da velocidade nesses locais.	Execução - Obras								x					9
	Elaborar estudos e projetos visando implantar equipamentos de fiscalização eletrônica ou adequações de geometria ( <i>Traffic Calm</i> , lombadas eletrônicas etc.) nos trechos viários em que seja diagnosticada uma maior ocorrência de acidentes.	Estudos e projetos			x										6
	Desenvolver programa contínuo de manutenção e conservação da sinalização viária (horizontal, vertical e semaforica).	Gestão e fiscalização					x								8
	Elaborar estudo de viabilidade técnica e financeira da Implantação da Escola Vivencial da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN.	Estudos e projetos				x									7
	Realizar palestras, cursos e publicações (cartazes, folders etc.) no espaço público para à educação no trânsito.	Gestão e fiscalização					x								8
Tema 9: Atendimento a Área Rural	Elaborar estudo qualitativo e quantitativo da condição de acessibilidade aos distritos, incluindo levantamento da malha viária existente.	Estudos e projetos		x											5
	Elaborar estudo qualitativo e quantitativo da condição do transporte escolar para a área rural de Porto Velho	Estudos e projetos		x											5
	Elaborar estudo de viabilidade para implantação de sistema de transporte hidroviário de passageiros entre o município e seus distritos, integrado ao transporte coletivo e a disponibilização de linha teste.	Estudos e projetos				x									2
	Elaborar proposta de hierarquização viária para as vias da área rural incluindo as vias de acesso.	Estudos e projetos				x									7

Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização
			Curto				Médio				Longo				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Tema 10: Transporte de Carga	Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade etc.).	Estudos e projetos		x											5
	Alinhamento institucional com demais órgãos de gestão e planejamento nas esferas estadual e federal.	Gestão e fiscalização	x												2
	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a viabilização da implantação do Arco Sul.	Gestão e fiscalização										x			12
	Desenvolver articulação institucional com as esferas estadual e federal para a finalização do Arco Norte.	Gestão e fiscalização							x						8
	Elaborar estudos dos possíveis impactos no trânsito a serem ocasionados pela implantação dos dois Arcos e propor as devidas medidas mitigadoras.	Estudos e projetos				x									7
	Revisar e atualizar o regulamento da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	Gestão e fiscalização	x												3
	Promover a gestão e fiscalização contínua da circulação e operação do transporte de carga na área urbana.	Gestão e fiscalização					x								8
	Desenvolver estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	Estudos e projetos			x										6
	Implantar estudos e projetos de sinalização viária para o transporte de carga na área urbana.	Execução - Obras								x					9
	Desenvolver estudo para definição de locais, áreas e períodos destinados a operação de carga e descarga.	Estudos e projetos			x										6
	Desenvolver estudos e projetos de viabilidade técnico econômico e financeira a respeito da logística e integração intra e intermodal (centros de distribuição, porto seco e porto do Rio Madeira).	Estudos e projetos				x									7
	Desenvolver estudo quantitativo e qualitativo a respeito da operação do Porto de Porto Velho e demais terminais hidroviários de carga dispostos ao longo da hidrovia do Rio Madeira interno ao município e dos possíveis impactos negativos ocasionados na circulação da cidade.	Estudos e projetos		x											5



Temas	Ações	Tipo de Ação	Metas (ano de termino)												Priorização	
			Curto				Médio				Longo					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Tema 11: Estruturação Institucional	Reestruturar o departamento de mobilidade urbana e atribuir a ele a articulação com as demais políticas urbanísticas.	Gestão e fiscalização	x													1
	Criar canais institucionais entre os gestores e equipe ligados à mobilidade urbana e os ligados ao planejamento urbano.	Gestão e fiscalização			x											1
	Garantir a contribuição e atribuição do Conselho de Mobilidade Urbana em construir coletivamente a visão da mobilidade urbana em Porto Velho, em conjunto com as ações relativas ao Planejamento Territorial Municipal.	Gestão e fiscalização		x												2
	Educar todos os agentes envolvidos com trânsito.	Gestão e fiscalização						x								7
	Promover o fortalecimento institucional, físico e material da SEMTRAN referente as questões de fiscalização e gestão do Sistema de Trânsito.	Gestão e fiscalização			x											2
	Instituir a função do Fiscal da Mobilidade Urbana.	Gestão e fiscalização						x								4
	Instituir a Escola Municipal de Trânsito de Porto Velho.	Gestão e fiscalização						x								4
Tema 12: Transporte Individual Motorizado Público	Elaborar estudo da cobertura de oferta dos serviços de táxis e veículos autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos de táxis, vagas) e considerar pontos com atividades noturnas.	Gestão e fiscalização							x							5
	Garantir porcentagem mínima de táxis acessíveis, conforme as leis vigentes e especificações do CONTRAN.	Estudos e projetos							x							3
	Regularizar e fiscalizar os serviços de transporte de passageiros por intermédio de aplicativos, conforme projeto de Lei nº 5.587-C de 2016 que altera a Lei nº 15.587 de 3 de janeiro de 2012.	Gestão e fiscalização			x											2
			<b>Total de ações por ano e por tipo de prazo</b>													
			15	13	13	17	14	4	6	9	5	4	4	4		
			<b>58</b>				<b>33</b>				<b>17</b>					
			<b>Ações de curto prazo</b>				<b>Ações de médio prazo</b>				<b>Ações de longo prazo</b>					

Fonte: O autor